

La sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino

Flotta e ambiente

In Italia, l'ammontare dei costi esterni del trasporto è valutato pari ad oltre 200.000 miliardi di lire: tale cifra è pari al 10% del PIL ed è 4 volte superiore al deficit pubblico.

Nel nostro Paese solo il 7% del totale delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) provocate dai trasporti è imputabile alla navigazione marittima.

In base a recenti statistiche del Dipartimento per l'energia degli Stati Uniti, il settore dei trasporti causa non più del 23% delle emissioni di CO₂ derivanti da attività umane.

Anzi, dal 1990, per la navigazione marittima si è registrata una riduzione delle emissioni di CO₂ del 13,5%, a fronte di un incremento del 15% verificatosi in media nel trasporto.

Gli armatori italiani sono sensibili al problema della sicurezza della navigazione e dell'ambiente, come dimostrano i notevoli investimenti per la costruzione di nuove navi sostenuti nel corso degli anni '90. Il risultato di tali investimenti è una flotta giovane, costituita per il 49% da navi con meno di 10 anni di età, che oltre ad essere tecnologicamente avanzata, è più sicura e più compatibile con l'ambiente

Inoltre, sono numerosi gli armatori italiani che hanno firmato la Carta dello sviluppo compatibile della Camera di commercio internazionale e che hanno ottenuto le certificazioni di qualità Iso 9002 e le certificazioni ambientali Iso 14001.

Caso della nave cisterna "Erika"

Nel dicembre 1999 la nave cisterna *Erika* affonda lungo le coste atlantiche francesi. L'inquinamento marino determinato da tale sinistro provoca un ampio dibattito ed importanti conseguenze, sia per i riflessi sul mercato del trasporto di idrocarburi sia per le iniziative legislative tese alla protezione dell'ambiente marino.

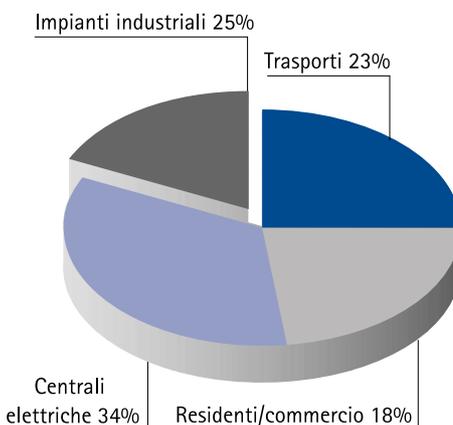
Sotto il primo profilo, i mercati si muovono au-

mentando di fatto in modo rilevante le responsabilità dell'armatore e determinando nella maggior parte dei casi il ricorso al naviglio di nuova costruzione.

I recenti comportamenti adottati dalle compagnie petrolifere mettono in evidenza strategie che, tenendo conto solo dell'età del naviglio, escludono dal mercato unità conformi alle regolamentazioni internazionali.

Per quanto riguarda le iniziative legislative, bisogna considerare comunque che il problema centrale sia in materia di protezione ambientale sia in materia di sicurezza marittima non è l'introduzione di nuove regole, ma piuttosto la carenza di rispetto e di controllo di tutte le regole già in vigore.

L'internazionalità dell'industria marittima comporta che iniziative o intese a carattere nazionale o regionale influiscono negativamente sull'econo-



Emissioni di CO₂ nei trasporti mondiali
Fonte: US Department of Energy

Emissioni di CO₂ nei trasporti italiani
Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti ed. 1998/ENEA 1997

	1990		1996		Variazione % 1996/1990
	Mil.tonn	%	Mil.tonn	%	
Strada	92,1	84,3%	106,9	85,2%	+16,1%
Ferrovia	0,6	0,5%	0,6	0,5%	0%
Navigazione	9,6	8,8%	8,3	6,6%	-13,5%
Aereo	5,8	5,3%	8,1	6,5%	+39,7%
Altro	1,2	1,1%	1,6	1,3%	+33,3%
Totale	109,3	100%	125,5	100%	+14,8%

mia dei traffici, distorcendo la concorrenza e creando le premesse di risultati opposti a quelli perseguiti. Il contesto naturale delle decisioni in materia marittima dovrebbe restare quello multilaterale in ambito ONU, cioè l'*International Maritime Organization (IMO)*.

Si tratta di una impostazione che deve trovare applicazione anche nel caso di disastri ambientali e che deve essere seguita anche dai proprietari del carico.

Il naufragio della nave *Erika*, complici alcuni errori di comunicazione, mette tra l'altro in discussione il sistema di certificazione internazionale delle navi, determinando gravi difficoltà per il Rina, presso il quale la cisterna era iscritta, con negative conseguenze per la flotta italiana, al momento tutta di fatto obbligatoriamente classificata presso l'istituto nazionale, unico caso in Europa insieme alla Russia e alla Polonia.

È opportuno un particolare equilibrio delle eventuali iniziative, in modo che venga effettivamente favorita la navigazione di qualità, specialmente in quelle aree che per le loro caratteristiche geografiche presentano rischi più elevati sotto il profilo ambientale.

Peraltro, nell'assumere iniziative volte a promuovere il rinnovo di una parte della flotta cisterniera, si devono valutare con attenzione le conseguenze per l'industria armatoriale e per il mercato, che potrebbero derivare da una dismissione accelerata delle unità di età elevata.

Un altro aspetto da valutare è la possibilità di imporre anche ai proprietari del carico responsabilità dirette in ordine ai danni ambientali connessi al naviglio da essi utilizzato.

È indispensabile, comunque, che le conseguenze di ogni sinistro marittimo vengano trattate con obiettività, tenendo conto non solo del risalto che eventi di questo tipo possono avere sulla stampa ma anche valutando i danni effettivi.

Iniziativa del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO

In sede *IMO*, grandi passi vengono fatti nel 1999 verso la risoluzione di due problemi a carattere ambientale, la gestione delle acque di zavorra e l'utilizzo di pitture antivegetative a base di stagno; lo strumento legale individuato per la loro intro-

duzione è quello della convenzione internazionale. Per il primo problema, la gestione delle acque di zavorra, la Convenzione dovrebbe prevedere come criterio generale di comportamento un *Ballast water management plan*, da integrare con disposizioni particolari che tengano conto della specificità di situazioni locali e regionali.

Per quanto riguarda il secondo problema, l'utilizzo di pitture antivegetative organo-stanniche, il testo della Convenzione, già ad uno stadio molto avanzato, prevede, tra l'altro, che a partire dal 2003 venga vietata l'applicazione di pitture antivegetative contenenti TBT e che a partire dal 2008 venga messo al bando definitivamente l'utilizzo di tali tipi di pittura.

Gli attuali termini di definizione di questi due argomenti creano qualche perplessità in quanto potrebbero provocare risultati contrari a quelli previsti: al momento, infatti, vi sono serie controindicazioni dal punto di vista della stabilità della nave, per quanto riguarda le acque di zavorra, e dal punto di vista dei maggiori consumi energetici dovuti alla minore efficacia dei prodotti alternativi attualmente disponibili, per le pitture antivegetative.

Il sistema GMDSS

Dal 1° febbraio 1999 il Capitolo IV della Convenzione *SOLAS (Safety of life at sea)* prevede l'obbligo del sistema *GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System)*, per tutte le navi, anche per quelle esistenti. Si realizza così compiutamente una importante innovazione nel settore delle radiocomunicazioni di soccorso, che passa da una comunicazione del tipo nave/nave a una del tipo nave/terra/nave, nella quale assume grande rilevanza la presenza di una efficiente rete di stazioni a terra.

Purtroppo, l'Italia è ancora inadempiente rispetto agli impegni presi a livello internazionale per il completamento della rete a terra destinata alle comunicazioni a corto/medio raggio e, mentre gran parte degli altri paesi si è adeguata per tempo, nel nostro paese le comunicazioni nel nuovo sistema possono essere effettuate solo a mezzo del satellite, con notevole aggravio di spese di investimento e di gestione per l'armamento che opera in ambito mediterraneo o nazionale.

A dare maggior risalto a tale incongruità è il fatto che alcune direttive comunitarie, già recepite nel nostro ordinamento, rendono obbligatorio l'uso del sistema *GMDSS* anche per le navi passeggeri e i mezzi veloci impiegati in traffico di cabotaggio, quindi in aree per le quali non sarebbe necessario né previsto l'uso del satellite. A causa della mancanza di una rete di terra che consenta l'utilizzo di attrezzature di bordo più semplici, l'impianto satellitare, costoso e sofisticato, resta ad oggi l'unico mezzo di collegamento *GMDSS* tra la nave e la terra.

A questa incresciosa situazione è importante porre rimedio al più presto: a tal fine il Parlamento deve terminare l'esame di un provvedimento con il quale si prevede la realizzazione delle necessarie strutture radiocostiere per l'attuazione del sistema globale di ricerca, salvataggio e soccorso.

Programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale

La legge n.413 del 1998, concede a CETENA (Centro Tecnica Navale) e COFIR (Consorzio tra armamento privato e pubblico per la ricerca) un finanziamento per l'esecuzione di un "Programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale".

Con tale programma, che nel corso del 1999 è approvato ed avviato, si intende sviluppare una ricerca su alcuni aspetti basilari del sistema dei trasporti del nostro Paese, esaminando in prospettiva anche gli aspetti economici, energetici, ecologici e sociali.

L'obiettivo principale del programma è lo studio dei modi e dei mezzi che consentono di rendere competitivo il trasporto di cabotaggio rispetto al trasporto su gomma a lunga distanza, individuando in particolare le possibilità di incremento dei volumi di traffico di cabotaggio sulle direttrici Nord-Sud. In questo contesto, il cabotaggio deve essere del tutto integrato con le altre modalità di trasporto, in modo da rendere concreto il trasporto *door-to-door* e non quello limitato al *port-to-port*. Inoltre, la ricerca mira ad individuare i vari aspetti di integrazione multimodale che possano rendere più veloce, economica, affidabile e ambientalmente compatibile la catena del trasporto.

Nell'ambito del COFIR, Confitarma ha contribuito

alla ricerca con un esame dei parametri di costo generalizzato del traffico di cabotaggio, parametri che poi devono essere comparati con i costi delle altre due modalità della gomma e della ferrovia.

Specificità della nave: gli esempi negativi costituiti dai decreti legislativi n.271 e n.272 del 1999

La nave presenta caratteristiche tecniche ed operative particolari, che hanno sempre indotto il legislatore ad emanare in materia normative specifiche. Il legislatore nazionale, in occasione del recepimento di direttive europee in materia ambientale, e di sicurezza dei lavoratori, non sempre ha tenuto conto di tale specificità di cui in sede comunitaria si è sempre avuta considerazione.

Le recenti disposizioni emanate dai decreti legislativi n.271 e n.272 del 1999 in materia di sicurezza e salute dei lavoratori marittimi e dei lavoratori portuali, ne sono un esempio evidente. Il legislatore infatti ritiene di assimilare la nave ad un qualsiasi impianto produttivo o deposito a terra, con conseguenze in certi casi paradossali a causa delle sovrapposizioni normative e procedurali.

Si sottolinea, pertanto, l'opportunità di evitare soluzioni normative che, nell'intento di realizzare una disciplina omogenea in tutti i settori produttivi, non diano adeguato peso al fatto che la nave costituisce una realtà operativa speciale, necessariamente soggetta a specifiche normative, aspetto sempre preso in considerazione a livello europeo ed internazionale.

Se non si tiene conto di questa peculiarità, si rischia di imporre alle sole navi nazionali vincoli fortemente penalizzanti, che rischiano di ridurre l'operatività e la competitività.

Né è opportuno modificare normative di verifica sanitaria che tengono conto della mobilità dei marittimi (i decreti del 1923). Il "medico competente", previsto dal decreto legislativo n.271, andrebbe pertanto abolito perché è tipico di realtà in cui sono presenti contemporaneamente due presupposti, fissità degli impianti e fissità della forza lavoro, ambedue mancanti nell'attività amatoriale.