

**di Antonio Ludovico**  
*Segretario del Forum Fascia Costiera*

La sintesi del XXXIV Forum della Fascia Costiera Ligure-Tirrenica e del Mar di Sardegna, svoltosi a Grosseto a fine aprile e organizzato da cinque Rotary Club marmemmani, costituisce una vera sorpresa per i non addetti ai lavori: il comparto economico della marina mercantile è uno dei settori in controtendenza se confrontato con i dati della depressione e del progressivo declino nazionale. Negli ultimi dieci anni infatti la flotta italiana è numericamente cresciuta del 75%; del 65% è l'incremento occupazionale, mentre gli investimenti hanno raggiunto quota 27 miliardi di euro. Gli occupati direttamente nel settore sono 80.000 con un indotto di 110.000 unità. La flotta italiana è all'undicesimo posto della graduatoria mondiale e leader nell'attività dei traghetti, delle crociere e del trasporto di prodotti chimici. Inoltre un dato di notevole rilevanza, tutto proiettato verso il futuro, è costituito dall'età delle navi: il 67% ha meno di 10 anni, il 46% meno di 5.

Sono queste solo alcune delle essenziali informazioni attinte dalla notevole messe di dati offerti da Luca Sisto, Capo del Servizio Politica dei Trasporti di Confitarma, la confederazione degli armatori italiani la quale negli oltre 110 anni della sua attività ha raccolto l'adesione dell'83% della flotta nazionale con oltre 1000 navi.

Potrà sembrare provocatorio, dopo il recente clamoroso incidente dell'Isola del Giglio (naufragio della Costa Concordia), ma la realtà deve essere letta nella sua interezza e anche con il conforto dei dati rilevati: il sistema formativo del personale è in fase di arricchimento, come è stato illustrato dai comandanti Oreste Del Conte e Domenico La Fauci del Collegio dei Capitani di lungo corso e macchina.

Il bilanciamento dell'incidenza statistica delle probabilità di occorrenza del rischio e la valutazione della gravità delle conseguenze di un incidente costituisce il criterio di base della moderna ingegneria navale, concetto limpidamente esposto da Paola Gualeni dell'Università di Genova. Il Forum si è interessato anche di ingegneristica nella costruzione delle navi, ed ha puntato l'obiettivo sulla valutazione delle emissioni di anidride (tema trattato da Angelo Olivieri, ricercatore del CNR - INSEAN) aprendo la sessione dei lavori



*Nelle foto in alto:  
a sinistra il Governatore Angotti apre i lavori a Grosseto del Forum  
A destra un porto del Mediterraneo  
In basso:  
a sinistra la consegna del Paul Harris al sindaco dell'Isola del Giglio  
Al centro la tavola rotonda sui problemi del mare introdotta dall'ing. Antonio Ludovico  
A destra il relitto della Costa Concordia adagiato sugli scogli dell'Isola del Giglio*

*Successo del Forum della Fascia Costiera a Grosseto*

## E LA NAVE VA...

*Sotto esame i rischi, l'inquinamento e la prevenzione*

dedicati alla progettazione navale. La produzione di emissioni inquinanti viene infatti regolata dall'International Maritime Organization (IMO) e riduzioni fino ai livelli attuali sono realizzate con interventi sui motori e sulle emissioni di gas prodotti dai motori (marmite catalitiche). Un quadro informativo molto articolato su questi temi è stato offerto da Maurizio Cergol, Responsabile marketing e sviluppo nuovi concept di Fincantieri che ha illustrato anche le prospettive industriali della sua azienda.

Il sistema normativo generale con i diversi livelli di formazione delle regole per la navigazione è stato trattato da Claudio Abbate, Safety Manager del RINA, secondo uno schema che prende l'avvio dal princi-

pale organismo internazionale operante nel settore: l'IMO (International Maritime Organization), seguito dall'IACS che raccoglie le principali società di classificazione navale del mondo. L'applicazione della normativa aggiornata e la sorveglianza costante costituiscono gli elementi essenziali per impedire l'allungamento di questo tragico "filo rosso".

È la tematica sviluppata dall'Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante del 6° Reparto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, che ha competenza specifica sulla sicurezza della navigazione. La parola sicurezza, in lingua italiana, permette di connotare un insieme di elementi che in lingua inglese vengono invece concettualmente separati



tra "safety" e "security": la prima indica la prevenzione da infortuni e calamità, la seconda la difesa da minacce di terzi. Su questa distinzione e sul quadro normativo generale del diritto della navigazione si è articolato l'intervento di Elda Turco Bulgherini dell'Università "Tor Vergata" di Roma che ha messo in grande evidenza il fenomeno della moderna pirateria marina gestita da veri e propri organismi "multinazionali" i quali, attraverso l'attività svolta da una manovalanza criminale, riescono ad impadronirsi, attraverso il riscatto, di ingenti capitali introdotti successivamente nel circuito della finanza ufficiale.

Più direttamente legato alla ricaduta dei variegati effetti della navigazione sulla

costa è stato il contenuto della quarta sessione dei lavori nella quale è stato evidenziato come la maggiore causa di inquinamento dei tratti di mare costiero sia quello che proviene dalla terraferma attraverso lo sversamento delle acque reflue non depurate o derivanti da processi depurativi difettosi o inefficienti.

Lo sversamento totale di idrocarburi nel Mediterraneo è stimato in 310.000 tonnellate (sostanze pericolose in 120.000 tonnellate) ma gli sversamenti sono concentrati in pochi eventi significativi e se l'andamento statistico indica che il numero degli incidenti dal 1977 è in aumento, il numero di incidenti che hanno provocato sversamenti è calato dal 56% nel periodo 1977 - 1993 al 47% nel pe-



riodo 1994-2010.

Si osserva in ogni caso una riduzione degli incidenti che hanno coinvolto petroliere (dal 70% nel 1977-1984 al 23% nel 2004-2010 e un lieve incremento per le porta-container e le cisterne per sostanze chimiche). Il trasporto via mare, che costituisce la forma di spostamento meno inquinante, attraverso il "weather routing", (l'uso di programmare rotte impostate sulle condizioni meteorologiche) aumenta in definitiva la garanzia di sostenibilità. Sono queste le considerazioni sviluppate dall'intervento di Stefano Corsini del Dipartimento Programmazione e Coordinamento Politica Economica operante presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Dedicata al rilascio di prodotti come il petrolio è stata la relazione svolta da Riccardo Cattaneo Vietti dell'Università Politecnica delle Marche che ha messo in luce i dati delle perdite di idrocarburi in mare a causa degli incidenti. La relazione di Giancarlo Spezie dell'Università "Parthenope" di Napoli, che ha chiuso il ciclo degli interventi riguardanti l'impatto sull'ambiente, ha messo in evidenza i processi di diffusione e dispersione di sostanze inquinanti in aree marine costiere, trattazione che ha costituito il contributo di naturale completamento della rassegna: quello più direttamente collegato agli obiettivi del XXXIV Forum.

Il convegno si è concluso con una tavola rotonda alla quale hanno partecipato i Sindaci delle città e dei territori investiti di recente dagli effetti di incidenti navali quali Arenzano (Haven), Livorno (Moby Prinz/Abruzzo), Isola del Giglio Concordia). È emersa dagli interventi, compreso quello del Direttore del Parco Naturale della Maremma Enrico Giunta, la preoccupazione per gli effetti a breve come a lungo termine in considerazione del fatto che la "bonifica naturale" richiede tempi molto lunghi e differenziati per le diverse specie biologiche. Maria Luisa Biorci, Alessandro Cosimi e Sergio Ortelli (al quale il Presidente del R.C. Grosseto, Stefano D'Errico, ha consegnato un PHF per la generosità della popolazione gliese nel momento del naufragio) hanno unanimemente espresso l'aspettativa delle popolazioni e dell'assetto economico locale circa le provvidenze istituzionali e, almeno nel caso dell'Isola del Giglio, la rapida conclusione dei lavori di recupero ed allontanamento del relitto.