

**Burax Srl**

# BARCHE ANTINQUINAMENTO

*Limpia I e Limpia II*



La *Battellieri Cagliari Srl*, azienda leader nel settore dell'antiquinamento marino che opera dal 1967 nel porto di Cagliari, ha ampliato la propria flotta, passando da 7 a 9 imbarcazioni.

Nel Maggio scorso, infatti, ha acquistato due nuove barche adibite ad operazioni di antinquinamento marino: **Limpia I e Limpia II**, rispettivamente di 6 e 7,30 metri.

Nella lingua sarda il termine "limpia" significa "pulito". In Italia, questo tipo di battelli sono distribuiti dalla ditta *Burax Srl* di Lucca, per conto del cantiere navale francese *Ecoceane* (Paimpol).

Le due barche, una con motore elettrico, l'altra con motore

a scoppio, sono molto efficienti: puliscono specchi d'acqua anche di vaste dimensioni, come bracci di mare, laghi, canali, porti, darsene e fiumi, da rifiuti solidi (plastiche, legno, alghe, ecc.) e liquidi (idrocarburi, acque di sentina, ecc.).

Le operazioni di pulizia si effettuano sia in navigazione, con abbrivio, che durante la sosta, mediante aspirazione.

Grazie alla facilità di trasporto delle barche mediante carrello, la *Battellieri Cagliari* è in grado di estendere il servizio ad altri porti e bracci di mare ed anche ai Parchi.

La *Burax Srl*, oltre alla vendita dei battelli, effettua anche il servizio di pulizia di specchi d'acqua ed il noleggio-affitto dei battelli.



**BURAX s.r.l. Unipersonale**  
V.le C. Castracani, 1157 - 55100 Lucca  
Tel. 0583 464286 Fax 0583 462975  
[www.burax.eu](http://www.burax.eu) - [www.burax.it](http://www.burax.it)  
[info@burax.it](mailto:info@burax.it)



**BATTELLIERI CAGLIARI s.r.l.**  
Sede Legale: Porto - Molo Sabaudo  
09123 CAGLIARI  
Tel. 070 654704 - 070 669464  
Fax 070 670321

PORT D'ITALIA

# “Mare libero”... dalle reti

*Il Consorzio PolieCo ha presentato il progetto durante la manifestazione “Slow Fish”*

*di Donatella Mancini*

**PolieCo** (Consorzio obbligatorio a cui aderiscono tutti i soggetti coinvolti nella produzione della materia prima Polietilene e dei prodotti in Polietilene e quelli interessati alla gestione dei rifiuti che da tali beni derivano) ha presentato il progetto **“Mare Libero”** presso la Fiera di Genova, il 5 Maggio u.s., nell'ambito della manifestazione “Slow Fish”, il Salone del pesce sostenibile.

Il progetto, discusso nel corso di un convegno dal titolo *“Tutte le azioni finiscono in mare”*, riguarda il recupero ed il riciclaggio delle reti da pesca dismesse e del relativo materiale, in cui sono presenti parti di Polietilene.

Il degrado dell'ecosistema marino e della biodiversità è causato principalmente dall'impatto dell'inquinamento urbano e industriale, ma anche le reti da pesca e gli equipaggiamenti accessori, depositati in fondo al mare, sono inquinanti.

Nonostante nel corso degli anni siano state intraprese azioni di recupero delle reti adagiate sul fondo del mare, ancora oggi non si è provveduto allo smaltimento corretto di questo materiale. Gli operatori del settore, inoltre, non sanno come e dove depositare l'equipaggiamento obsoleto che, nel migliore dei casi, finisce in discarica.

Il nuovo *Fondo Europeo per la Pesca* (2007-2013) ha individuato, tra l'altro, nell'adozione della maglia quadrangolare una delle misure per aumentare la selettività della pesca a strascico e di conseguenza si richiede ai pescatori di sostituire gradualmente le attuali reti.

Il Progetto è stato illustrato da **Enrico Bobbio**, *Presidente di PolieCo*.

*“Il mercato del mare è un settore al quale ci siamo avvicinati recentemente - ha detto - sia per la ridotta quantità di prodotto immesso, sia per la difficoltà di trovare situazioni e soluzioni dalle quali trarre dei risultati. Il nostro approccio con il mercato agricolo è stato molto più semplice e ha dato risultati di grossa rilevanza dal punto di vista industriale. Mentre il settore marino, pur essendo marginale sotto l'ottica quantitativa, è molto importante dal punto di vista ambientale”.*

Il progetto si articola su tre attività:

- *Attività di monitoraggio sulle reti perse o abbandonate in mare. Alcuni pescherecci usano le reti così dette volanti che raggiungono anche lunghezze di 15 km; la loro perdita in mare causa ingenti danni ambientali. Il Consorzio PolieCo sollecita l'attività giuridica del Ministero dell'Ambiente affinché l'omessa denuncia della*

*perdita di reti diventi un reato ambientale. Le azioni di monitoraggio verranno espletate con la collaborazione delle Autorità di Bacino, della Marina Militare e delle Associazioni ambientaliste come “Mare Vivo”. Si tratta di un'attività molto complessa e dispendiosa che necessita di una grossa capacità organizzativa e tecnologica;*

- *Si vuole offrire ai pescatori la possibilità di consegnare gli attrezzi da pesca dismessi e le relative parti di cordame per il successivo recupero dei materiali riciclabili evitando che gli stessi finiscano in discarica, senza essere sottoposti alle previste operazioni di riciclaggio e recupero. A questo scopo, grazie alla collaborazione di Associazioni della Pesca e di Associazioni ambientaliste, sono state individuate 4 aree pilota dalle quali partire per sperimentare l'attività di recupero: Mazara del Vallo (TP), Chioggia (VE), Manfredonia (FG) e Salerno (SA). Presso queste aree portuali saranno posizionate delle “isole ecologiche marine”, costantemente monitorate, dove gli operatori del settore potranno conferire il materiale in questione che, in una seconda fase, sarà avviato al riciclo. Qualora l'esperimento raggiungesse dei buoni risultati, l'intenzione è quella di dotare, nell'arco di 3 anni, ogni porto peschereccio della sua isola ecologica;*
- *Nel porto di Napoli si trova la così detta “montagna della vergogna”, si tratta di un ammasso di 150 km di reti sequestrate, ma non correttamente stivate. È intenzione del Consorzio PolieCo prendere in consegna le reti requisite, per ordine della Magistratura, nel porto di Napoli. Il materiale sarà custodito fino a quando il Tribunale*



*deciderà che andrà restituito ai proprietari o definitivamente sequestrato. Nel secondo caso, PolieCo provvederà ad avviare le reti al processo di riciclo.*

Tra i relatori del convegno era presente anche **Sauro Genocchio**, Delegato regionale di "Mare Vivo" Liguria.

"Mare Vivo" è un'associazione ambientalista, ufficialmente riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che si batte da 20 anni in difesa del mare. Questa associazione, con il supporto di un comitato scientifico e giuridico, opera attraverso le sue sezioni e una divisione subacquea, composta da sub volontari di elevate capacità professionali. La sede nazionale si trova su un barcone attraccato lungo il fiume Tevere.

Tra le attività di "Mare Vivo" anche le campagne di informazione, tra cui la più recente "Niente leghe sotto i mari" (ndr. pubblicata sul n. 3 Marzo 2007 pagg. XII-XIII) contro la dispersione in mare delle batterie, utilizzate sugli autoveicoli, sui mezzi agricoli e su quelli nautici, contenenti sostanze inquinanti come il piombo e l'acido solforico.

Le attività della divisione subacquea vanno dal monitoraggio delle mucillagini, al campionamento delle specie, al controllo delle praterie di Posidonia (la più grande tra le piante fanerogame dell'Adriatico che riveste un'importanza fondamentale per l'ecosistema marino).

Da 3 anni la divisione sub è impegnata nella campagna "Reti da ripescare".

"Le reti - ha detto Genocchio - sono sciabiche, reti da circuizione o da posta e possono variare dai piccoli tramagli alle grandi spadare, che possono raggiungere anche svariati

chilometri, a quelle da traino. La prima rete è stata recuperata presso l'isola di Salina (Eolie): era lunga 600 m. ed alta 40 m. Le reti perse continuano ad uccidere inutilmente pesci, perché costituite da materiale imputrescibile e quindi scarsamente visibili. Se la rete finisce in una secca o su un fondale, quando si adagia rischia di imprigionare anche i pesci all'interno delle tane, provocando ulteriori danni. Inoltre si ricoprono di alghe che impediscono alla luce di filtrare, causando, anche in questo caso, moria di animali marini".

L'operazione di recupero di Salina è stata condotta con l'ausilio di Società Augustea, SNAV, AGCI Pesca, Carabinieri subacquei ed altre istituzioni ed associazioni pubbliche e private.

"L'operazione di recupero - ha continuato Genocchio - è molto pericolosa perché le reti sono molto ampie e nel tirarle in superficie i sub rischiano di rimanere imprigionati. Il fondale liberato in 2-3 anni riesce a riprendersi, come, infatti, è successo per Salina. A Camogli (GE) la divisione ha recuperato su 12 m di fondale una rete da strascico, molto ingombrante, con la collaborazione di Carabinieri, Guardia di Finanza e Guardia Costiera".

Genocchio ha poi raccontato una peculiarità di Camogli. In questa bella località della Riviera ligure esiste una struttura chiamata "Tonnamella", una piccola tonnara risalente al 1200, che viene ancora oggi installata nella settimana antecedente la Pasqua e rimossa alla fine di Settembre.

I pescatori costruivano la rete con la lisca, un'erba che cresce sul Monte di Portofino (le prime notizie risalgono al 1600).

I cavi costruiti con questa lisca, poi, nel giro di 7-8 mesi si dissolvevano. Ancora nel 2007 a Camogli si usa questo sistema, solo che la lisca è stata sostituita con fibre di cocco importato dall'India che presenta caratteristiche analoghe a quelle dell'erba. Durante l'Inverno vengono costruiti i cavi con gli stessi strumenti usati nel 1600. Il vecchio rais, con una certa riluttanza, tramanda ai successori i segreti del metodo di costruzione.

"Le reti in plastica costano meno, ma i pescatori locali non le usano perché secondo loro i pesci vanno più volentieri in quelle di fibra vegetale".

"In realtà - ha concluso Genocchio - questa gente ama così tanto il mare che per loro la tradizione è irrinunciabile".



Il tavolo dei relatori

Libro Verde

# SMANTELLAMENTO DELLE NAVI

La Commissione UE ha adottato un Libro Verde per migliorarne le pratiche

- Nel mondo vengono smantellate ogni anno tra 200 e 600 navi per circa 2.000 tonnellate di stazza, numero che sarà destinato a salire nel 2010, allorché 800 petroliere a scafo-singolo saranno ritirate dalla circolazione, per essere sostituite da quelle a doppio-scafo.
- Oggi, più dei 2/3 di tale naviglio viene smantellato sulle spiagge e rive dei fiumi del subcontinente indiano, dove il Bangladesh detiene la fetta più grande di mercato.
- Il 36% del tonnellaggio navale in circolazione è dovuto a navi appartenenti ad armatori domiciliati nell'UE.
- Sulle navi che saranno demolite entro il 2015, si stima che vi siano 5,5 milioni tonnellate di sostanze potenzialmente nocive per l'ambiente che finiranno presso i cantieri di smantellamento (in particolare fanghi di idrocarburi e oli, vernici, PVC, PCB e amianto).
- Per lo più, i Paesi dove avviene lo smantellamento non hanno sistemi di stoccaggio e smaltimento dei rifiuti in grado di evitare contaminazioni con suolo e acque e, quando li possiedono, raramente sono conformi ai livelli minimi di protezione dell'ambiente.
- Lo smantellamento navale costituisce un'importante risorsa di materie prime per alcuni Paesi asiatici, tanto che acquistano navi a fine vita a prezzi superiori a quelli praticati dagli altri Paesi.
- Le operazioni di smantellamento degli scafi sono oltremodo pericolose, tanto è che uno studio scientifico indiano ha denunciato che un addetto su sei soffre di asbestosi, mentre nel Bangladesh sono decedute, tra il 1998 e il 2003, più di 200 persone che lavoravano nel settore.
- Sussistono oggi delle modalità di smantellamento sostenibili, ossia rispettose delle norme di sicurezza e di protezione dell'ambiente, che permettono di trattare a livello mondiale

più di 2 milioni di tonnellate annue di carico rimosso, che rappresentano all'incirca il 30% della domanda globale di smantellamento. La maggior parte di queste installazioni, però, si trovano in Cina e in alcuni Paesi membri dell'UE che ben conoscono le difficoltà di utilizzarle a causa dei costi ben superiori a quelli dei loro concorrenti asiatici (Pakistan, India, Bangladesh), non essendo in grado di proporre le stesse tariffe di smantellamento di questi.

Sono queste alcune delle ragioni che hanno indotto la Commissione UE ad adottare il 22 Maggio u.s. un **Libro Verde** per rendere lo smantellamento delle navi vecchie più sicuro per gli operai e per l'ambiente.

In pratica il trasferimento delle navi a fine vita dai Paesi industrializzati verso i Paesi in via di sviluppo è regolato dal Diritto internazionale relativo alle esportazioni dei rottami e il trasferimento delle navi contenenti sostanze pericolose provenienti dalla comunità europea è vietata dal Regolamento comunitario sull'esportazione dei rifiuti. Tuttavia, negli ultimi anni, numerosi casi sui quali i media hanno amplia-

mente informato, di navi inviate per riciclaggio nell'Asia del Sud, hanno denunciato le difficoltà di applicazione di tale legislazione tanto che l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) sta predisponendo una Convenzione obbligatoria per regolamentare in modo sicuro e rispettoso dell'ambiente il riciclaggio delle navi.

Nell'invitare i governi degli Stati membri e l'industria navale a partecipare attivamente a questa consultazione, il Commissario UE all'ambiente **Stavros Dimas** ha dichiarato che "c'è un urgente bisogno di individuare regole internazionali, ma fino a che non saranno trovate l'UE dovrebbe affrontare il problema determinato dallo smantellamento delle navi sia amatoriali che di quelle da guerra".

Essendo un documento di consultazione, il Libro Verde non definisce un programma ma propone una serie di operazioni progettate per intensificare il dialogo con gli Stati membri e per gli stakeholders, al fine di predisporre una successiva azione.

A più lungo termine, il Libro Verde propone che l'UE svolga un più forte ruolo nel processo di raggiungere



una convenzione internazionale per il riciclaggio delle navi e che venga costituito un fondo pubblico per la creazione di installazioni di smantellamento sostenibile, finanziato su base volontaria, secondo il principio delle responsabilità del produttore a smaltire i rifiuti.

Per avere un'idea più precisa sull'azione necessaria da intraprendere, la commissione sollecita a riflettere ed apportare contributi sulle seguenti domande:

1. *Come migliorare il controllo sull'applicazione della normativa comunitaria in vigore (regolamento sul trasferimento dei rifiuti) relativa alle navi a fine vita? Qual è la combinazione migliore di provvedimenti per attrarre le navi, che battono bandiera di uno Stato membro dell'UE o appartenente ad armatori domiciliati nell'UE, verso impianti di smaltimento rispettoso di certe norme di sicurezza dei lavoratori e di protezione dell'ambiente?*
2. *Gli orientamenti concernenti le regole in materia di trasporto dei rifiuti e la definizione delle navi a fine vita potrebbero risultare utili per migliorare l'applicazione delle regole e le pratiche commerciali, e quella forma dovrebbe assumere tali orientamenti?*
3. *Qual è il modo migliore per condurre i negoziati in corso concernenti la convenzione dell'Organizzazione Marittima Internazionale in merito al riciclaggio delle navi al fine di migliorare le pratiche di smantellamento in ogni parte del mondo?*
4. *L'Unione europea deve mirare, nel quadro della Convenzione dell'IMO, all'adozione di norme internazionali in materia di sicurezza e di protezione dell'ambiente che siano paragonabili alle norme comunitarie?*
5. *Come può l'UE garantire al meglio che le navi europee siano smantellate in modo sicuro ed ecologicamente sostenibile durante il periodo transitorio, prima che la convenzione*

*IMO abbia effetto? Che cosa alle navi che sono di proprietà del settore pubblico? Le strategie nazionali e gli impegni volontari dei proprietari delle navi saranno sufficienti? Quali sarebbero le misure supplementari necessarie a livello di UE?*

6. *È opportuno che l'UE e gli Stati membri cerchino attivamente di incrementare le capacità di riciclaggio delle navi dell'Unione europea? È opportuno utilizzare gli aiuti di Stato e i fondi comunitari per aumentare tale capacità e in che modo?*
7. *Quali misure e iniziative converrebbe che prendesse l'UE per incoraggiare i Paesi dell'Asia meridionale ad adottare ed applicare norme più stringenti in materia di sicurezza e di protezione dell'ambiente nell'ambito dello smantellamento navale?*
8. *Quali misure e iniziative converrebbe che prendesse l'UE per sollecitare gli armatori ad inviare le loro navi a fine vita verso gli impianti di smantellamento con norme elevate di sicurezza e di protezione dell'ambiente?*
9. *Quali misure e iniziative converrebbe che prendesse l'UE al fine di assicurare un finanziamento duraturo, compatibile con il principio "chi inquina paga", per lo smantellamento delle navi, ecologicamente razionale?*

I contributi in merito a questa consultazione dovranno essere inviati alla Commissione europea entro il **30 Settembre 2007**.

# PORTI D'ITALIA

