



“Inquinamento e traffico marittimo”

L'Associazione Nazionale dell'Industria Navalmecanica, rappresenta in Italia e in Europa la cantieristica italiana di costruzione e riparazione navale, i costruttori di motori marini nazionali, il Centro di Tecnica Navale e circa un centinaio tra i più qualificati fornitori dell'industria navalmecanica.

In relazione al tema della Rassegna è utile ricordare qualche numero quanto mai significativo per meglio inquadrare le problematiche trattate. Sono dati forse già conosciuti, ma hanno il merito di essere aggiornati.

Per quanto attiene le “Attività produttive” :

- esiste oggi una flotta mondiale di circa 89.000 navi oltre le 100 tsl, la cui capacità di trasporto supera gli 820 milioni di tpl;
- il 15% di questa flotta batte bandiera di uno stato membro della Comunità Europea; ma in realtà circa il 35% della flotta mondiale è riconducibile alle nazioni europee;
- nel 2002 sono state movimentate via mare oltre 5.500 milioni di tonnellate di merci;
- la Comunità Europea è la protagonista principale dell'interscambio di beni nel mondo; più di un terzo del commercio mondiale (circa 1.900 milioni di tonnellate) trova la sua destinazione o la sua origine negli Stati membri); l'Europa quindi è oggi la maggiore generatrice di traffico al mondo;
- secondo il Libro Bianco sui Trasporti dell'Unione Europea, il livello dei traffici europei è destinato a salire notevolmente (+ 40%) e la modalità del trasporto marittimo viene indicata come unico possibile sbocco al previsto massiccio incremento del flusso dei traffici;
- l'Italia trasporta via mare l'81% delle sue importazioni a fronte del 71% della media comunitaria e il 73% delle sue esportazioni a fronte di una media comunitaria del 68%.

Il che ci porta a dire che per noi europei (e per gli italiani in particolare) il mare è un elemento di vitale importanza. In fondo cosa sono l'Italia, e la stessa Europa se non delle penisole?

Per quanto attiene l'“Ambiente”, esso non può essere che il mare, e per noi in particolare il Mar Mediterraneo. Il nostro mare non è che lo 0.66% di tutte le superfici salate del mondo; vale a dire che occorrono 150 Mediterranei per coprire tutti gli oceani e i mari del pianeta. Ma per questo piccolo mare passa un enorme flusso di traffico mercantile; basti pensare che un sesto del traffico petrolifero mondiale è diretto a porti mediterranei contro, ad esempio, un decimo per i porti del nord Europa.

E questi dati ci portano necessariamente al tema della nostra tavola rotonda: “Inquinamento e traffico marittimo”.

Nel corso della Tavola rotonda è stato ascoltato l'Ing. Luigi Mor, Amministratore Delegato del Centro di Tecnica Navale, su quanto sta accadendo in Italia nel campo della sicurezza della nave. Vediamo ora di ampliare il discorso a livello europeo.



Va da sé che quando si correlano le parole “inquinamento” e “traffico marittimo”, viene subito a mente il “sinistro marittimo”, e i casi “Erika” e “Prestige” sono dei riferimenti immediati, direi quasi d’obbligo, ai quali ha fatto cenno in apertura della Rassegna il Presidente Puccio Corona.

Il “sinistro marittimo” è riconducibile a ben pochi fattori:

- l’errore umano: è un fatto che l’uomo è all’origine del 90% dei sinistri marittimi; è questo un dato quanto mai importante che è emerso all’ultima assemblea della Confederazione degli Armatori Italiani, Confitarma. La via d’obbligo da seguire è quella di una migliore e più qualificata formazione; ma non tratterò questo argomento, per quanto affascinante;
- l’altro fattore significativo è ovviamente “la nave”; e questo è l’argomento che mi sembra opportuno sviluppare in questa occasione.

Va detto che l’Unione Europea in questi ultimi anni ha manifestato un crescente interesse per la sicurezza della navigazione e per la protezione dell’ambiente marino, e le recenti leggi e normative lo dimostrano chiaramente.

Va ancora detto che l’industria europea della costruzione e della riparazione navale, rappresentata a Bruxelles dal Committee of E.U. Shipbuilders’ Associations (CESA) e dall’Association of (West) European Shipbuilders and Shiprepairers (AWES), ha sempre supportato la Commissione Europea in questa sua doverosa azione, più volte agendo anche da sprone. Basti pensare che sin dal 1992 l’AWES ha al suo interno un gruppo di lavoro che si occupa in permanenza delle navi sub-standard, quelle che correntemente vengono chiamate le “carrette del mare”; si tratta del gruppo di lavoro “Per navi sicure e mari puliti”. Inoltre, l’industria navalmeccanica europea ha sempre spinto la Comunità europea a giocare un ruolo più attivo negli organismi internazionali preposti alla sicurezza della navigazione e alla difesa dell’ambiente. In tal senso già nel passato l’industria ha chiesto la creazione della European Maritime Safety Agency (EMSA) e un rafforzamento delle ispezioni alle navi attraverso il Port State Control (PSC).

Va infine detto che in questi ultimi anni l’armamento e la cantieristica mondiale hanno visto l’abbassarsi sia dei noli che dei prezzi delle nuove costruzioni. Questa tendenza rischia di avere effetti negativi sulla costruzione, riparazione, manutenzione e condotta delle navi. Investigando alcuni recenti casi di sinistri marittimi che hanno portato alla perdita della nave sono state riscontrate delle manchevolezze sia nella struttura della nave che nella sua condotta operativa. C’è oggi nel disegno della nave una tendenza a ridurre i costi di costruzione e di impiego e a massimizzare lo spazio disponibile a bordo. Quali possano essere gli effetti di questi cambiamenti sull’integrità del mezzo e del carico e sulla sicurezza dell’equipaggio in condizioni di mare avverso, è ancora tutto da scoprire.

In una simile situazione, è quanto mai necessario a livello europeo e mondiale un innalzamento del livello della sicurezza marittima; le navi debbono essere più sicure, costruite e mantenute per superare condizioni atmosferiche non favorevoli, per ridurre la perdita di equipaggi e per proteggere l’ambiente marittimo. Solo così si potranno avere navi in grado di superare positivamente severe condizioni meteorologiche e sopravvivere anche ad eventuali errori indotti dall’uomo (collisione, varamento in costa).

L’argomento è stato affrontato recentemente dall’industria cantieristica europea, con il supporto di esperti della Commissione, in un sottogruppo di lavoro intitolato “Navi più sicure e più amiche



MAREAMIC
XIV RASSEGNA DEL MARE
TRANI
Castello Svevo 16-18 GIUGNO 2003



dell'ambiente". Si tratta di uno studio condotto nel più ampio contesto di una iniziativa intitolata "LeaderSHIP 2015", voluta dall'industria e supportata dalla Commissione, che intende individuare il quadro di riferimento della cantieristica europea nel medio-lungo termine. Il sottogruppo che si è occupato di sicurezza e protezione dell'ambiente ha individuato quattro possibili linee di azione:

- Prima linea d'azione : la Comunità europea e gli stati membri debbono continuare nell'impegno teso alla eliminazione delle navi sub-standard, delle "carrette del mare"; ciò può essere fatto rafforzando il regime di Port State Control e accelerando il phasing-out delle petroliere a scafo singolo; inoltre tutta la normativa relativa alla sicurezza della navigazione deve essere applicata in maniera efficace ed armonizzata tra i vari porti e tra i vari stati; a tal fine il ruolo dell'Agenzia Europea per la sicurezza della navigazione (EMSA) è essenziale.
Il problema delle navi sub-standard è di grandissima rilevanza; spesso la nave sub-standard ha un equipaggio sub-standard e appartiene ad un armatore sub-standard; in definitiva, è una vera mina vagante ai fini della sicurezza della navigazione e della difesa dell'ambiente. Le navi sub-standard vanno eliminate con ogni mezzo.
- Seconda linea d'azione : tutti gli "attori" coinvolti nell'uso di una nave non sicura, dall'armatore al possessore del carico, all'assicuratore, debbono essere maggiormente responsabilizzati per quanto attiene la sicurezza della vita umana in mare e del carico e i possibili rischi ambientali. I "banditi del mare" meritano punizioni esemplari e vanno eliminati dalla catena del commercio marittimo. A tal fine si auspica una legislazione armonizzata a livello europeo, con tribunali dedicati alle problematiche della sicurezza della navigazione. Tutto ciò non deve scoraggiare il buon armatore; l'effetto finale è quello di promuovere uno shipping di qualità.
- Terza linea d'azione : l'Unione Europea deve promuovere un sistema di controllo delle navi che sia uniforme, efficace, trasparente, indipendente. L'indipendenza delle Società di Classificazione da ogni pressione di carattere finanziario è di fondamentale importanza. In merito esiste già una legislazione comunitaria, ma va migliorata. Anche in questo caso è importante il ruolo dell'Agenzia per la Sicurezza della Navigazione (EMSA).
- Quarta linea d'azione : occorre porre in essere un sistema per l'accertamento della qualità dei cantieri di costruzione e riparazione navale a livello mondiale; e a tal fine si potrebbe prevedere un ruolo per organismi a livello internazionale.

Le linee d'azione proposte vanno perseguite a livello non solo comunitario, ma anche internazionale. E, visto che alla Comunità appartiene una grande percentuale della flotta mondiale, essa dovrebbe essere ascoltata là dove si prendono le decisioni che interessano la sicurezza della navigazione, la salvaguardia della vita umana in mare e la difesa dell'ambiente.

L'Industria cantieristica europea è pronta a fornire ogni necessario supporto tecnico alla Commissione Europea e all'Agenzia per la Sicurezza della navigazione.

Renato Sicurezza

Direttore dell'Associazione Nazionale dell'Industria Navalmeccanica