

# CATAGLOP, L'ACCHIAPPARIFIUTI

*Il battesimo di questa imbarcazione ecologica è avvenuto nel porto di Civitavecchia*

La BURAX Srl, con sede a Lucca, opera da anni nel settore ambientale, sia in territorio nazionale che all'estero, occupandosi in modo particolare del trattamento dei rifiuti.

Da quest'anno la BURAX Srl è distributore esclusivo in Italia della tecnologia CATAGLOP, un'imbarcazione di alluminio, lunga 6,50 m, che ha la funzione di ripulire qualunque specchio d'acqua dai rifiuti solidi e liquidi, compresi gli idrocarburi.

Grazie all'accordo siglato tra le ditte BURAX e S.E.PORT Srl, la Cataglop sta già lavorando, per la prima volta in Italia, nel porto di Civitavecchia ottenendo ottimi risultati.

I rifiuti galleggianti raccolti in una cesta si riversano automaticamente in un container sito sul ponte del catamarano. Mentre gli oli e gli idrocarburi vengono aspirati (con una capacità di recupero pari a 5 mc all'ora) dall'acqua circolante tra i suoi scafi e successivamente conservati in un compartimento, prima di essere raccolti a terra per mezzo di una pompa.

Questa imbarcazione, dotata di grande manovrabilità, può essere impiegata anche come mezzo antincendio. La sorellina di Cataglop, una chiatta analoga ma dalle dimensioni più piccole, 4,50 m di lunghezza, e con il motore elettrico al posto di quello a propulsione a scoppio della maggiore, è stata varata a fine Maggio. Il mezzo natante più piccolo può essere impiegato per la pulizia dei porti minori e, in generale, negli specchi d'acqua meno estesi.

La BURAX Srl oltre a fornire la CATAGLOP alle imprese che si occupano di pulizia delle acque, offre anche il servizio. In altre parole, chi non volesse acquistare la barca, ma avesse comunque la necessità di ripulire un porto, un lago o un fiume dai rifiuti potrà usufruire del servizio stagionale offerto dalla società di Lucca.



La pulizia, oltre che per la cura dell'ambiente, è importante per l'immagine dei porti, soprattutto per quegli scali marittimi che durante l'Estate sono frequentati da una moltitudine di turisti.

*L'azienda S.E.PORT Srl - Servizi Ecologici Portuali - opera nel porto di Civitavecchia dal 1996, come società di servizi che si occupa principalmente di gestione di rifiuti portuali.*

*La sua attività consiste nella raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi che approdano nel porto, nella pulizia delle banchine e degli altri spazi aperti, nella raccolta e trasporto dei rifiuti dai cassonetti ubicati in ambito portuale e nella pulizia degli specchi d'acqua, per la quale la S.E.PORT Srl si è recentemente dotata della moderna tecnologia fornita da CATAGLOP.*



**Burax s.r.l.**

V.le Castracani, 1157 - 55100 Lucca  
Tel +39 583 46 42 86 Fax +39 583 46 29 75  
[www.burax.it](http://www.burax.it) - [info@burax.it](mailto:info@burax.it)

# DRAGAGGIO DEL PORTO DI CROTONE

di Aldo Ioppolo, Comandante della Capitaneria di Porto di Crotone



I lavori di dragaggio relativi all'imboccatura del porto nuovo di Crotone, sono stati svolti nell'ambito di una progettazione che prevedeva, altresì, il banchinamento di alcune aree portuali.

In particolare, nell'anno 2004, sono stati effettuati i lavori di messa in sicurezza e di bonifica dei fondali destinati ad ospitare la cassa di colmata, realizzata per celle

successive, nonché i lavori di dragaggio, dalla quota -7.7 metri dal medio mare fino alla quota di -9 metri lungo il corridoio di ingresso al porto, avente larghezza pari a 100 metri e lunghezza di circa 500 metri.

Tali lavori trovavano origine da un progetto dell'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime che prevedeva, tra l'altro, anche una caratterizzazione delle aree predette, come previsto dal Decreto 26 Novembre 2002 del Ministero dell'Ambiente, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale - serie generale n. 17 in data 22 Gennaio 2003, avente il seguente titolo "Perimetrazione del sito di interesse nazionale di Crotone - Cassano e Cerchiara".

A seguito dei campionamenti effettuati è stata riscontrata la presenza di concentrazioni elevate di cadmio, zinco nonché piombo, mercurio e rame.

L'avvenuto intervento di dragaggio del canale di accesso del porto non ha soddisfatto le richieste provenienti dagli Enti locali che, diversamente, auspicavano un dragaggio esteso

all'intero bacino portuale che raggiungesse una profondità di almeno 12 metri.

Attualmente il problema principale è rappresentato dal fatto che il porto di Crotone, rientrando nel sito inquinato di interesse nazionale di Crotone, va caratterizzato da cima a fondo e conseguentemente bonificato.

Tale indicazione, già enunciata in alcune conferenze di servizi tenutesi presso il Ministero dell'Ambiente, viene, altresì, avvalorata dalla sentenza n. 267 del 18 Marzo 2004 del TAR Liguria, confermata nella sostanza dalla successiva sentenza del Consiglio di Stato, secondo cui gli interventi di bonifica dei fondali delle aree marine costiere, comprese all'interno di un sito di bonifica di interesse nazionale, sono prioritari rispetto a quelli di qualsiasi altra natura.

Pertanto l'effettuazione di un dragaggio che interessi la totalità del porto di Crotone non può prescindere da una precedente e corretta attività di caratterizzazione e bonifica, anche perché, solo dopo tali operazioni, potrà essere messa in atto la linea di indirizzo, già evidenziata in passato dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, in base alla quale qualsiasi attività di movimentazione di sedimenti (asportazione, trasporto, conferimento provvisorio in area a terra e/o conferimento a destinazione) deve essere svolta minimizzando gli impatti sull'ambiente, rispettando i principi di uno scavo subacqueo di tipo ambientale, che riduca al minimo la risospensione dei sedimenti, la perdita del materiale ed il conseguente rilascio di inquinanti. Il tutto accompagnato da un intenso monitoraggio teso alla verifica dell'assenza di eventuali impatti sull'ambiente ed alla efficacia delle misure di mitigazione poste in essere.



## ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ ANTINQUINAMENTO: *nuovo governo, vecchi problemi*

di Guido Matteini

In materia di inquinamento marino, fra le attività di prevenzione risulta quella di pianificazione che consiste in una serie di Piani locali, predisposti da ciascun Compartimento Marittimo (di intesa con la locale Prefettura), e in due Piani nazionali, rispettivamente predisposti dal soppresso Ministero della marina mercantile e dal Dipartimento della Protezione Civile, attivabili secondo i differenti livelli di emergenza.

Tali documenti raffigurano lo strumento organizzativo per gli interventi, coordinati a livello centrale e periferico, contro gli inquinamenti marini. Questi indicano infatti le disposizioni di carattere generale sui compiti, le misure e quant'altro per la gestione degli interventi, ivi comprese le procedure operative, risultando ciascuno in grado di interagire con le altre pianificazioni, anche di diversa dipendenza. Ciò per assicurare il necessario concorso fra tutte le Amministrazioni e gli altri Organismi deputati o interessati in materia.

Per questo, detti documenti necessitano del puntuale aggiornamento di tutte le modifiche e variazioni intervenute successivamente alla loro data di pubblicazione, sia in termini organizzativi che normativi, pena il verificarsi di forti criticità.

In effetti, la continua riconfigurazione della Pubblica Amministrazione intervenuta negli ultimi anni ha comportato diversi processi mutativi che, in assenza di adeguate ed efficaci revisioni, hanno comportato e comportano tuttora la richiamata perdita di precisi punti di riferimento: la realtà odierna, in termini di interpretazione dei piani, richiede al lettore un'adeguata e aggiornata conoscenza dell'intera compagine normativa e organizzativa, spesso inducendo a versioni disomogenee e a volte addirittura in contrasto fra loro, tanto da aver comportato in passato il ricorso a Organi superiori (Consiglio di Stato, Presidenza del Consiglio dei Ministri e rispettivi Uffici Legislativi dei dicasteri interessati) per dirimere alcuni conflitti di interpretazione insorti, di cui, corre l'obbligo di segnalare, è stato complice indiretto lo stesso legislatore per il mancato puntuale coordinamento aprioristico della norma.

Diversamente, il piano "sui generis" dovrebbe risultare lo strumento più semplice, rapido ed efficace per avviare la macchina organizzativa e operativa dei necessari interventi.

In tal senso, però, c'è da segnalare che spesso manca un criterio di uniformità della pianificazione locale: detti documenti, infatti, allorché non risultino eccessivamente personalizzati da singoli - benché apprezzabili - entusiasmi di elaborazione, appaiono quasi come mero strumento di individuazione delle risorse disponibili nell'ambito del Compartimento Marittimo cui si riferiscono, nonché delle Amministrazioni e degli altri Organismi deputati in materia, con indicazione dei relativi responsabili reperibili.

Diversamente, ciascun piano locale dovrebbe comprendere valutazioni mirate allo specifico scenario dell'area cui si riferisce (aspetti sensibili delle acque marine e della costa

ricadenti nell'area; livelli di impatto e di rischio ambientale degli insediamenti abitativi e industriali insistenti nella zona; principali direttrici di traffico marittimo, off.shore e in-shore, soprattutto per quanto riguarda le merci pericolose; utilities & facilities portuali; ecc.) nel rispetto dei principi e delle disposizioni sanciti dalla pianificazione nazionale a cui lo stesso deve essere collegato, risultando altresì documento-strumento integrato e speculare ai piani locali dei quali i rispettivi ambiti siano confinanti.

Inoltre, in merito alla tipologia degli inquinamenti continua ad essere seguito il criterio quantitativo per definire le tre specie di fenomeno indicate relativamente ai tre livelli di grandezza corrispondenti (piccoli, medi e grandi inquinamenti).

Sarebbe più opportuno, invece, rafforzare la filosofia basata sul parametro dell'impatto ambientale: fronteggiare un inquinamento di pari dimensioni, ma in siti diversi, può rappresentare un impatto differente e quindi richiedere un diverso impiego di risorse, non solo in termini di consistenza numerica, ma anche sotto l'aspetto delle loro peculiarità: è il caso, per esempio, di un modesto sversamento rilasciato nelle acque del canale di Sicilia o nella laguna di Venezia. Ciò vale a dire che non sempre il rapporto fra il fenomeno di inquinamento, e quindi l'impatto, è direttamente proporzionale alle risorse impiegabili; soprattutto, poi, se cambia la natura dell'inquinamento stesso (prodotti chimici piuttosto che idrocarburi).

Ne consegue che le risorse (uomini, mezzi e materiali), cui si fa affidamento in caso di intervento, rappresentano una variabile, indipendentemente dall'ordine di grandezza del fenomeno, in relazione all'adeguatezza delle loro specifiche caratteristiche più che alla loro consistenza numerica.

Pertanto, se il livello di impatto concorre attraverso i parametri qualitativi e quantitativi all'entità del danno, le risorse, mediante la loro adeguatezza e consistenza, concorrono al controllo del rischio e quindi anche la loro dislocazione può risultare strategica, soprattutto se si ragiona in termini di network.

Medesime considerazioni devono essere adottate per il traffico portuale e per le vie d'acqua interne, prevedendo appropriati sistemi di comunicazione nave/terra assicurati anche durante le operazioni commerciali.

A questo punto è evidente che nella pianificazione, sia locale che nazionale, deve essere contemplata anche la rete delle utilities & facilities, sia in termini di impianti che di servizi, per la corretta gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, nonché di quant'altro previsto dagli Annessi della Convenzione MARPOL 73/78, esauendo così la progettazione di sistema.

La materia, di per sé complessa, ha subito un tormentato percorso nell'evoluzione della norma, soffrendo, ormai da tempo, della perdita di elementi di chiarezza, soprattutto per il mancato coordinamento fra tutte (troppe) le Amministrazioni competenti.



# ADM

Da quanto emerge si riscontra una sorta di “staffetta” fra una tendenza giuridica tesa a far fronte al crescente problema di garantire la corretta gestione del patrimonio ambientale e una volontà politica non sempre nelle condizioni di stare al passo, salvo aver dimostrato, in occasioni specifiche, di sapersi superare attraverso l’adozione di strumenti extranormativi in grado di risolvere talune impellenti criticità. Non resta che auspicare una determinata azione di riordino per rimettere “alla via” l’intero apparato.

[www.studiogmonline.com](http://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](mailto:info@studiogmonline.com)

PORT D'ITALIA