



Trasporto marittimo e sviluppo sostenibile in Adriatico.

La grave crisi economico-finanziaria, esplosa nel 2008 a livello planetario, ha pesantemente influito in senso negativo anche sul trasporto marittimo, producendo: 1) una significativa flessione dei noli (che in alcuni settori hanno raggiunto livelli al di sotto del *break-even*) a danno della qualità dei servizi offerti; 2) una decrescita degli investimenti degli armatori nei processi di rinnovo/ammodernamento delle rispettive flotte; 3) una riduzione dei budget allocati dalle compagnie di navigazione per i programmi di riqualificazione del personale marittimo e di miglioramento degli standard di qualità degli equipaggi.

Nel contempo, il trend in costante aumento del trasporto via mare, confermato dalla Banca Mondiale nel 2005 con previsione di crescita fino alla triplicazione dei volumi trasportati entro il 2020, non ha subito apprezzabili variazioni, salvo un declino dei volumi di traffico rilevato a partire dalla seconda metà del 2008 e proseguito nel 2009, che si è stabilizzato per poi riprendere a crescere, se pure non al ritmo ante 2008, nel 2010.

Per i processi che innescano, i due fenomeni muovono alla riflessione su aspetti rilevanti che riguardano: 1) la sicurezza della navigazione; 2) la protezione dell'ambiente marino e costiero; 3) il mantenimento e la valorizzazione delle risorse alieutiche; mettendo in discussione lo stesso principio di "sviluppo sostenibile del trasporto marittimo", fino a domandarsi se tale principio sia più conseguibile nelle attuali condizioni, e se non siano necessarie maggiori e più decise azioni al fine di una miglior tutela.

Se è pur vero che, negli ambiti di rispettiva competenza, la comunità marittima internazionale in sede IMO, e la Commissione Europea, proseguono negli sforzi di continuo aggiornamento e adeguamento della normativa e delle regole per un trasporto via mare sempre più sicuro e *eco-friendly*, esercitando la CE azione di pressione sugli Stati Membri, soprattutto in materia di *implementation* e *enforcement* delle normative internazionali di riferimento, è anche vero che, essendo il Mediterraneo, insieme agli Stretti di Malacca e Singapore, la regione marittima a più alto volume di traffico, si richiedono sforzi aggiuntivi da parte delle comunità costiere della regione al fine di mantenere alti i livelli qualitativi di sicurezza e protezione ambientale.

In effetti, a prescindere dagli effetti collaterali di segno negativo rappresentato *per sé* dal traffico marittimo sull'ambiente e sulle risorse alieutiche, specie in particolari aree ad alto valore intrinseco, il rischio di incidenti rimane estremamente elevato, soprattutto in aree chiuse o semi-chiuse, come quella mediterranea e, ancora di più, adriatica.





L'errore umano si conferma elemento preponderante all'origine dei sinistri marittimi, malgrado gli sviluppi significativi delle componenti tecnologiche di navigazione, di assistenza alla navigazione, degli standard qualitativi di costruzione e dei sistemi di propulsione.

Allo stesso tempo, confermano la loro importanza primaria nella prevenzione gli strumenti e i sistemi di monitoraggio, controllo e assistenza alla navigazione basati a terra, rientranti nell'ambito di responsabilità dello Stato Costiero.

I sistemi VTS e VTMS a copertura totale delle aree marittime nazionali, in lenta ma costante evoluzione verso sistemi complessi MEH intesi non più come sistemi nazionali, ma come sistemi regionali o sub-regionali, hanno dimostrato di essere i soli in grado di garantire una drastica riduzione degli incidenti, assicurando una migliore protezione dell'ambiente marino, delle risorse alieutiche e degli interessi economici delle regioni costiere.

Poiché il bacino adriatico, da considerare per le sue caratteristiche un mare interno della regione mediterranea, con sensibilità ambientale anche maggiore della regione di cui fa parte, è interessato da alti volumi di traffico marittimo di ogni genere, l'urgente completamento della rete VTS - VTMS nazionale si pone come questione primaria non ulteriormente differibile.

Allo stesso tempo, le caratteristiche del bacino impongono che una tale realizzazione venga specularmente estesa a tutta la sponda orientale assumendo le caratteristiche di sistema sub-regionale in grado assicurare una protezione efficace di tutta l'area.

La creazione di un'Authority sub-regionale potrebbe porsi quale strumento ideale di coordinamento e supporto al fine di stimolare una policy comune in materia all'interno del bacino.

Una rivitalizzazione e puntuale implementazione dell' "Accordo sub-regionale per la prevenzione, la preparazione e la risposta agli inquinamenti marini fra Italia, Croazia e Slovenia", firmato in Slovenia, a Portorose, nell'ottobre 2005, da estendere al Montenegro e Albania, oltre che il riconoscimento in sede IMO di alcune aree più sensibili del bacino quali *Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA) contribuirebbero in maniera significativa a migliorare il livello di protezione ambientale in Adriatico.

Roberto Patruno – Già Direttore REMPEC - Malta

