

ca e al futuro dell'industria siderurgica richiama direttamente in causa proprio la questione ambientale che, per il porto di Trieste, non è una questione meramente tecnica per specialisti del settore, ma un aspetto direttamente correlato ai progetti di sviluppo.

La fase preliminare all'espansione dell'area portuale prevista dal Piano Regolatore Portuale comprende anche la bonifica di terreni e di sedimenti che sono stati inquinati da oltre un secolo di attività industriale.

Circa due anni fa, il Ministero dell'Ambiente ha decretato "sito inquinato di interesse nazionale" un'area di oltre 3 milioni e mezzo di metri quadri. L'area, che si estende tra le dighe foranee e la zona industriale è, in larga parte, di competenza dell'Autorità Portuale e include lo stabilimento siderurgico di Servola, l'area di realizzazione della Piattaforma Logistica, due siti già destinati ad attività di raffinazione di idrocarburi e ora dismessi, una discarica a mare di rifiuti urbani.

L'Autorità Portuale ha avviato fin dal 1999 le prime caratterizzazioni per giungere alla bonifica delle aree di sua competenza e potervi realizzare quelle infrastrutture che rappresentano il futuro del porto di Trieste.

In particolare, quali interventi di bonifica sono stati realizzati?

L'impegno ambientale dell'Autorità Portuale si è focalizzato sulla bonifica dell'ex raffineria Esso, dello Scalo Legnami

e del Porto Petroli. La realizzazione di queste bonifiche rappresenta il principale banco di prova della sostenibilità dello sviluppo del porto, ma esso richiede ingenti risorse finanziarie ed un evoluto *know how* tecnologico che ottimizzi il grande potenziale scientifico che Trieste possiede sul suo territorio.

Tutti questi aspetti non hanno soltanto un risvolto economico legato alla portualità, ma hanno l'obiettivo di rendere il territorio portuale più vivibile per il cittadino: infatti, nelle competenze del porto di Trieste vi sono alcuni stabilimenti balneari storici, molto cari alla cittadinanza.

Perseguire un miglioramento dell'ambiente significa raggiungere obiettivi di qualità per la tutela della salute di tutti coloro che, a vario titolo, vivono il porto.

C'è un'iniziativa che merita di essere messa in luce in tema di compatibilità ambientale dell'attività dell'Autorità Portuale?

Sulle bonifiche e su altre tematiche ambientali quali, qualità dell'aria, rifiuti prodotti dalle navi, dragaggi portuali, rumore ambientale portuale, da anni l'APT si confronta con tutti i principali porti europei nell'ambito di un'iniziativa promossa dall'Associazione dei Porti Europei, denominata *Ecoport*. In questo senso ha acquisito una certificazione ambientale rilasciata da un ente certificatore accreditato denominata *Port Environmental Review System* che è un primo passo verso le più note certificazioni ISO.



LA POLITICA ITALIANA PER LA PREVENZIONE DEGLI INQUINAMENTI OPERAZIONALI

di Guido Matteini

Secondo uno studio condotto nel 1999 dal Rempec di Malta (vedi box), ogni giorno circa 2000 navi mercantili sono presenti nel bacino del Mediterraneo; di queste circa la metà sono navi da carico, le restanti sono navi passeggeri o "ferries".

Considerato che mediamente circa il 30% delle navi si trovano ogni giorno ferme nei porti per operazioni di imbarco/sbarco merci ovvero per operazioni di rifornimento/manutenzione, il 70% di esse è ogni giorno in navigazione sotto carico o in zavorra.

Se si considerano le merci trasportate nel mondo, annualmente circa il 15% di queste transita nel Mediterraneo; se si considerano i soli idrocarburi la percentuale sale al 25 - 30% (a seconda dell'andamento della produzione mondiale).

Oltre 360 milioni di tonnellate di idrocarburi transitano ogni giorno nel bacino del Mediterraneo; di queste circa 210 milioni di tonnellate sono dirette o partono da porti italiani in navigazione internazionale e di cabotaggio.

Per quanto concerne le sostanze chimiche, ogni anno circa 20 milioni di tonnellate di prodotti chimici vengono sbarcate o imbarcate nei porti italiani di Venezia, Cagliari, Gela, Ravenna, Porto Torres, Priolo, Brindisi in navigazione internazionale e di cabotaggio.

È evidente come, dai dati sopra riportati, il traffico marittimo nel Mar Mediterraneo costituisca di per sé un fattore di forte impatto ambientale, considerato che tutto il Bacino copre una superficie di 2,5 milioni di chilometri quadrati, pari ad appena lo 0,7% della superficie acquosa del pianeta; la sua massa acquosa, con una profondità media di 1.500 metri, impiega, è stato calcolato, circa 100 anni per il suo totale rinnovo. Si è calcolato (fonte UNEP) che ogni anno, il Mediterraneo è oggetto di immissioni di idrocarburi per circa 600.000 tonnellate di origine terrestre e marina; di queste, circa un terzo sono addebitabili ad eventi connessi alla navigazione commerciale: scarichi operazionali, scarichi accidentali, sinistri.

Gli "scarichi operazionali" sono le immissioni volontarie di prodotti inquinanti in mare (soprattutto idrocarburi) connesse all'esercizio stesso della navigazione (scarico dell'acqua di sentina, scarico dell'acqua di lavaggio cisterne e dell'acqua di zavorra "sporche").

Gli "scarichi accidentali" sono quelli addebitabili a fatti colposi o negligenza nella gestione della nave, sia in navigazione che in porto ovvero all'attracco dei terminali in mare.

Gli scarichi dovuti a "sinistri marittimi" (collisioni, incagli, esplosioni) sono quelli a più basso indice di frequenza anche se, in considerazione delle rilevanti quantità di prodotto sversato a mare che essi spesso comportano, i danni ambientali connessi a tali incidenti sono sempre di consistente gravità.

Gli sversamenti accidentali rappresentano solo una piccola quota del totale degli scarichi connessi al traffico maritti-

mo; la maggior parte (si è calcolata circa l'80%) è riferibile invece ad operazioni di "routine" (scarichi operazionali), in particolare al rilascio di acqua di zavorra e lavaggio cisterne, acque di sentina, con uno "spill" medio a livello mondiale calcolato in oltre 10 milioni di barili/anno.

Al fine di prevenire il fenomeno degli inquinamenti operazionali connessi al traffico marittimo, l'Italia si muove sulla base delle seguenti linee di azione.

In primo luogo dando piena ed effettiva esecuzione alle Convenzioni internazionali in materia di prevenzione dell'inquinamento marino connesso allo svolgimento del traffico commerciale; in particolare alla Convenzione Marpol 73/78, con specifico riguardo agli annessi 1 e 2.

In secondo luogo dando effettiva attuazione alla Convenzione Regionale per la Prevenzione del Mare Mediterraneo ("*Barcelona Convention*" e suoi Protocolli) che richiama espressamente gli Stati Mediterranei alla applicazione di tutte le norme generali riconosciute a livello internazionale in materia di prevenzione dell'inquinamento marino (prima tra tutte la Convenzione MARPOL).

In terzo luogo dando esecuzione a tutti i Regolamenti e/o Direttive Comunitarie che direttamente o indirettamente hanno come obiettivo il contenimento dell'inquinamento marino da parte delle unità mercantili (soprattutto cisterne) nel corso della navigazione.

In quarto luogo, ma non ultimo nella scala delle priorità, dando applicazione alla Legge nazionale 31 dicembre 1982 n. 979 in materia di protezione del mare territoriale da qualsiasi forma di inquinamento (anche di origine terrestre).

Ancora oggi, a oltre 20 anni di distanza dalla sua promulgazione, la Legge 979/82 costituisce la normativa nazionale di riferimento in materia, anche se certamente dovrà essere oggetto di rivisitazione alla luce della evoluzione del diritto internazionale e dei recenti cambiamenti nell'ordinamento amministrativo-istituzionale dello Stato Italiano.

Valga al riguardo considerare la norma di cui all'art. 16 della legge 979 che fa divieto a tutte le navi, senza discriminazioni di nazionalità, di sversare in mare, nelle acque territoriali, idrocarburi o miscele di idrocarburi, nonché le sostanze nocive di cui all'allegato alla Legge medesima; non solo: si consideri che la Legge 979 fa divieto alle navi battenti bandiera italiana di scaricare le sostanze di cui sopra anche al di fuori delle acque territoriali e quindi anche in alto mare o nelle acque territoriali di un Paese terzo. Tale norma che indubbiamente pone l'armamento nazionale in una situazione di "svantaggio" rispetto all'armamento estero (e che taluni hanno infatti criticato sotto tale aspetto), è comunque una norma di alta valenza ambientale a testimonianza della particolare attenzione che lo Stato Italiano riserva al problema dell'inquinamento del mare per fatti connessi al trasporto marittimo commerciale.

La legge prevede specifiche norme penali (cui si accoppia-



no sanzioni amministrative) per il comandante della nave italiana che inquina nelle acque territoriali o al di fuori di esse, nonché per il comandante della nave straniera che inquina nelle acque territoriali nazionali.

L'art. 21 infine introduce il principio, grandemente innovativo a livello nazionale e internazionale, del risarcimento del danno arrecato alle "risorse marine" a seguito dell'inquinamento verificatosi; tale norma che obbliga non solo il comandante della nave, ma altresì l'armatore e il proprietario, ha introdotto per la prima volta nell'ordinamento giuridico italiano il principio del risarcimento del danno ambientale marino "tel quel"; a prescindere cioè dal risarcimento dei costi dell'intervento e dalle eventuali perdite subite dagli operatori economici (pesca, turismo) a seguito dell'inquinamento.

Un importante passo in avanti nel campo della prevenzione dell'inquinamento marino, con particolare attenzione all'inquinamento operativo delle navi, sarà conseguito nell'immediato futuro.

Infatti il giorno 8 ottobre il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di disegno di legge, su proposta del Ministro dell'Ambiente, che istituisce la "zona di protezione ecologica del mare Mediterraneo", a similitudine di quanto già adottato dalla vicina Repubblica Francese con la legge n. 2003/306 del 15 aprile 2003.

I limiti esterni della zona di protezione ecologica saranno determinati con successivi specifici accordi di delimitazione delle aree di giurisdizione con gli Stati esterni frontalieri; nelle more di detti accordi, i limiti della zona ecologica protetta seguiranno nel frattempo il tracciato della linea di equidistanza tra la linea di base del mare territoriale italiano e la linea di base del mare territoriale dello Stato estero interessato.

Entro la "zona di protezione ecologica" si applicheranno, anche nei confronti delle navi battenti bandiera estera e delle persone di nazionalità straniera, le norme di diritto nazionale (in primo luogo la legge 979/82), del diritto dell'Unione Europea e delle Convenzioni Internazionali ratificate dall'Italia in materia di prevenzione e repressione di tutti i tipi di inquinamento marino da navi (comprese le piattaforme *off-shore*), l'inquinamento biologico conseguente a scarica di acqua di zavorra (ove non sia consentito ai sensi della *Ballast Water Convention*), l'inquinamento da incenerimento rifiuti, da attività di esplorazione, sfruttamento dei fondi marini e l'inquinamento di tipo atmosferico.

REMPEC

Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea

Il Centro regionale di coordinamento e controllo per la prevenzione e lotta all'inquinamento nel Mediterraneo, con sede a Malta, è un'agenzia tecnica dell'*International Maritime Organization* (IMO), istituita nel 1976 per fornire assistenza agli stati costieri del Mediterraneo nell'implementazione dell'*Emergency Protocol*, finalizzato alla cooperazione nel combattere l'inquinamento da oli e altre sostanze nocive nei casi di emergenza, nell'ambito della *Convenzione di Barcellona*.

Con la firma del *Prevention and Emergency Protocol* (che ha sostituito l'*Emergency Protocol* del 1976) avvenuta nel 2002, l'ambito di operatività del Rempec si è allargato alla prevenzione dell'inquinamento dalle navi.

www.studiogmonline.com



- ANTINQUINAMENTO
- AVARIE MARITTIME
- BROKERAGE
- CREWING
- ELABORAZIONE DATI
- ESTIMO NAVALE
- PERIZIE E CONSULENZE
- SHIP MANAGEMENT
- SINISTRI MARITTIMI
- TRASPORTI MARITTIMI



Studio GM - via Ruggero Fiore, 27 - 00136 Roma - tel. +39.06.39030257 - fax +39.06.39886308 - e-mail: info@studiogmonline.com

PORT D'ITALIA



ANSEP-UNITAM ORGANI DIRETTIVI

Comitato Direttivo

Mauro Palmiero - *Presidente*
Manlio Cirilli - *Vice Presidente*
Stefano Sperti - *Vice Presidente*
Paolo Baldoni - *Segretario*
Luca Massa - *Consigliere*
Federico Cuomo - *Consigliere*
Antonio Orlandi - *Consigliere*
Paolo Crismani - *Consigliere*
Ugo Savona - *Consigliere*
Amerigo Cafferata - *Past President*

Revisori dei Conti

Alberto Spezialetti
Giorgio Mori
Maurizio Re
Enrico Pipia - *Supplente*

Consulente Tecnico

Com.te Guido Matteini

ANSEP-UNITAM

Sede legale: Via Molo di Levante - 00054 Fiumicino Roma
Sede operativa - Segreteria: Zona Molo Sud - 60100 Ancona
Tel. 071/2070614 - Fax 071/206957
www.ansepunitam.it - info@ansepunitam.it

Regioni & Ambiente

REVISTA DI INFORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO

**Rivista mensile di informazione
e aggiornamento di cultura ambientale**

Direttore Responsabile: Andrea Massaro

Editore: Free Service s.r.l.

Aut.Trib. di Ancona n. 1/2000 del 4/1/2000

Sede amministrativa,

Direzione, Redazione, Grafica:

via del Consorzio, 34

60015 Falconara M. (AN)

Tel. 071 9161916 - Fax 071 9162289

www.onon.it

info@regionieambiente.it

Responsabile Marketing: Fabio Bastianelli

Direttore Artistico: Vinicio Ruggiero

Stampa: BIEFFE s.r.l.

via Zona Industriale P.I.P.

62019 Recanati (MC)

ASSOCIATI ANNO 2005

AUSIMARE srl - CROTONE
BATELLIERI CAGLIARI sas - CAGLIARI
BONIFICHE.COM spa - GENOVA - PALERMO
C.N. TALAMONE sas - TALAMONE (Gr)
CONEPO SERVIZI scarl - MARGHERA (Ve)
ECOLOGIA 2001 srl - ISOLA DI CAPO RIZZUTO (Kr)
ECOLOGIA OGGI - LAMEZIA TERME (Cz)
ECOTARAS Società Ecologica spa - TARANTO
EURECO srl - PALERMO
FIUMICINO HARBOUR SERVICES srl - FIUMICINO (Rm)
FULMAR snc - ANCONA
G.E.S.P.I. srl - AUGUSTA (Sr)
GESTIONE PONTONI srl - AUGUSTA (Sr)
GIUSEPPE SANTORO sas - GENOVA
GMB Costruzioni srl - Palermo
Gruppo GARBAGE SERVICE srl - ANCONA
GUARDIE AI FUOCHI DEL PORTO DI VENEZIA scarl - MARGHERA (Ve)
I.MAR.S. srl - SAVONA srl
IMPRESA TURRITANA - PORTO TORRES (Ss)
LABROMARE srl - LIVORNO
"LA PORTUALE II" scarl - CATANIA
NIGROMARE srl - TARANTO
NUOVA CARLETTI sas - PIOMBINO (Li)
OROMARE spa - GENOVA
PATANIA SERVIZI MARITTIMI srl - AUGUSTA (Sr)
RIMORCHIATORI RIUNITI PORTO DI GENOVA - GENOVA
RIMORCHIATORI SICILIANI srl - PALERMO
S.A.I.G.A. srl - CAGLIARI
SCAM snc - GELA (Cl)
SEA SERVICE srl - TRIESTE
SECOMAR - MARINA DI RAVENNA (Ra)
S.E.PORT srl - CIVITAVECCHIA (Rm)
SEPOR Terrestre e Marittima srl - LA SPEZIA
SERVIZI ECOLOGICI PORTO DI GENOVA - GENOVA
COOP. S. GIORGIO BARCAIOLI srl - SIRACUSA
SIMAP srl - RAVENNA
TERNULLO CRISTOFORO srl - AUGUSTA (Sr)
THARROS MARITTIMA snc - ORISTANO
TRANSMARE snc - VADO LIGURE (Sv)
TRAPANESE TRASPORTI srl - TRAPANI

