

## *La protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti.*

*Dalle Convenzioni Universali al Piano d'Azione per il Mediterraneo, il ruolo della Commissione Europea, gli strumenti a difesa dell'Adriatico.*



*Contrammiraglio (CP) r. Roberto Patrino*

*mec...mediterranean*

# Argomenti

## I<sup>^</sup> Parte

- ◆ il sistema normativo internazionale
  - la Convenzione sul diritto del mare 1982 (UNCLOS)
  - il ruolo dell' IMO.
- ◆ il Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP)
- ◆ il Programma dei Mari Regionali dell'UNEP

## II<sup>^</sup> Parte

- ◆ il Piano d'Azione per il Mediterraneo e la Convenzione di Barcellona
- ◆ il Protocollo sulla cooperazione per la prevenzione degli inquinamenti marini originati da navi e per la lotta contro i gravi inquinamenti accidentali in Mediterraneo.
- ◆ il ruolo della Commissione Europea

## III<sup>^</sup> Parte

- ◆ gli strumenti a difesa dell'Adriatico

## **Sistema Normativo Internazionale**

**Il sistema internazionale per la cooperazione, la prevenzione, la preparazione e la risposta agli inquinamenti marini originati da navi,**

**si basa su una serie di**

**Strumenti Normativi che trovano forma di**

**Convenzioni e Protocolli**

## UNCLOS 82

**La Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 1982 (UNCLOS) é la cornice all'interno della quale si sviluppano norme e politiche per la gestione dei mari e l' utilizzazione degli spazi marittimi.**

**Essa rappresenta una pietra miliare nel campo dei trattati internazionali ed é il risultato di uno sforzo enorme della cooperazione internazionale nel tentativo, riuscito, di stabilire un giusto ordine planetario nel governo degli oceani.**

## UNCLOS 82

In 320 articoli e 9 annessi si trattano tutti gli aspetti riguardanti la **GOVERNANCE** degli spazi marittimi:

- loro delimitazione e protezione ambientale,
- ricerca scientifica e aspetti tecnologici,
- aspetti e attività commerciali,
- componimento delle liti a livello internazionale,
- diritti dei paesi in via di sviluppo.

## UNCLOS 82 (la storia)

La Convenzione 10 dicembre 1982 sul Diritto del Mare inizia il suo percorso nel 1967 quando l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, nell'affrontare il tema della conservazione e protezione del fondo dei mari e degli oceani per questioni legate al mantenimento della pace, per la prima volta in modo estensivo discute del concetto di "comune patrimonio dell'umanità" (**common heritage of mankind**) in quanto applicabile a tali spazi marittimi.

## UNCLOS 82

Il concetto non é nuovo, risale al XIX° secolo ed appare nel discorso di apertura del Presidente della I^ Conferenza sul diritto del mare, nel 1958.

É però la prima volta che tale concetto é oggetto di discussione in un foro internazionale.

Si percepisce subito l'alta valenza politica del tema, non limitato ad aspetti di puro carattere giuridico ed economico, e l'Assemblea Generale istituisce un Comitato *ad hoc* per trattare e approfondire l'argomento del:

**“Pacifico uso del fondo dei mari e degli oceani, oltre i limiti della giurisdizione nazionale”.**

L'incarico viene affidato ad un Comitato permanente: il Seabed Committee.

## UNCLOS 82

Nel 1970 l'Assemblea Generale adotta una dichiarazione di principio (Resolution 2749-XXV) in cui il “*Seabed and Ocean floor, and the subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction... as well as the resources of the area, are the common heritage of mankind*” and “*shall not be the subject to appropriation by any means by States of persons*”.

Inoltre si dichiara che tali spazi “*shall be open to use exclusively for peaceful purposes by all States .... without discrimination*”.

Evidente il valore politico di tale dichiarazione, che spinge l'Assemblea Generale a decidere (Resolution 2750-XXV) sulla necessità di indire una nuova (3<sup>a</sup>) Conferenza sul diritto del mare.

## UNCLOS 82

**Fine 1973, si aprono i lavori della “Terza Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare”.**

**Primo atto, l’adozione delle regole di condotta e la decisione di:**

- **produrre il testo originale in sei lingue (E,F,S,A,C,R);**
- **lavorare e procedere sulla base del “Consenso” considerando non soddisfacente il tradizionale sistema di voto a maggioranza;**
- **procedere attraverso gruppi di lavoro cui affidare specifici aspetti da trattare.**

# UNCLOS 82

Nei vari gruppi di lavoro, gli Stati si ritrovano insieme con riferimento a questioni di comune interesse e non per gruppi geografici o per schieramento politico.

Gli Stati arcipelago; i paesi con accesso a mare intercluso; i paesi più industrializzati; i paesi in via di sviluppo; gli Stati interessati da stretti internazionali.

Interessi molteplici e diversi da promuovere e difendere.

Due i principi su cui l'accordo é unanime sin dall'inizio:

- **Mantenere saldo il diritto di libertà di navigazione, senza che costituisca pregiudizio per l'ambiente marino degli Stati costieri;**
- **Applicare il concetto di patrimonio comune dell'umanità a tutti gli spazi marittimi, stabilendo un nuovo regime che li salvaguardi, proteggendone ambiente e risorse.**

# UNCLOS 82

- 1977** Primo documento “Informal Composite Negotiation Text” é prodotto e presentato alla 7<sup>a</sup> Sessione della Conferenza.
- 1981** La 10<sup>a</sup> Sessione della Conferenza conclude la revisione del testo del 1977 e adotta una prima bozza della nuova Convenzione (A/CONF.62/L.78).
- 1982** A fine aprile, a conclusione di quattro settimane di negoziato su alcune questioni irrisolte fino a quel momento, la Conferenza adotta la bozza finale del testo della Convenzione con 130 voti a favore, 4 contrari e 17 astensioni, a dimostrazione del largo consenso raggiunto (infatti anche i 17 astenuti firmeranno successivamente la Convenzione).

# UNCLOS 82

**1982** I lavori finali della Conferenza si tengono a Montego Bay, dal 6 al 10 dicembre, e si concludono con l'Atto di formale adozione della Convenzione (A/CONF 62/121) che dal 10 dicembre è aperta alla firma.

Il primo giorno 119 delegazioni, su 150 presenti, firmano la Convenzione.

Un tale successo non è mai stato registrato per nessun altro Trattato internazionale di pari peso e portata.

**1994** La Convenzione entra in vigore.

## UNCLOS 82

La Convenzione si compone di 17 capitoli, gli ultimi 3 amministrativo-procedurali.

**Il capitolo 12 tratta della protezione dell'ambiente marino.**

## UNCLOS 82

Il capitolo 12 si compone di 11 sezioni.

### 1<sup>^</sup> Sezione: principi generali

art. 192 obbligo d'ordine generale.

art. 193 diritto sovrano degli stati allo sfruttamento delle proprie risorse naturali (v.art 56 diritti e obblighi stato costiero nella EEZ).

art. 194 misure atte a prevenire e combattere gli inquinamenti marini.

art. 195 divieto ad assumere misure che rischino di trasferire gli inquinamenti da una zona ad un'altra, o trasformarli in inquinamenti di altro tipo.

art. 196 prevenzione in materia di utilizzazione di tecnologie e di introduzione di specie aliene nell'ambiente.

## UNCLOS 82

### 2<sup>^</sup> Sezione: cooperazione regionale e internazionale

- art. 197 in materia di fissazione di regole, principi e procedure.
- art. 198 obbligo di informare gli Stati minacciati dalle conseguenze di un inquinamento.
- art. 199 piani operativi di intervento per il controllo e la lotta agli inquinamenti.
- art. 200 studi, ricerche e scambio di dati & informazioni
- art. 201 scelta di comuni criteri scientifici e procedure operative per prevenire e combattere gli inquinamenti.

## UNCLOS 82

Le altre 9 sezioni trattano nell'ordine:

3. l'assistenza tecnica
4. la sorveglianza e la valutazione di impatto ambientale
5. strumenti normativi nazionali e internazionali da assumere per prevenire e combattere gli inquinamenti, art. 211
6. rispetto delle norme (Stato Costiero, Stato di Bandiera, Stato del Porto) artt. 216-220
7. misure di garanzia
8. diritti dello Stato Costiero sulle acque ricoperte da ghiacci, nei limiti della EEZ
9. responsabilità civile
10. immunità
11. obblighi derivanti da altre Convenzioni e accordi in materia di protezione dell'ambiente.

# IMO

L' Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) fu creata nel 1948 come Inter-Governmental Maritime Consultive Organization (IMCO) con il compito primario di elaborare strumenti normativi da adottare a livello internazionale al fine di migliorare la **sicurezza della navigazione**.

1958: entra in vigore la Convenzione istitutiva del 1948

1959: prima riunione dell' Assemblea

1975: estensione del mandato alla “prevenzione e risposta agli inquinamenti marini da navi”

missione dell' IMO oggi:

**Sicurezza (Safety-Security) della Navigazione e Protezione dell' ambiente marino.**

# IMO

- 1958** Prima riunione in IMO con i primi 21 Stati Membri, requisito minimo per l'entrata in vigore della Convenzione istitutiva.
- 2007** 167 Stati Membri più 3 associati che, tutti insieme, rappresentano la quasi totalità degli interessi marittimi e dello shipping a livello planetario

# IMO

Il dipartimento dell'IMO responsabile di ogni aspetto riguardante la protezione dell' ambiente marino dagli inquinamenti da navi é il

**Marine Environment Division (MED)**

Il forum all'interno del quale si dibatte la materia é il

**Marine Environment Protection Committee (MEPC)**

# IMO

Il ruolo dell' IMO é quello di:

- ◆ **conseguire** lo standard più alto possibile a livello internazionale in materia di sicurezza della navigazione e protezione dell'ambiente marino.
- ◆ **promuovere** il reale recepimento e rispetto di tale standard nei paesi membri e facilitare la cooperazione fra Stati.
- ◆ **favorire**, soprattutto nei paesi terzi, lo sviluppo di organizzazioni e sistemi nazionali adeguati.
- ◆ **cooperare** con altri organismi e istituzioni al fine di evitare duplicazioni e conseguire sinergie.

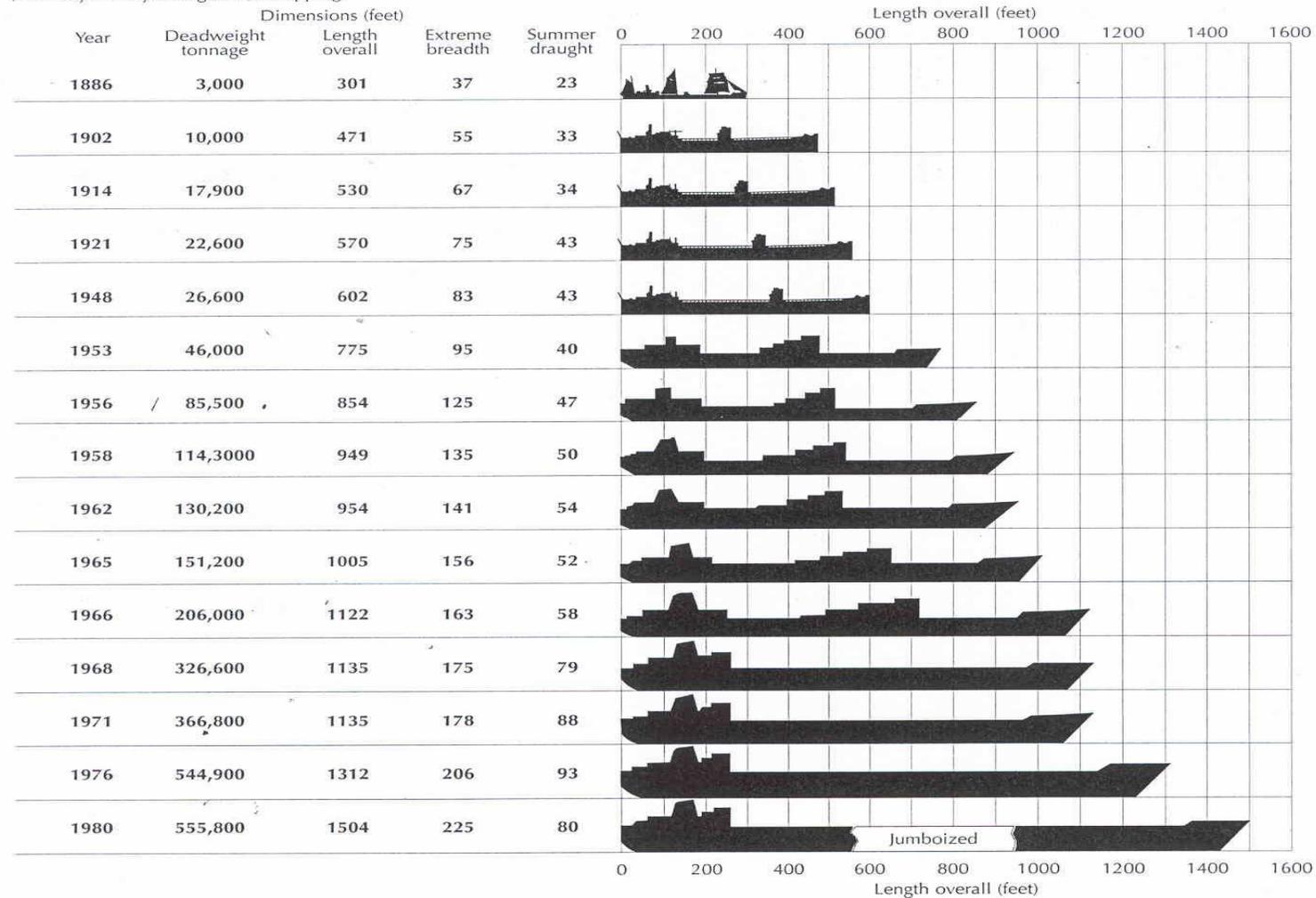
## IMO

**Gli strumenti normativi riguardanti la protezione dell'ambiente marino adottati in IMO hanno lo scopo di:**

- ◆ **prevenire gli inquinamenti operativi**
- ◆ **prevenire e ridurre gli incidenti e gli inquinamenti accidentali**
- ◆ **ridurre le conseguenze di un sinistro**
- ◆ **creare e mantenere operativo un sistema internazionale di compensazione delle spese sostenute e dei danni subiti a causa di un inquinamento (IOPC Fund)**
- ◆ **favorire la cooperazione e l'assistenza nella attività di risposta agli inquinamenti.**

# Historical Development in Tanker Size and Dimensions

(Courtesy of Lloyds Register of Shipping)



Source: A Century of Tankers by John Newton, Intertanko 2002

# IMO

**Strumenti tesi a favorire la riduzione degli inquinamenti accidentali e operativi:**

- ◆ **1954** adozione dell'accordo internazionale "Prevention of oil pollution of the seas from ships" (OILPOL 54).  
Su iniziativa dell' Inghilterra.
- ◆ **1962** revisione e aggiornamento in IMO dell' OILPOL 54.  
Estensione dei limiti delle aree in cui é proibito ogni rilascio di residui oleosi.

**(1967 disastro m/c Torrey Canyon: 120.000 t olio in mare)**

## IMO

- ◆ 1973 IMO adotta la “International Convention for the Prevention of Pollution from Ships “ (MARPOL).
- ◆ 1978 adozione del Protocollo 78 che modifica la MARPOL: limitazione ulteriore nei quantitativi di olio che possono essere scaricati, aumento-estensione delle aree in cui sono banditi, istituzione sistema per acque di zavorra separate e degli impianti di ricezione nei porti (**reception facilities**).  
Entrata in vigore 02.10.83
- ◆ 2005 19 maggio, con l’entrata in vigore del Protocollo 1997 alla MARPOL 73-78, che introduce l’Annesso VI riguardante la prevenzione dell’ inquinamento atmosferico originato da navi , la MARPOL cambia nome e diventa “MARPOL Convention”.

# IMO

**Strumenti tesi a favorire la prevenzione e riduzione degli inquinamenti causati da incidenti:**

- ◆ **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 74) e Protocollo 78**
  - **sistemi antincendio**
  - **sistemi per l'inertizzazione dei gas**
  - **ridondanza dei sistemi per la condotta della navigazione**
  - **ispezioni più severe e particolareggiate, soprattutto riguardo la corrosione (1995)**
  - **sistemi di riporto obbligatorio in aree a maggior rischio (dal 1996)**
  - **apprestamenti per il rimorchio in emergenza (dal 1996) su navi cisterna superiori a 20000 dwt.**

## IMO

- ◆ **International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION 69) e relativo Protocollo del 1973**
- ◆ **Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG 72)**
- ◆ **International Conventions on Standards of Training, Certificate and Watch Keeping for Seafarers (STCW 78)**
- ◆ **International Convention on Salvage (SALVAGE 89)**
- ◆ **International Safety Management Code (ISM Code) adottato nel 1994 (obbligatorio per navi cisterna dal 1998)**

# IMO

**Strumenti finalizzati a ridurre le conseguenze di un sinistro per l'ambiente marino:**

- ◆ **Convenzione MARPOL**
  - **regole sulla compartimentazione e stabilità.**
  - **ubicazione delle cisterne per zavorra in zone della nave che richiedono maggiore protezione (più a rischio in caso di incaglio o collisione).**
  - **doppio scafo (dal 1996 obbligatorio per tutte le petroliere di nuova costruzione)**

## Eliminazione Cisterne monoscafo (2005-2010)

Revisioni dell'Annesso I alla MARPOL del: 27.04.01 e 04.12.03

(Reg 13G)



### Categoria 1:

- m/c > 20.000 Dwt, adibite al trasporto di petrolio, olio combustibile, lubrificanti.
- m/c > 30.000 Dwt che trasportano altri tipi di idrocarburi,

senza casse per zavorra separata (pre MARPOL)

Entro il 5 aprile 2005 per le navi consegnate sino al 5 aprile 1982, fine 2005 per le altre

### Categoria 2

- m/c > 20.000 Dwt
- m/c > 30.000 Dwt

con casse di zavorra separata (MARPOL).

Entro il 5 aprile 2005 per le navi consegnate sino al 5 aprile 1977; scadenze annuali, secondo la data di consegna, sino a fine 2010 per le altre

### Categoria 3

m/c > 5000 Dwt, ma con Dwt inferiore alle navi petroliere delle Categorie 1 & 2

Come per la categoria 2.

## Proibizione al trasporto di oli pesanti (Heavy Grade Oil) su navi monoscafo, (Reg. 13H in vigore dal 5 Aprile 2005)



**Il trasporto di HGO é proibito su navi cisterne monoscafo > 5000 Dwt dal 5 aprile 2005 e su navi cisterna monoscafo comprese fra 600 e 5000 Dwt entro il 2008.**

# IMO

## Cooperazione e assistenza nella preparazione e lotta agli inquinamenti marini

- ◆ **OPRC 90**            -    **International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation**  
In vigore dal maggio 1995.  
Ratificata fino ad oggi da 90 Paesi.
- ◆ **OPRC- HNS**        -    **Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by HNS-2000**  
In vigore da giugno 2007, ratificata da 18 Paesi parti contraenti della Convenzione OPRC.

## **OPRC 90**

**19 ottobre 1989, l'Assemblea dell'IMO come reazione al disastro della m/c EXXON VALDEZ, marzo 1989 decide di indire una Conferenza sulla cooperazione in materia di preparazione e risposta agli inquinamenti marini e chiede al MEPC di predisporre il testo.**

**Lo scopo é di dotare la comunità internazionale di uno strumento normativo di riferimento riguardante la cooperazione internazionale.**

**30 novembre 1990, la Conferenza Diplomatica adotta la Convenzione e 10 Risoluzioni.**

**La Convenzione OPRC entra in vigore il 13 maggio 1995.**

## OPRC 90

**Le maggiori novità della Convenzione riguardano:**

- **L'assistenza internazionale (art.7)**
- **Un' attenzione particolare ai bisogni dei paesi in via di sviluppo (art.12, Ris.4)**
- **Coinvolgimento delle industrie petrolifere e della navigazione nelle attività di cooperazione (art.6, Ris. 5)**

## OPRC 90

**Le prescrizioni della Convenzione riguardano:**

- **l'adozione di pianificazioni per le emergenze a bordo delle navi (art.3);**
- **l'obbligo a carico dei comandanti delle navi e di unità off-shore di informare lo Stato costiero di ogni evento che minacci o causi inquinamento;**
- **l'adozione di sistemi nazionali che comprendano, strutture, risorse dedicate e pianificazioni;**
- **la disponibilità a fornire assistenza ai paesi che ne facciano richiesta;**

## OPRC 90

- **la promozione di programmi di ricerca e sviluppo (art.8);**
- **il supporto a paesi terzi in attività di formazione , in quelle tecnico-operative e nella ricerca e sviluppo (art.9);**
- **la promozione della cooperazione bilaterale e multilaterale fra Stati (art.10).**

# OPRC

**All' IMO vengono demandate specifiche funzioni nei campi:**

- dell' informazione**
- della formazione**
- della promozione di programmi di ricerca e sviluppo**
- dell'assistenza tecnica**

# OPRC

**Fra le 10 Risoluzioni adottate dalle Conferenza:**

- Ris.2** invito ai paesi a ratificare la Convenzione e applicarne le disposizioni prima ancora dell'entrata in vigore.
- Ris.3** invito all'IMO a rendere subito operative le prescrizioni dell' art.12 (paesi in via di sviluppo).
- Ris.4** invito ai paesi a rendere immediatamente disponibile le proprie risorse attraverso lo strumento degli accordi fra Stati.
- Ris. 5** creazione di depositi di materiali e mezzi.
- Ris 6** promozione dell'assistenza tecnica.
- Ris 7** promozione di programmi di formazione.

# PROTOCOLLO OPRC-HNS

Adottato il 15 marzo 2000 prende in considerazione le sostanze pericolose diverse dagli idrocarburi (HNS), ricalcando i principi della Convenzione OPRC.

E' entrato in vigore il 14 giugno 2007.

Coinvolge l'industria chimica.



## **Convenzioni IMO non ancora in vigore**

- **Bunkers Convention 2001**
- **AFS Convention 2001: dovrebbe entrare in vigore entro il 2008, avendo già raggiunto il numero minimo di 25 (26) ratifiche e di tonnellaggio 15% (36%)**
- **BWM Convention 2004**

## **GLI ACCORDI REGIONALI E L'UNEP**

- 1967**      **Incidente della m/c TORREY CANYON**
- 1969**      **BONN AGREEMENT (mare del Nord)**
- 1969**      **FAO Working Group sugli inquinamenti marini  
in Mediterraneo**
- 1972**      **Stoccolma, la Conferenza delle Nazioni Unite  
sull'Ambiente adotta e vara il Programma  
delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP).**
- 1974**      **Conferenza di Monaco sugli inquinamenti  
marini.  
Adozione del Programma UNEP per i Mari  
Regionali**

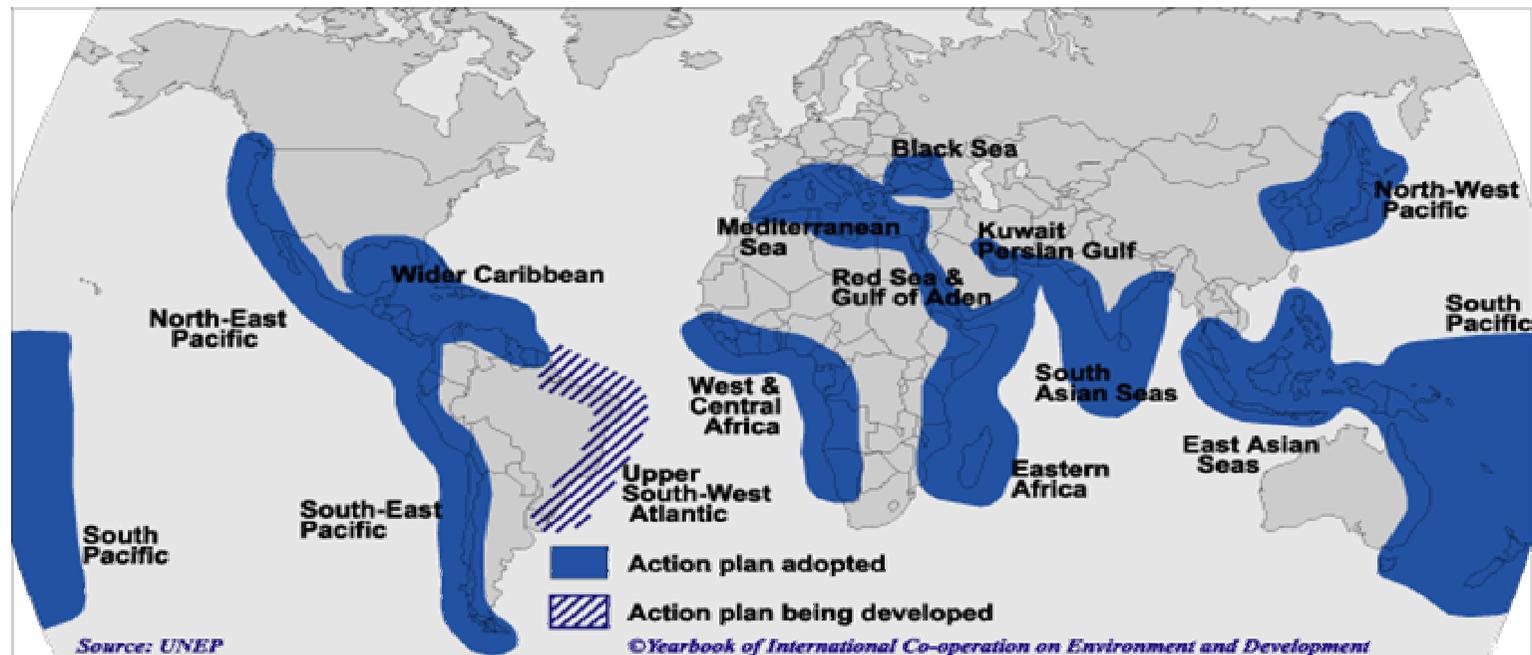
## GLI ACCORDI REGIONALI E L'UNEP

- 1975** Piano d'Azione per il Mediterraneo (PAM)
- 1976** Convenzione di Barcellona + 2 Protocolli + ROCC (REMPEC)
- 1991** Protocollo al Trattato per l'Antartico (1959) sulla protezione ambientale
- 1992** Convenzione di Helsinki (mare Baltico)
- 1996** Consiglio dell' Artico per la realizzazione del Programma per l'Ambiente marino della regione artica (PAME)
- 1998** Programma per l'Ambiente nella regione del Mar Caspio
- 2003** Convenzione di Teheran per la protezione del Mar Caspio (non ancora in vigore)

# GLI ACCORDI REGIONALI

1976-2004 13 Piani di Azione Regionali vengono adottati nel quadro del programma dell'UNEP. Vi partecipano 140 Paesi

Mediterraneo– Mar Nero- ROPME area (golfo Persico)- Mar Rosso e Golfo di Aden - Mar dei Caraibi – Africa Centro Occidentale – Africa Orientale – Asia Meridionale-Asia Orientale-Pacifico Meridionale-Pacifico Sud Orientale- Pacifico Nord Occidentale-Pacifico Nord Orientale.



## GLI ACCORDI REGIONALI

**Il programma per i mari regionali (RSP) dell' UNEP tende alla mobilitazione della comunità regionali, e di quella internazionale, per rispondere al processo di degradazione dell'ambiente marino e costiero, promuovendo azioni coordinate a livello regionale a salvaguardia di un patrimonio comune.**

## **LE REGIONE MEDITERRANEA**

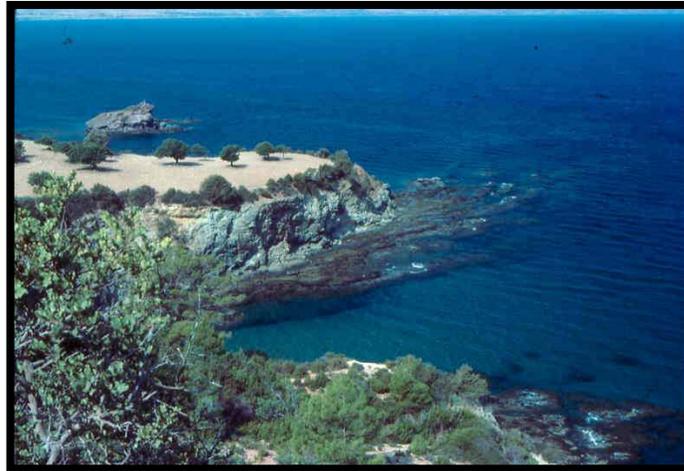
**Varie sono le ragioni alla base della scelta dell'UNEP di iniziare dal Mediterraneo il suo programma dei mari regionali**

## **Caratteristiche Specifiche della Regione Mediterranea (geografiche)**

- **Bacino semi chiuso a lento ricambio**
- **Elevata estensione costiera**
- **Bellezza e varietà paesaggistica**
- **Ricchezza ambientale**
  - **1000 specie alghe bentoniche,**
  - **25000 specie piante terrestri, di cui il 50% endemiche**

# REGIONE MEDITERRANEA

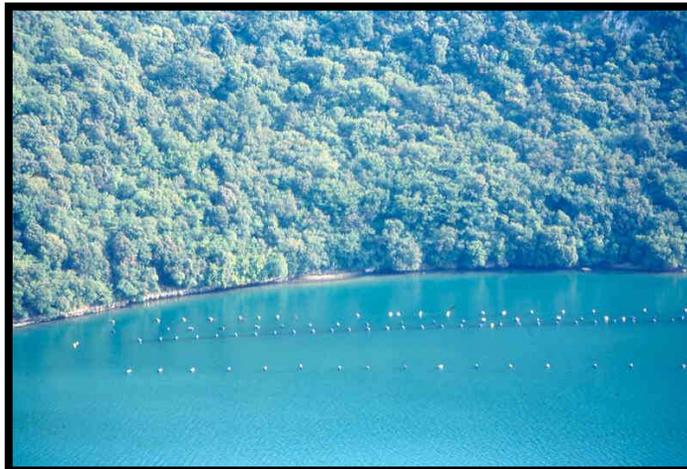
*Cypro*



*Cypro*



*Croazia*

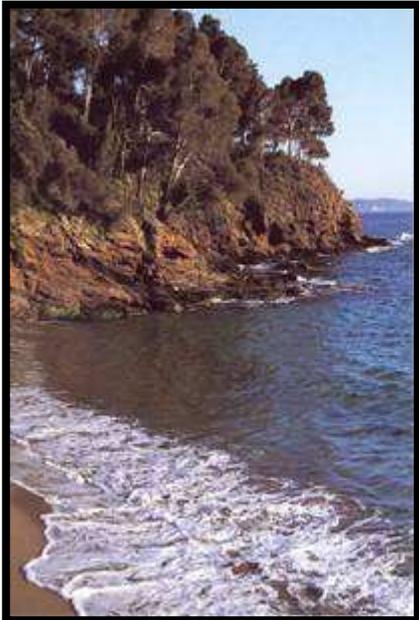


*Croazia*

# REGIONE MEDITERRANEA

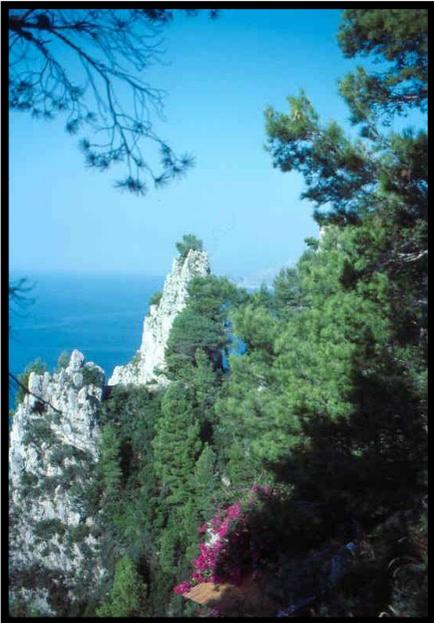


*Italia*



*Grecia*

*Italia*



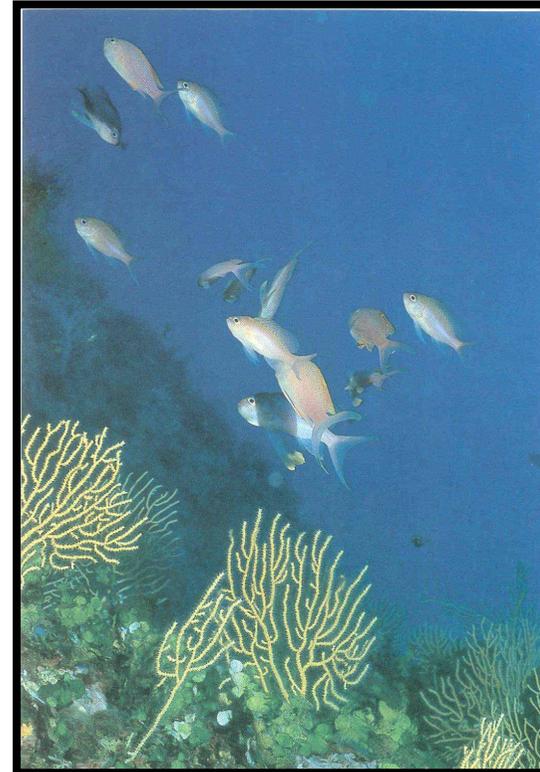
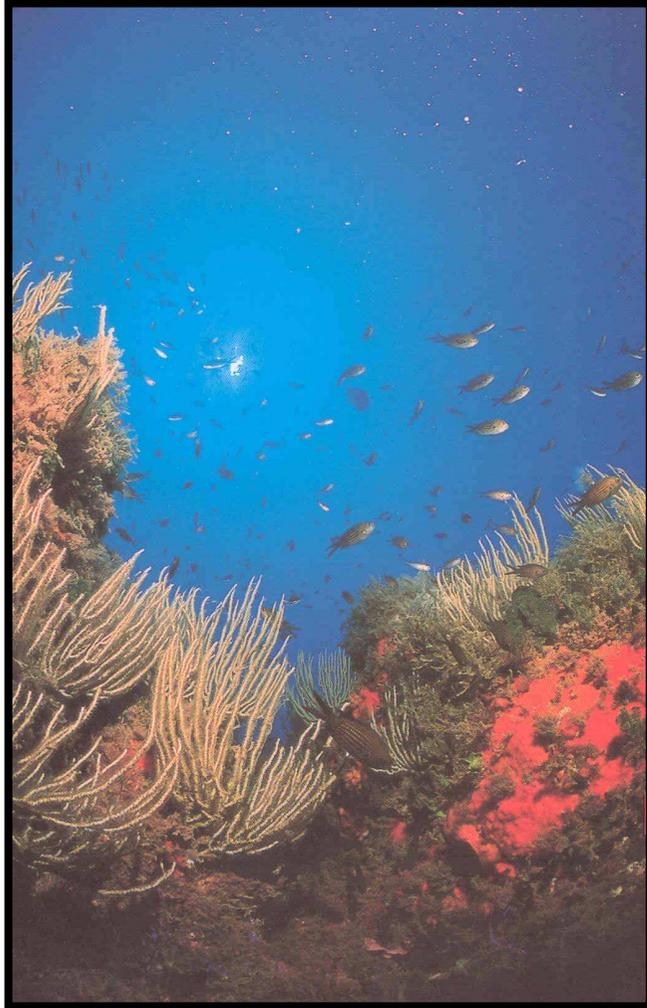
*Italia*

# Regione Mediterranea

## Isole maltesi



# AMBIENTE MARINO



# AMBIENTE MARINO



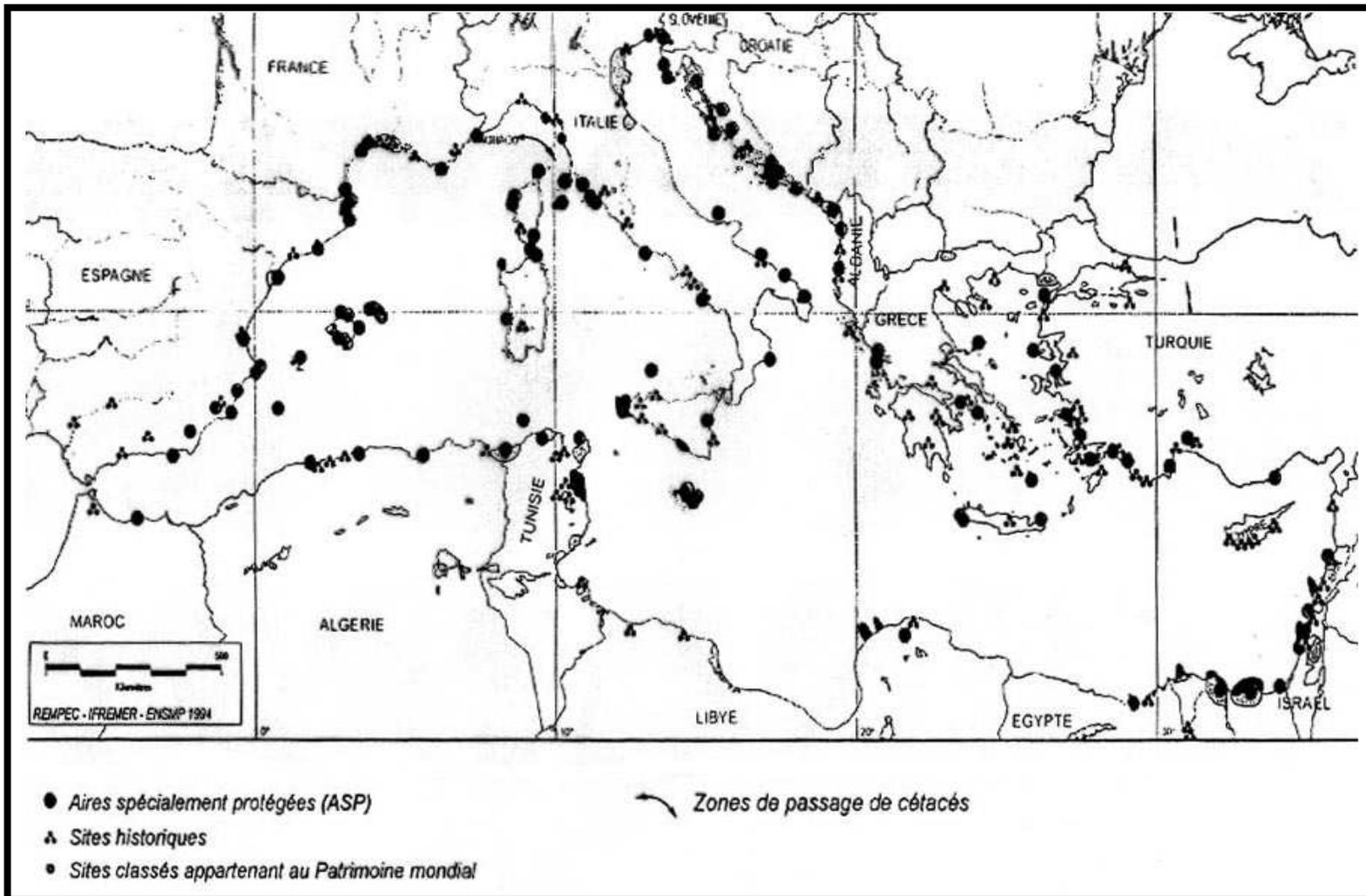
## **Caratteristiche Specifiche della Regione Mediterranea (socio-economico-politiche)**

- **Paesi appartenenti a differenti etnie, culture, fede religiosa e politica.**
- **Regione culla della cultura e della civiltà occidentale.**
- **Ragionevole stabilità, assicurata dalla Comunità Europea, anche se la regione si caratterizza per tensioni politiche non sopite e diversi livelli di sviluppo socio-economico.**

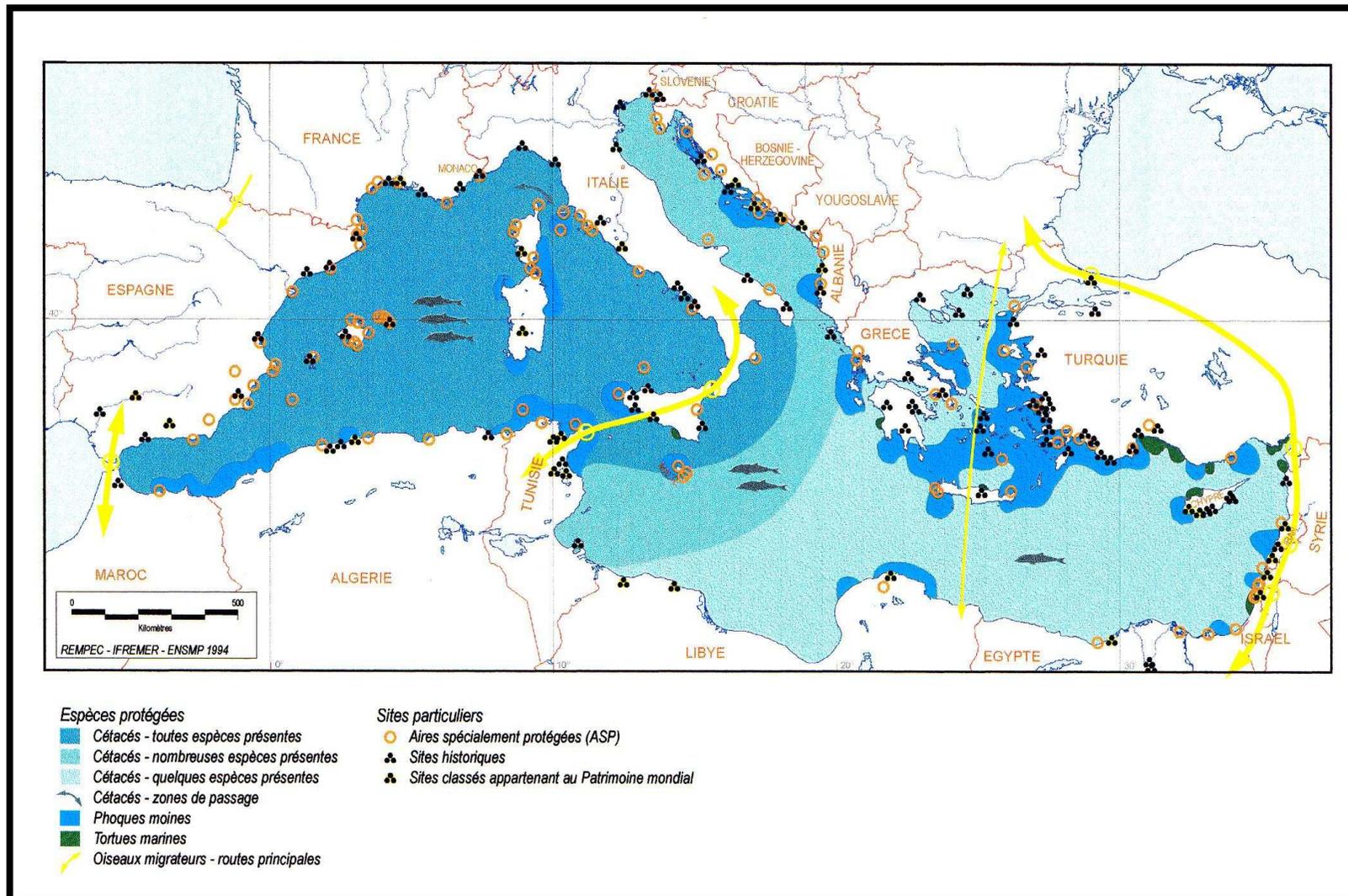
## **Caratteristiche Specifiche della Regione Mediterranea (varie)**

- **Turismo fra le maggiori risorse di reddito dell'area:**
  - i) **230 M in 2000 (31.2%);**
  - ii) **340 M in 2025.**
- **Elevata densita' di traffico mercantile.**
- **Elevata concentrazione di zone sensibili, zone archeologiche-storiche, aree ad alto valore ambientale, siti classificati dell'UNESCO.**

## Siti archeologici e classificati, aree protette



# Aree marine di particolare interesse

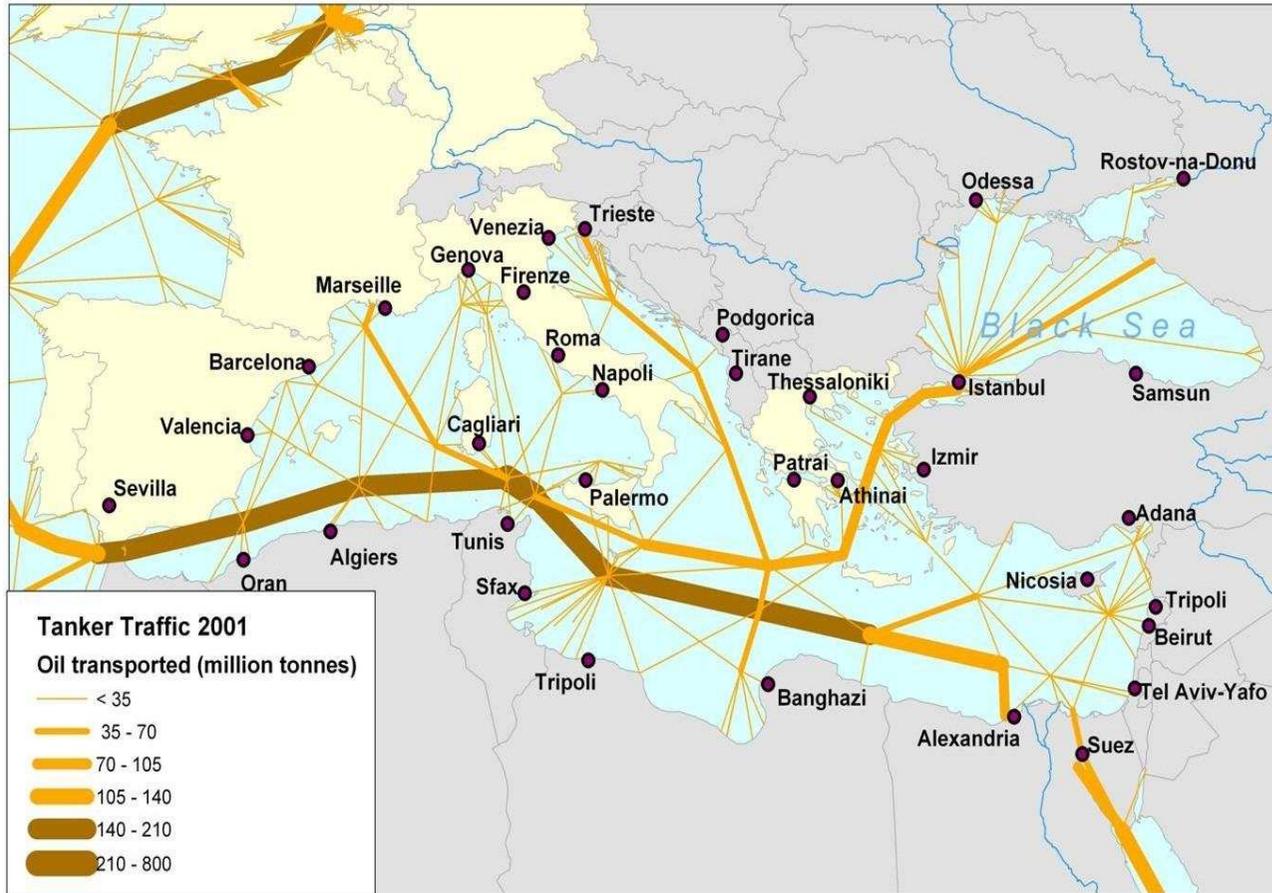


## Traffico marittimo

- **30% del traffico mondiale tocca il Mediterraneo. 2200 navi da carico sopra 100 TSL in navigazione ( ~ 300 sono petroliere);**
- **Alta percentuale di traffico in transito. 200.000 unita' mercantili navigano in Mediterraneo ogni anno;**
- **61.000 unità di varia tipologia attraversano ogni anno lo stretto di Gibilterra;**
- **45.000 mercantili attraversano gli stretti di Canakkale e Karadeniz;**
- **14.500 unità transitano nel canale di Suez.**

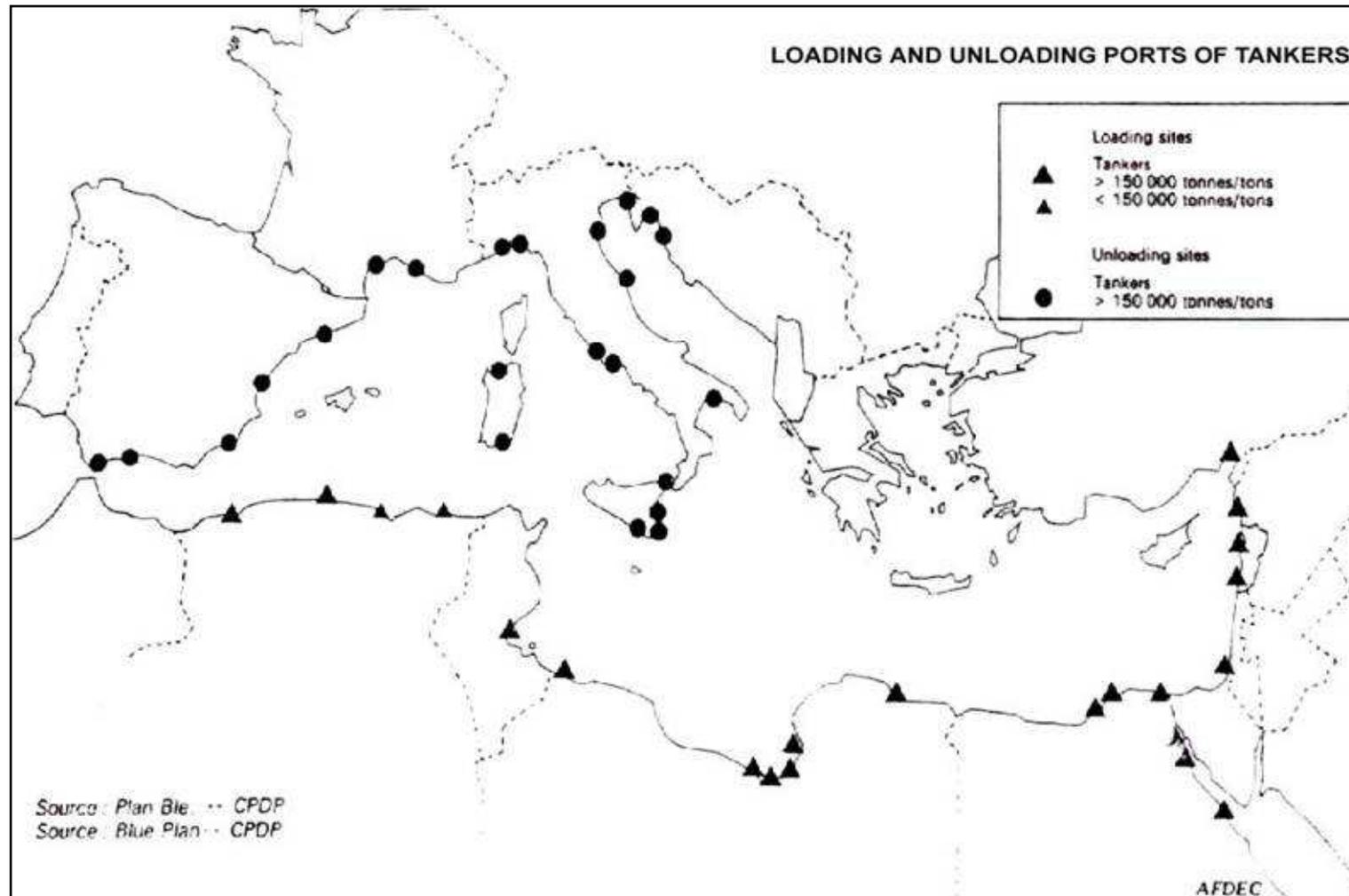
# Traffico marittimo

- Elevata concentrazione di traffico di idrocarburi (25% del traffico mondiale); 350M tonnellate anno nel 1999, 410M tonnellate nel 2003, 750M tonnellate stimate nel 2010;
- Circa il 50% dei carichi trasportati sono in qualche misura pericolosi;
- Insufficienza di sistemi di ausilio alla navigazione, sistemi per il controllo del traffico, schemi di separazione delle rotte;
- Il Mediterraneo rappresenta soltanto lo 0,7% della superficie totale dei mari del pianeta



ITOPF (adapted from Lloyds Marine Intelligence Unit)

# Porti carico/scarico idrocarburi



# **Convenzione di Barcellona e PAM (genesi)**

- 1969 - La FAO (General Fisheries Council) forma un gruppo di lavoro sull'inquinamento marino**
- 1972 - La Conferenza delle Nazioni Unite a Stoccolma vara il Programma Ambientale delle Nazioni Unite (UNEP)**
- 1974 - UNEP lancia il Programma dei mari Regionali a conclusione del Meeting internazionale sull'inquinamento marino a Monaco**

# **Convenzione di Barcellona e PAM (genesi)**

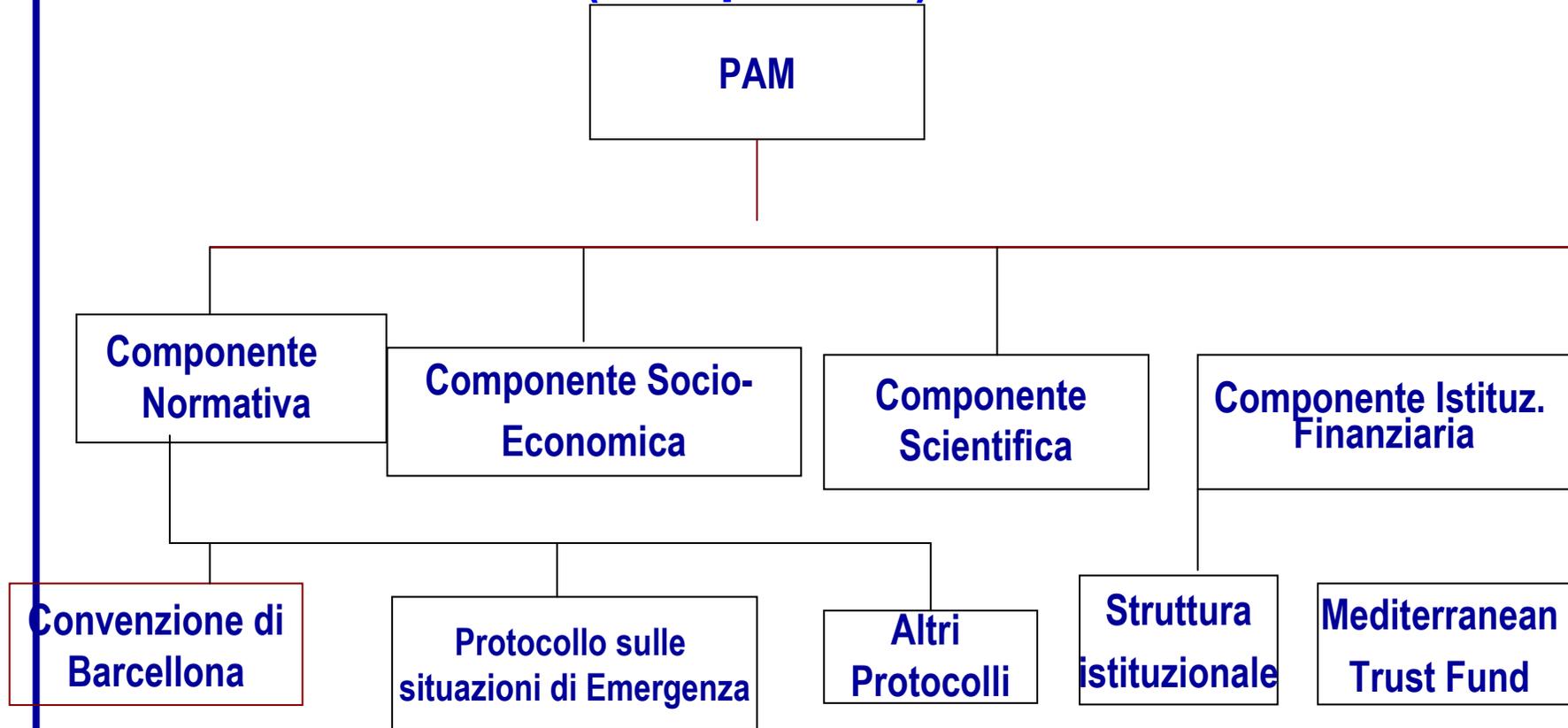
- 1975 - 16 Paesi Mediterranei e la Commissione Europea riuniti a Barcellona approvano il Piano di Azione Mediterraneo (PAM)**
- 1976 - La Conferenza Diplomatica, convocata a Barcellona, adotta la Convenzione di Barcellona e due Protocolli**
- 1976 - Creazione del Regional Oil Combating Centre (ROCC)**
- 1978 - Creazione del Mediterranean Trust Fund**

## **Pilastrini del PAM**

**Tre sono i pilastri che sono alla base del successo del PAM:**

- **forte ed appropriata cornice normativa;**
- **buon meccanismo finanziario;**
- **corretta ed articolata struttura istituzionale.**

# PAM (Componenti)



# PAM

## Componente Normativa

- **Convenzione per la protezione del mar Mediterraneo dall'inquinamento (Convenzione di Barcellona 1976);**
- **Protocollo riguardante le attività di prevenzione atte ad evitare ed eliminare l'inquinamento del mar Mediterraneo dovuto allo scarico di rifiuti da navi e da aerei (Dumping Protocol);**
- **Protocollo riguardante la cooperazione per combattere le emergenze da inquinamento del mar Mediterraneo dovute al versamento di idrocarburi e altre sostanze nocive e pericolose (Emergency Protocol 1976).**

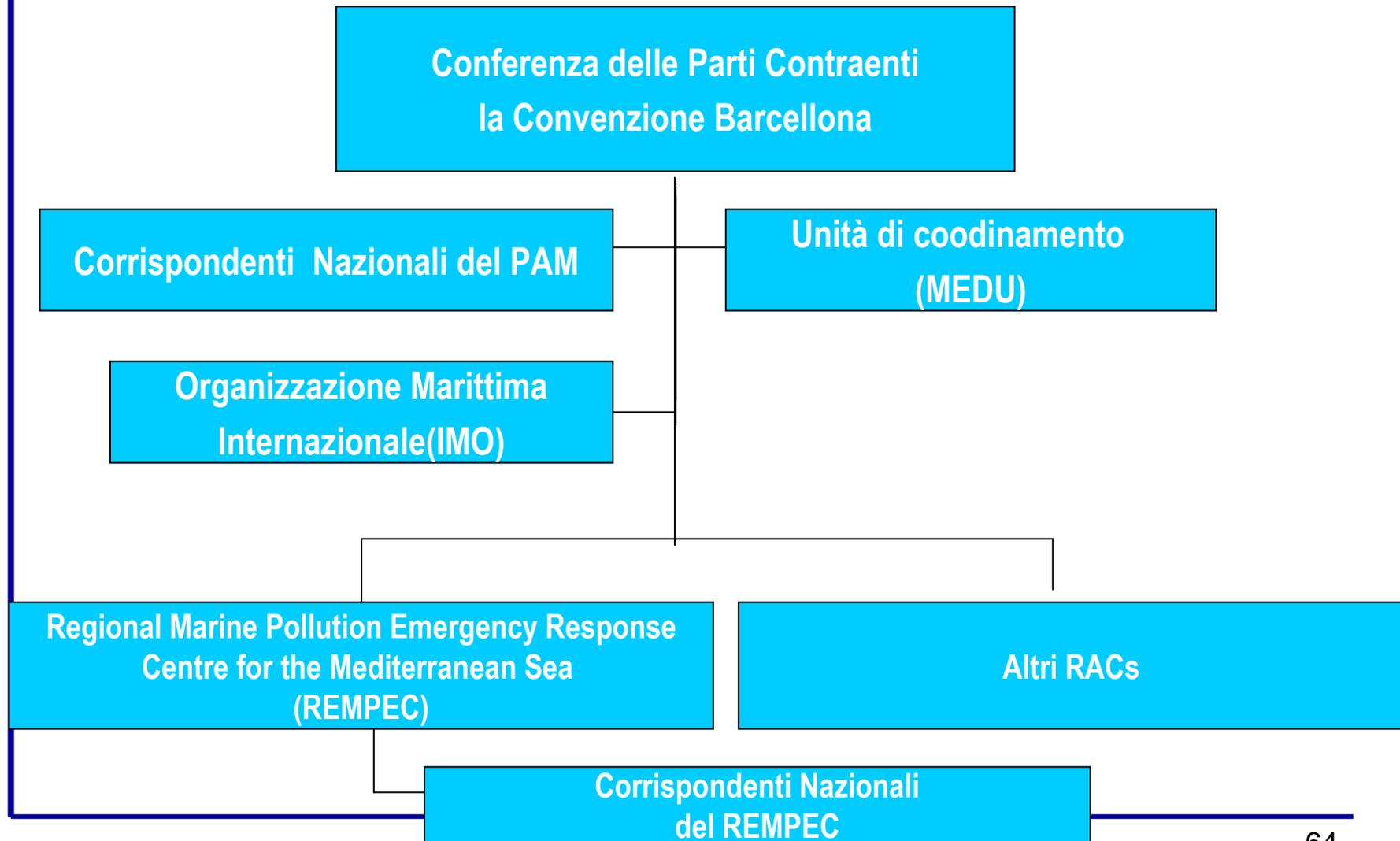
# PAM

## Componente Normativa

Nel corso degli anni, altri cinque protocolli si sono aggiunti ai primi due:

1. Protocollo relativo alla protezione del Mediterraneo dagli inquinamenti da terra (**LBS Protocol**);
2. Protocollo relativo alle aree protette e alla diversità biologica in Mediterraneo (**SPA and BIODIVERSITY Protocol**);
3. Protocollo riguardante la protezione del mare Mediterraneo dai rischi di inquinamento connessi con lo sfruttamento della Piattaforma Continentale (**OFF-SHORE Protocol**), non in vigore ;
4. Protocollo per la prevenzione dagli inquinamenti originati dal movimento transfrontaliero dei rifiuti tossici ed il loro avviamento a discarica (**HAZARDOUS WASTE Protocol**), non in vigore;
5. Protocollo sulla gestione delle aree costiere (**CZM Protocol**) adottato a Madrid il 18 gennaio 2008, a conclusione della 15<sup>a</sup> riunione delle Parti Contraenti la Convenzione di Barcellona, non in vigore.

# PAM (struttura istituzionale)



## **Centro Regionale per la Lotta agli inquinamenti marini accidentali (evoluzione)**

- 1976** Viene creato il Regional Oil Combating Centre (ROCC) con il compito principale di aiutare i paesi a dare piena attuazione al secondo Protocollo della Convenzione di Barcellona (Emergency Protocol 1976);
- 1989** Il mandato del ROCC viene esteso alle altre sostanze nocive pericolose per l'uomo e per l'ambiente (HNS), cambia nome in REMPEC;
- 2002** Con l'adozione del nuovo "Protocollo sulla cooperazione in materia di prevenzione degli inquinamenti da navi e di lotta agli inquinamenti marini" il mandato e le responsabilità del REMPEC vengono ulteriormente estese.

# **REMPEC (Status)**

- **E' il primo Centro Regionale UN creato nel quadro del "Programma dei Mari Regionali" dell'UNEP.**
- **E' amministrato e tecnicamente monitorato dall'IMO.**
- **E' finanziato dal Mediterranean Trust Fund (Bilancio approvato dalle Parti Contraenti la Convenzione di Barcellona).**
- **E' ospitato dal governo maltese.**

# Obiettivi del REMPEC

**RAFFORZARE** le capacita' degli Stati Costieri del Mediterraneo nel campo della prevenzione dell'inquinamento marino da navi, nonche' in quello della preparazione e della risposta agli inquinamenti marini accidentali, attraverso il pieno e corretto recepimento delle normative internazionali;

**ASSISTERE** gli Stati Costieri che ne facciano richiesta nel processo di sviluppo di autonome capacita' operative di risposta ai sinistri marittimi suscettibili di causare inquinamento del mare e delle coste;

# Obiettivi del REMPEC

**STIMOLARE** il processo di creazione e sviluppo di una fattiva cooperazione a livello sub-regionale e regionale nel campo della prevenzione degli inquinamenti, nonché in quello della preparazione e della risposta;

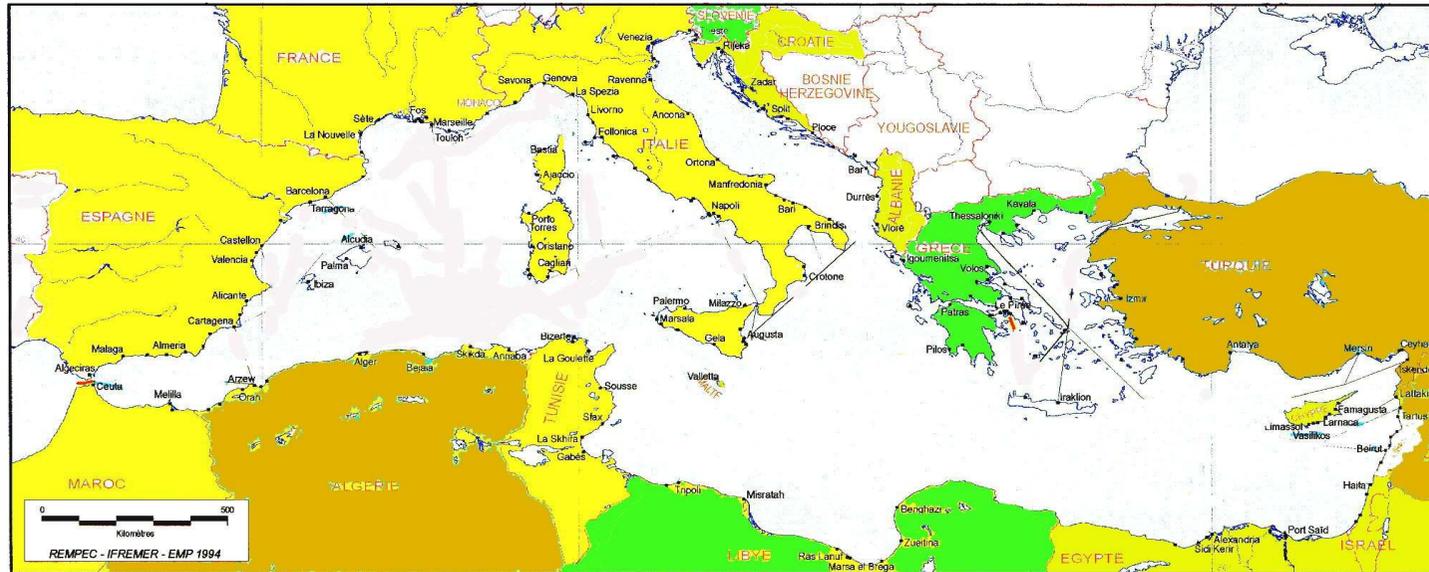
**FACILITARE** a livello regionale lo scambio di informazioni di natura legale-amministrativa–tecnica–scientifica–operativa, afferente la materia, anche attraverso la creazione di una rete dedicata di corrispondenti nazionali;

## **Attività del REMPEC**

**L'attività del REMPEC di assistenza agli Stati costieri si sviluppa su tre livelli:**

- ◆ nazionale**
- ◆ sub-regionale**
- ◆ regionale**

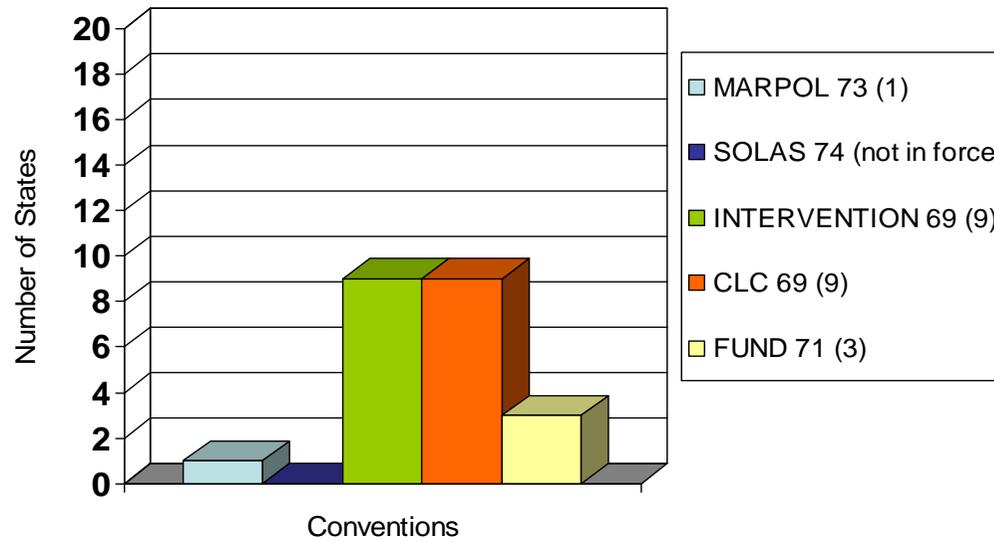
## Dal 1976 il REMPEC ha assistito tutti i paesi mediterranei nel processo di sviluppo o revisione dei loro sistemi nazionali



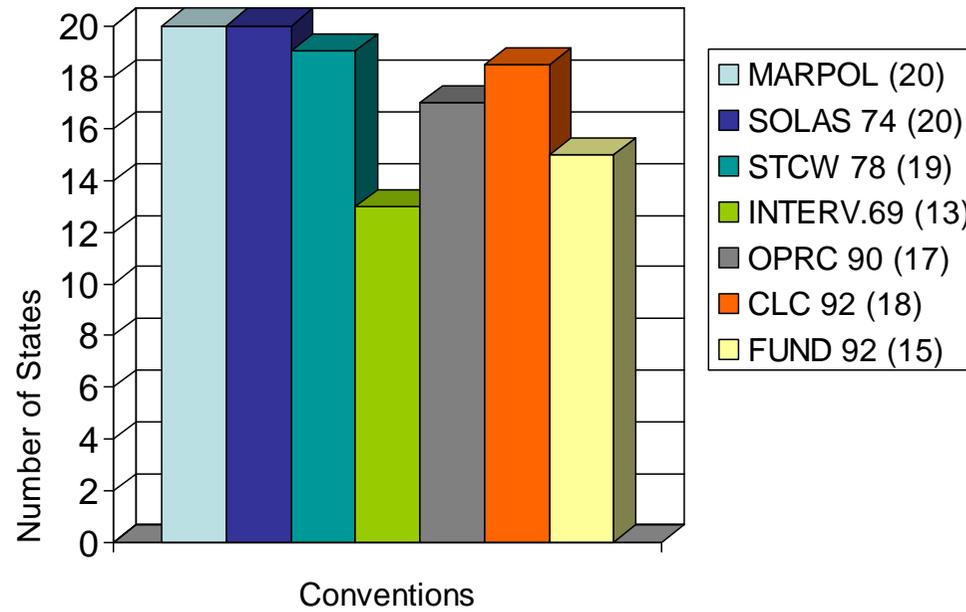
Al momento la situazione dei piani nazionali é la seguente:

- 14 totalmente operativi:  
Algeria, Croazia, Cipro, Egitto, Francia, Grecia, Israele, Italia, Monaco, Marocco, Spagna, Tunisia, Turchia, Slovenia
- 3 in attesa di formale adozione:  
Malta, Siria, Montenegro
- 2 in corso di revisione/preparazione:  
Albania, Libia
- 2 da preparare: Bosnia Herzegovina, Libano.

1976



2007



# REMPEC (risultati)

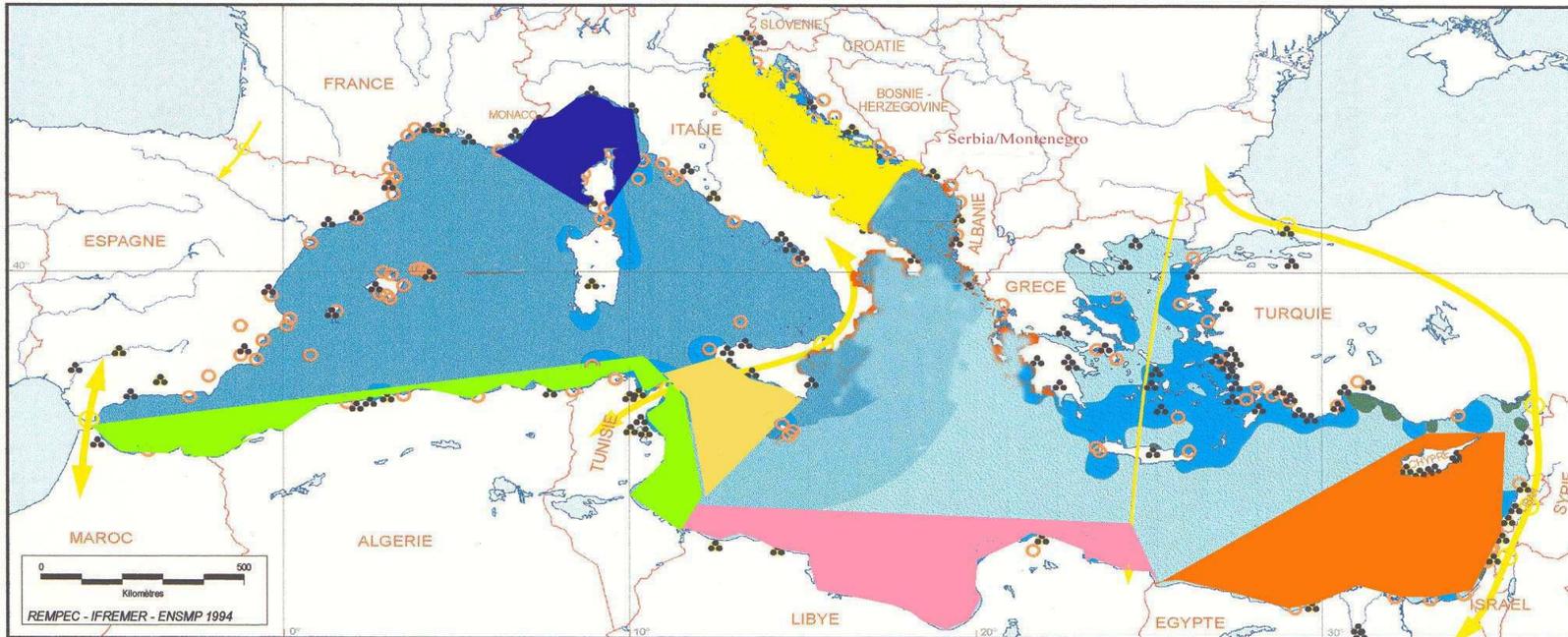
## Maggiori risultati del Centro:

- continua assistenza e supporto agli Stati costieri del Mediterraneo nel processo di preparazione, sviluppo e attuazione dei loro piani di emergenza nazionali;
- formazione di oltre 2500 funzionari di vario livello;
- sviluppo della rete regionale per l'allerta, la comunicazione in caso di emergenza e lo scambio di informazioni;
- sviluppo del database "Sistema di Informazione Regionale" (RIS);
- sviluppo del "Mediterranean Information Decision Support Integrated System" (MIDSIS), strumento informatico di supporto alla presa di decisione in caso di emergenza, derivato dal TROCS (Transport of Chemical Substances).

# REMPEC (risultati)

- creazione del database sugli incidenti in Mediterraneo;
- pubblicazione di un gran numero di documenti tecnici, guide, materiale per la formazione, rapporti e studi;
- assistenza tecnica agli Stati Costieri del Mediterraneo in caso di emergenza (ultima al Libano nell'estate 2006);
- creazione e sviluppo dell'Unità di Assistenza Mediterranea (MAU);
- trasferimento dell'esperienza Mediterranea ad altri mari regionali;
- Project-leader in vari progetti regionali finanziati dall'IMO e dalla Commissione Europea.

**Dal 1976 il REMPEC ha facilitato lo sviluppo della cooperazione nella regione in applicazione del 2° Protocollo alla Convenzione di Barcellona (Emergency Protocol) e dell'OPRC 90.**



- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | <b>Ramogepol (Francia, Italia e Monaco), 1993</b>                 |  | <b>Accordo sub-regionale tra Croazia, Slovenia e Italia , 2005</b>                                     |
|  | <b>Accordo sub-regionale tra Cipro, Egitto e Israele, 1995</b>    |  | <b>Accordo sub-regionale tra GSP Libyan Arab Jamahiriya e Tunisia (negoziati preliminari in corso)</b> |
|  | <b>Accordo sub-regionale tra Algeria, Morocco e Tunisia, 2004</b> |  | <b>Accordo sub-regionale tra Malta, Italia e Tunisia (negoziati preliminari in corso)</b>              |
|  | <b>Accordo Francia-Spagna, 2002</b>                               |   |  |

# Il nuovo Protocollo sulla prevenzione degli inquinamenti e sull'emergenza

**1995-1996** Come parte del processo di revisione del MAP, in linea con l'Agenda 21(UNCED, Rio 1992), le Parti Contraenti adottano la 2<sup>a</sup> Fase del MAP per il 1996- 2005 includendovi la cooperazione regionale nel campo della **prevenzione dell'inquinamento marino da navi** e modificano di conseguenza il testo della Convenzione di Barcellona del 1976;

**1997** Le Parti Contraenti adottano gli indirizzi per una “**strategia regionale per la prevenzione dell'inquinamento marino da navi**”, decidono di estendere il mandato del REMPEC e aggiornare il Protocollo.

# **Il nuovo Protocollo sulla prevenzione degli inquinamenti e sull'emergenza**

- 1998** inizia il processo di revisione del “Protocollo 1976 sulle situazioni di Emergenza”;
- 2002** il 25 gennaio la Conferenza dei Plenipotenziari convocata a Malta dall'UNEP/MAP adotta il nuovo “Protocollo sulla cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento marino da navi e, in caso di emergenza, sulla lotta all'inquinamento del mare” (Prevention-Emergency Protocol 2002);
- 2004** il 17 marzo il nuovo Protocollo Prevenzione Emergenza entra in vigore per raggiunto numero di ratifiche.

# Il nuovo “Prevention-Emergency Protocol” (nuovo approccio)

La novità del nuovo Protocollo è data dall'approccio globale verso tutte le questioni attinenti il trasporto marittimo e la protezione dell'ambiente marino e costiero (UNCLOS 82, MARPOL, OPRC 90, Barcellona 95).

Quello che ha mosso i paesi mediterranei verso l'adozione di un nuovo Protocollo è stata la consapevolezza che una protezione reale dell'ambiente può essere ottenuta solo attraverso l'applicazione di un concetto di sicurezza a 360 gradi, che inglobi le tre fasi, correlate fra loro, di

**prevenzione, preparazione e risposta.**

Particolare enfasi il nuovo Protocollo ha posto sulla prevenzione dell'inquinamento da navi e sulla cooperazione regionale allo scopo di diminuire la frequenza e l'impatto dell'inquinamento sull'ambiente marino.

# **Il nuovo “Prevention-Emergency Protocol”**

**Il Protocollo costituisce la base legale per una nuova strategia finalizzata ad una migliore protezione del mare Mediterraneo:**

- assicurare che la gestione del traffico marittimo nel bacino si attui nel rispetto dei principi di sviluppo sostenibile (Agenda 21, UNCED Rio 1992) e tenda a minimizzare il livello di rischio per l'ambiente;**
- salvaguardare l'ambiente naturale e contribuire alla difesa dell'ecosistema marino, evitando il depauperamento delle risorse;**

**anche al fine di rispondere meglio alle nuove sfide poste dall'aumento del traffico marittimo nella regione.**

# *Sviluppo del traffico marittimo in Mediterraneo*

## *(idrocarburi)*

**Il traffico di idrocarburi in Mediterraneo non ha subito significativi aumenti negli ultimi anni, fino al 2000.**

**Esso é però destinato a crescere nel prossimo futuro per le seguenti ragioni:**

- ◆ **Crescita della domanda a livello planetario**
- ◆ **Nuovo petrolio proveniente dagli impianti di coltivazione orientali e mediorientali, destinato a transitare in Mediterraneo ogni anno (+80%)**
- ◆ **Crescita del traffico interno al bacino (Sud-Nord)**
- ◆ **Crescita dello short-sea-shipping (cabotaggio media distanza).**

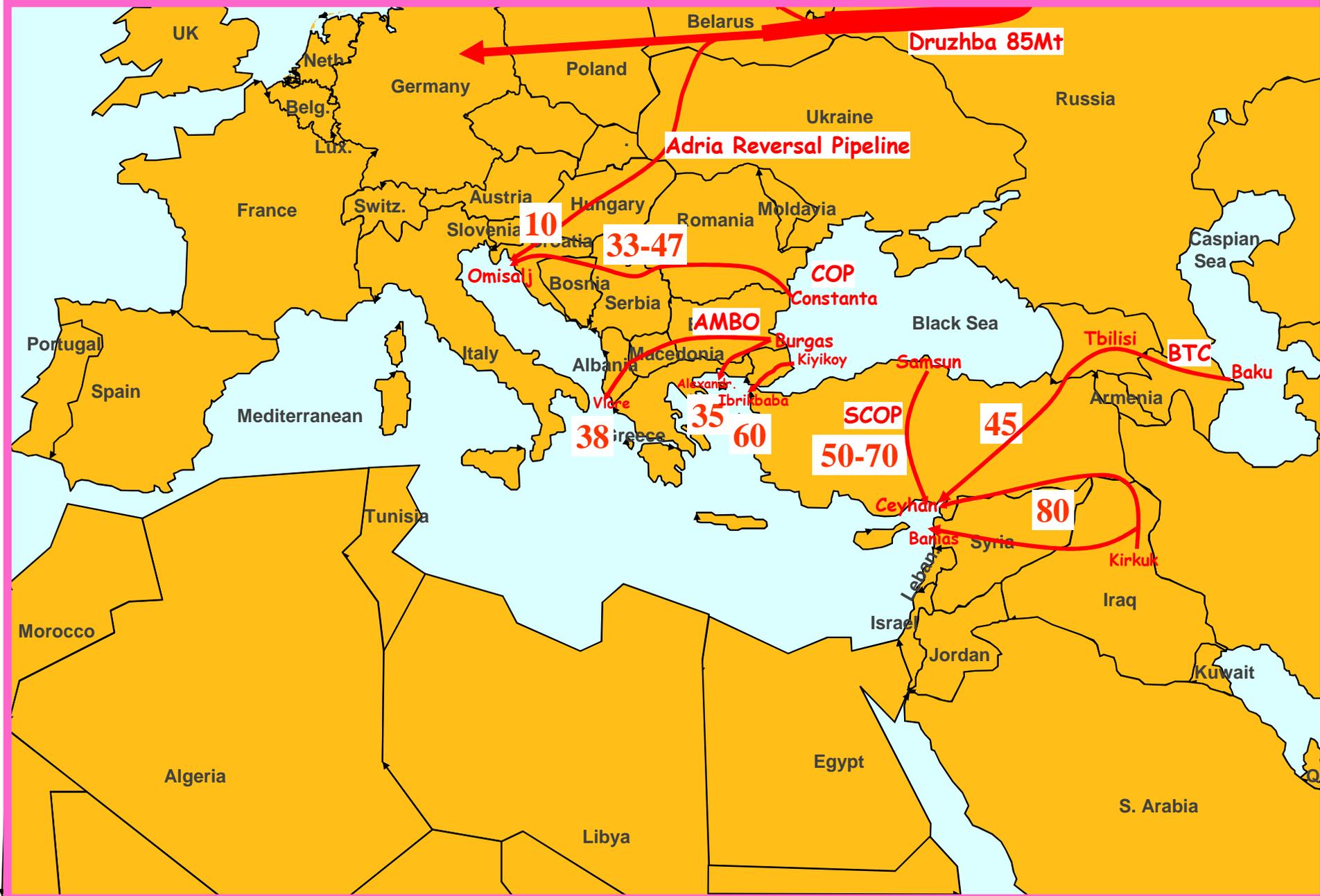
# Traffico marittimo

## Nuovo petrolio in arrivo in Mediterraneo

### Pipeline Projects to the Mediterranean Basin

- **Re-activating Pipelines from Iraq** : Kirkuk-Ceyhan & Baniyas (Iraq-Turkey & Syria) → 80 Mt
- **BTC** : Baku-Tbilisi-Ceyhan (under construction, commissioning 2005 ) → 45 Mt
- **SCOP** : Samsun-Ceyhan (Turkey) → 50-70 Mt
- **KIP** : Kiyikoy-Ibrikbaba (Turkey) → 60 Mt
- **BAP** : Burgas-Alexandroupolis (Bulgaria-Greece) → 35 Mt
- **AMBO** : Burgas-Skopje-Vlore (Bulgaria-Macedonia-Albania) → 38 Mt
- **COP** : Constanta -Novi Sad -Omialj (Romania-Serbia-Croatia) → 33-47 Mt
- **APR** : Adria Pipeline Reversal (from Russia to Omialj in Croatia) → 10 Mt
- **TOTAL PIPELINE PROJECTS** → **350 – 385 Mt**

# 2020 : OIL PIPELINE CAPACITIES in the MEDITERRANEAN (Mt)



# **Traffico marittimo**

*(nuova politica del trasporto in Mediterraneo)*

**Dicembre 2003: viene adottato il nuovo “European Transport Plan” del quale é componente importante l’Euro-Mediterranean Transport Network con il programma “autostrade del mare”.**

**Scopo:**

- ◆ **trasferire sul mare parte del traffico su gomma, riducendo il livello di inquinamento a terra nelle aree ad alto traffico,**
- ◆ **rendere più competitivo il “sistema di trasporto europeo”,**
- ◆ **migliorare i collegamenti con le regioni periferiche del sistema.**

## *Traffico marittimo*

Anche se il trasporto per mare é considerato essere il più economico ed il meno inquinante modo di trasporto sulle medie-lunghe distanze, lo sviluppo dello “short-sea shipping” in Mediterraneo aumentando:

- ◆ il volume di traffico nel bacino, con pressione maggiore a livello delle piattaforme multimodali, soprattutto lungo i corridoi 5 (Marsiglia-Tartous) e 6 (Trieste-Tartous),

aumenterà:

- ◆ il livello di inquinamento fisiologico del trasporto ( maggiore rischio per l'ambiente)
- ◆ il numero e volume di inquinamenti volontari
- ◆ il rischio di inquinamenti accidentali

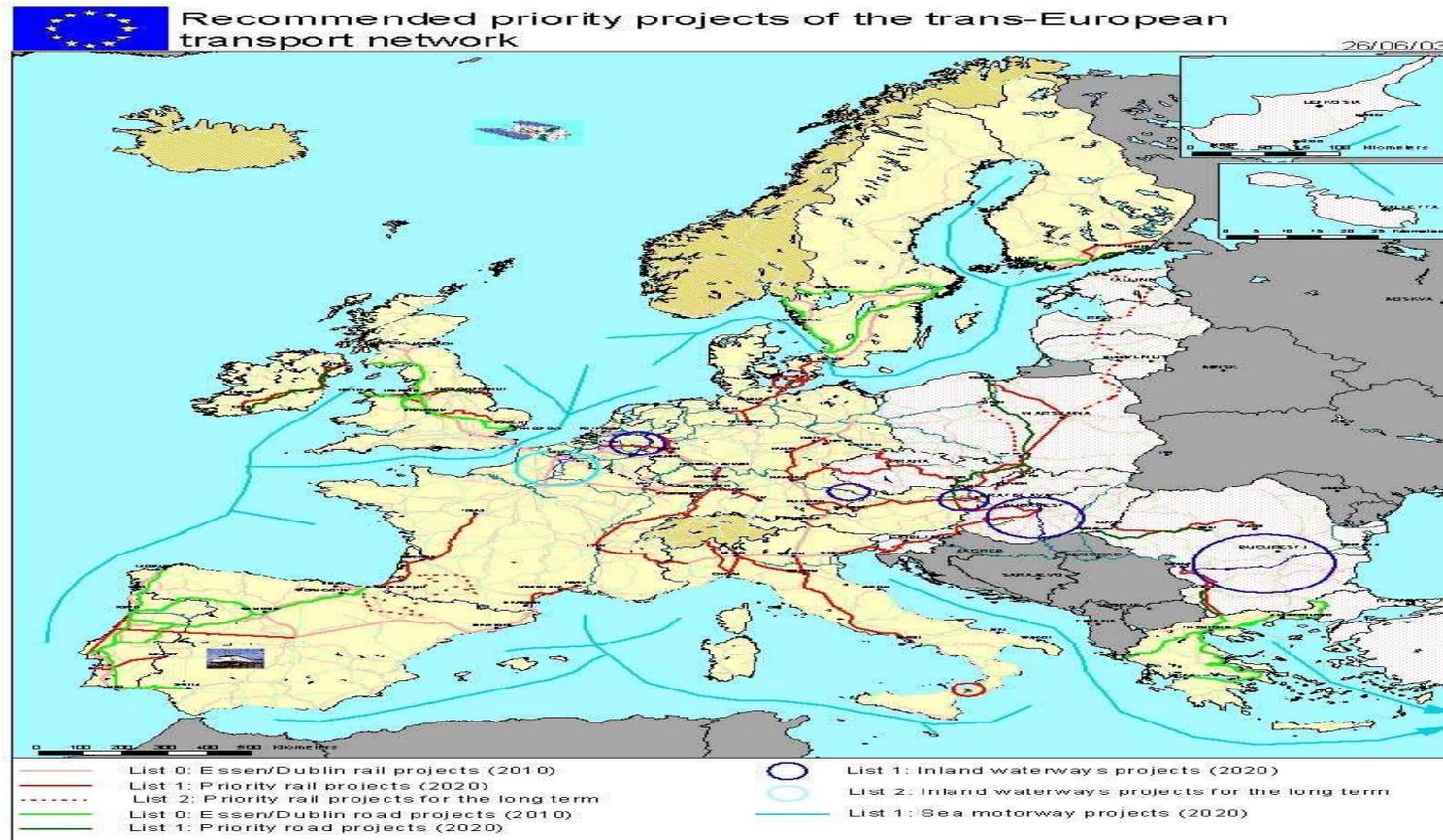
## *La rete trasporti Euro-Mediterranea*

### *Aumento del rischio*

**La sovrapposizione delle attuali principali rotte di traffico con quelle del programmato sistema trasporti Euromediterraneo evidenzia un consistente aumento dei volumi di traffico in aree già oggi ad alta densità e, quindi, ad alto rischio:**

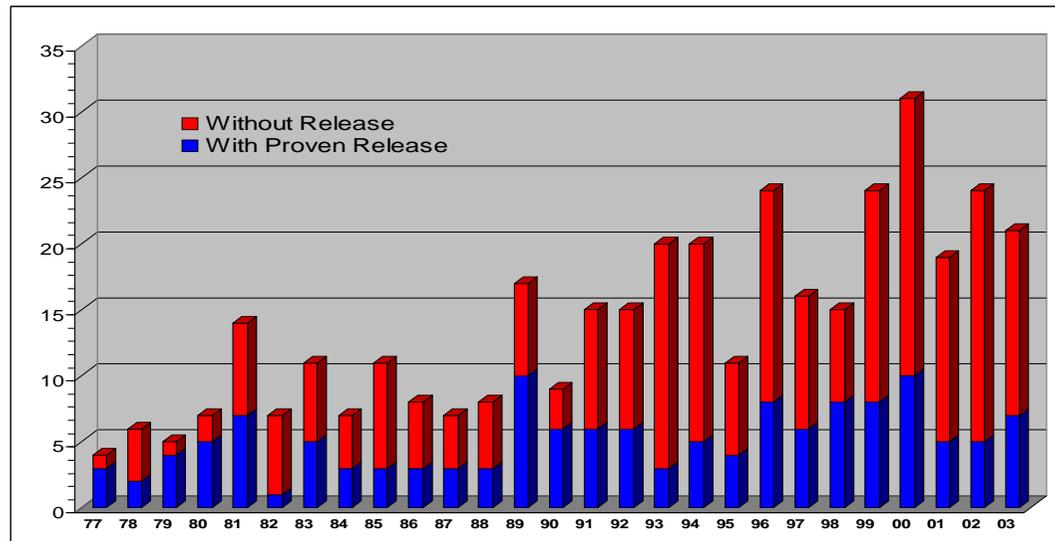
- **Adriatico**
- **Canale di Otranto**
- **Canale di Sicilia**
- **Egeo**
- **Stretti di Çanakale e Karadeniz**

# Traffico marittimo (autostrade del mare)

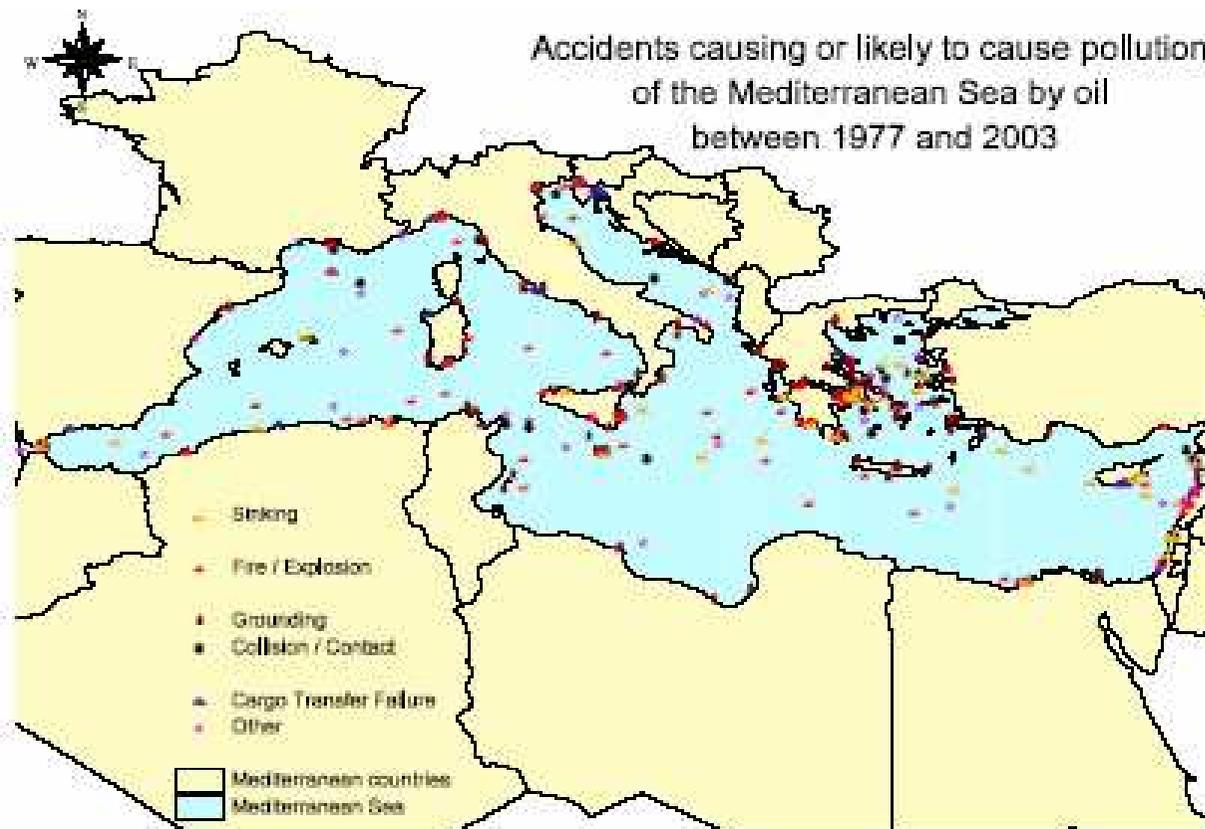


## *Aumento del rischio (Incidenti registrati in Mediterraneo)*

- ❖ **376 gli incidenti fra il 1977 e il 2003 che hanno provocato o rischiato di provocare sversamenti di idrocarburi;**
- ❖ **305.000 T gli idrocarburi sversati**

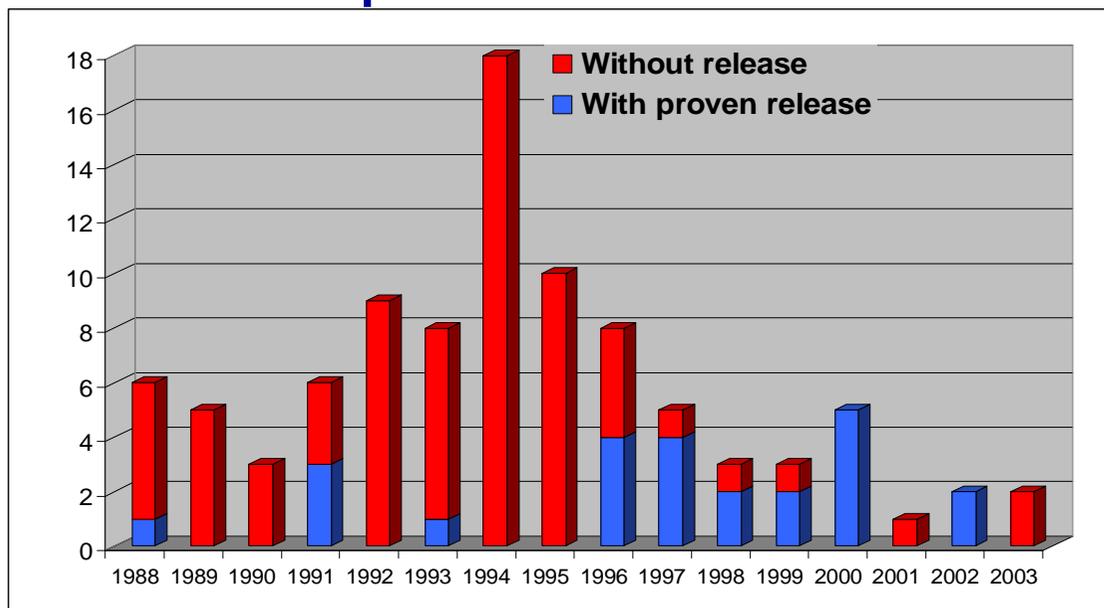


## *Aumento del rischio (Incidenti registrati in Mediterraneo)*



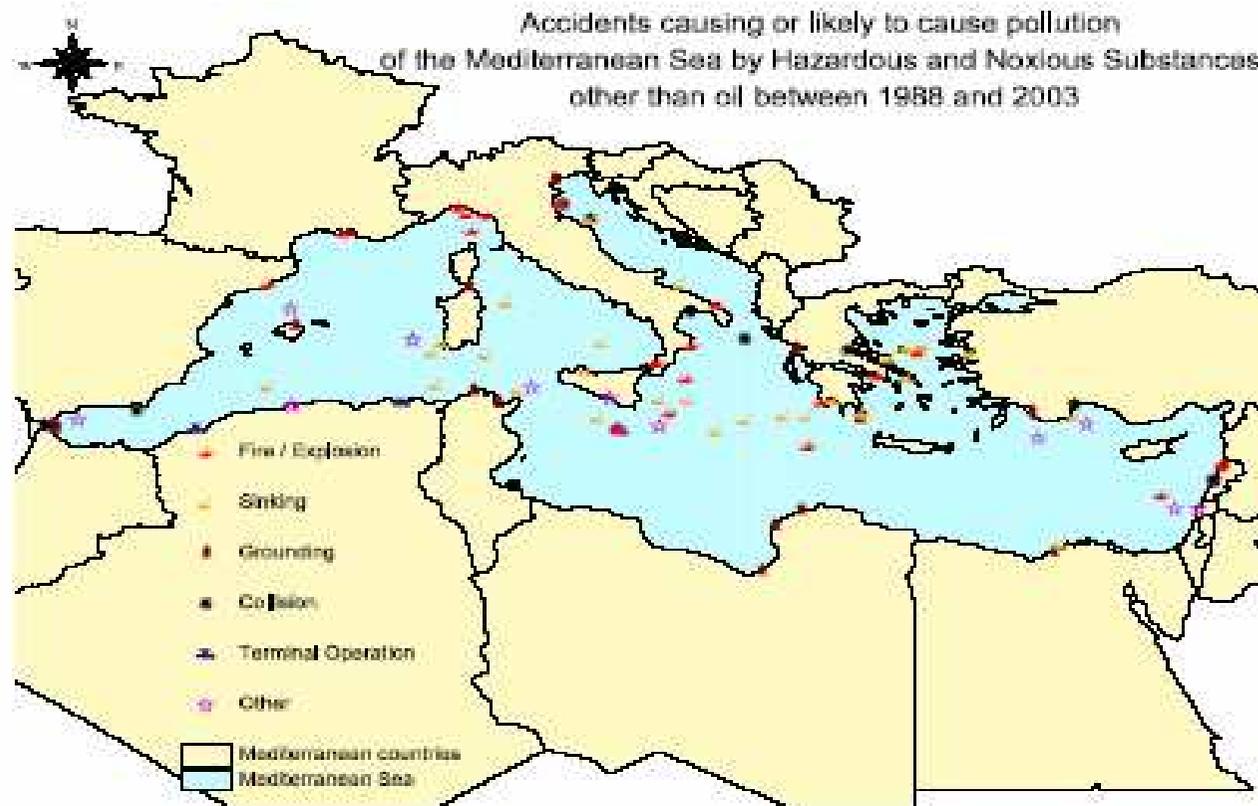
## *Aumento del rischio (Incidenti registrati in Mediterraneo)*

- ❖ **94 gli incidenti fra il 1988 e il 2003 che hanno provocato o rischiato di provocare sversamenti di prodotti chimici;**
- ❖ **135.866 T i prodotti chimici sversati.**



# *Aumento del rischio*

## *Incidenti registrati in Mediterraneo*



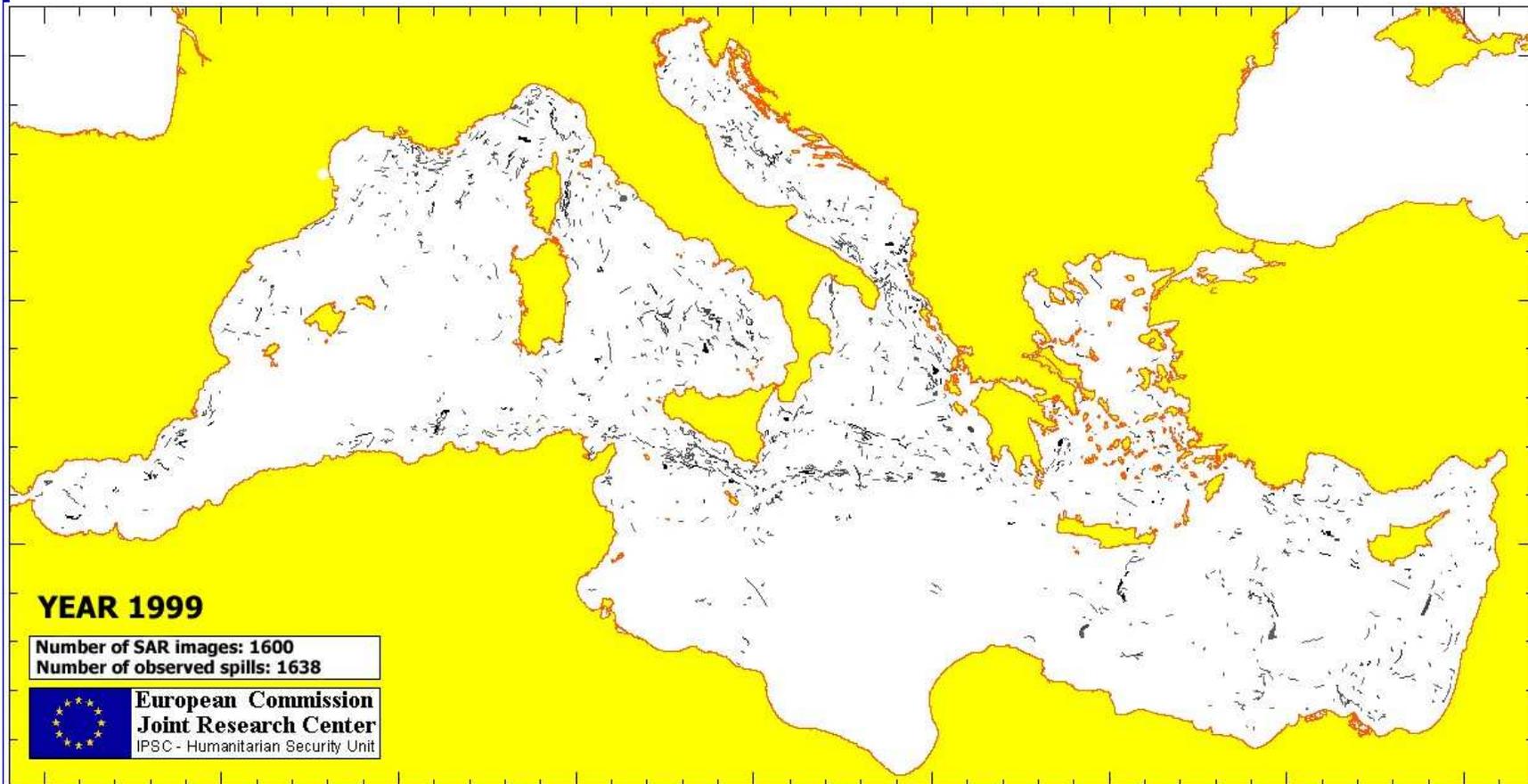
## *Aumento del rischio Sversamenti operativi*

**Agli inquinamenti accidentali si aggiungono quelli  
“operativi” per quantitativi stimati dell’ordine di**

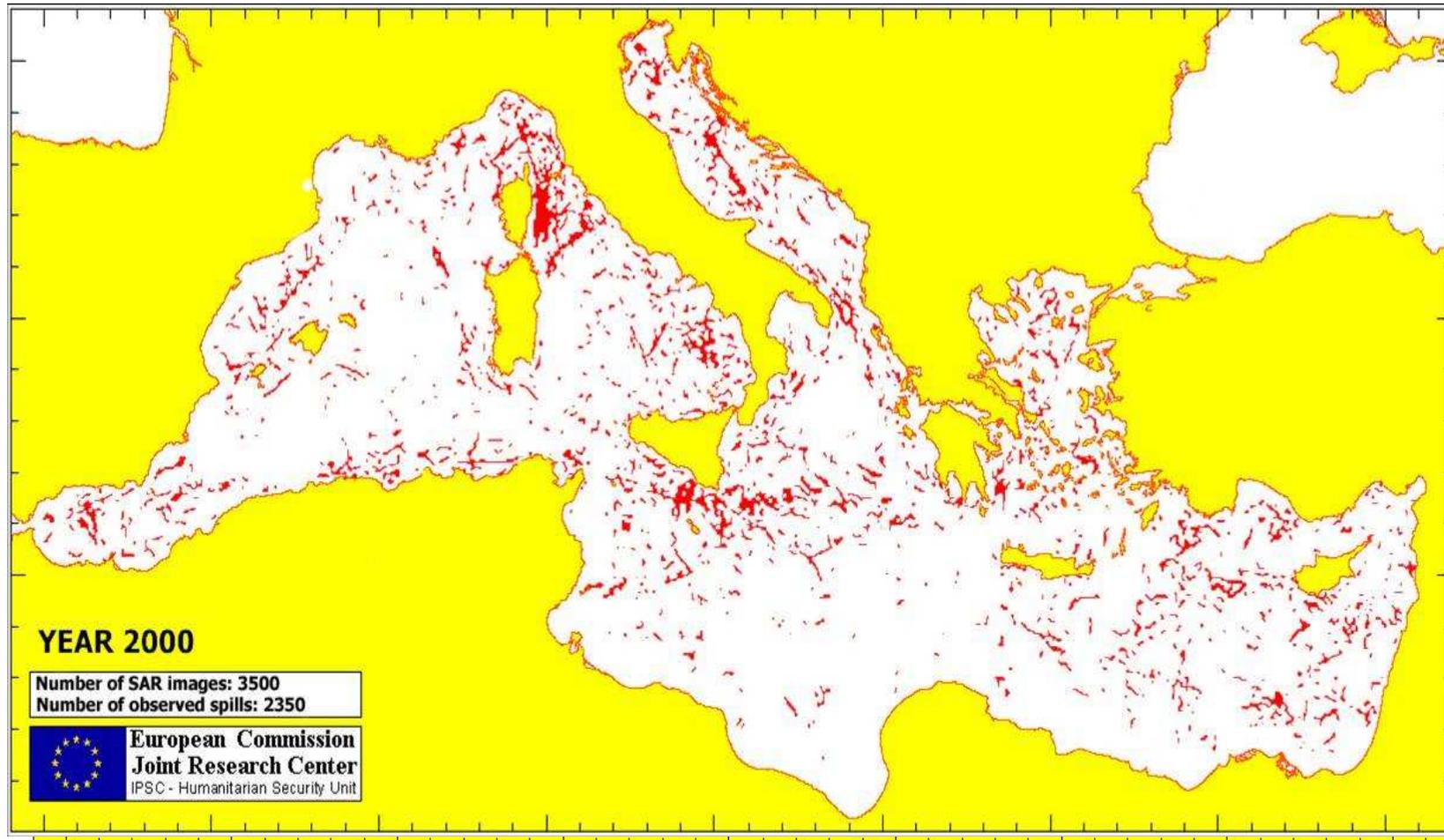
**100.000-150.000 t annue**

**Malgrado il Mediterraneo sia classificato “Zona Speciale” ai sensi della MARPOL, e nessun versamento di residui oleosi da navi superiori a 400TSL sia consentito, lo sversamento deliberato è pratica piuttosto comune.**

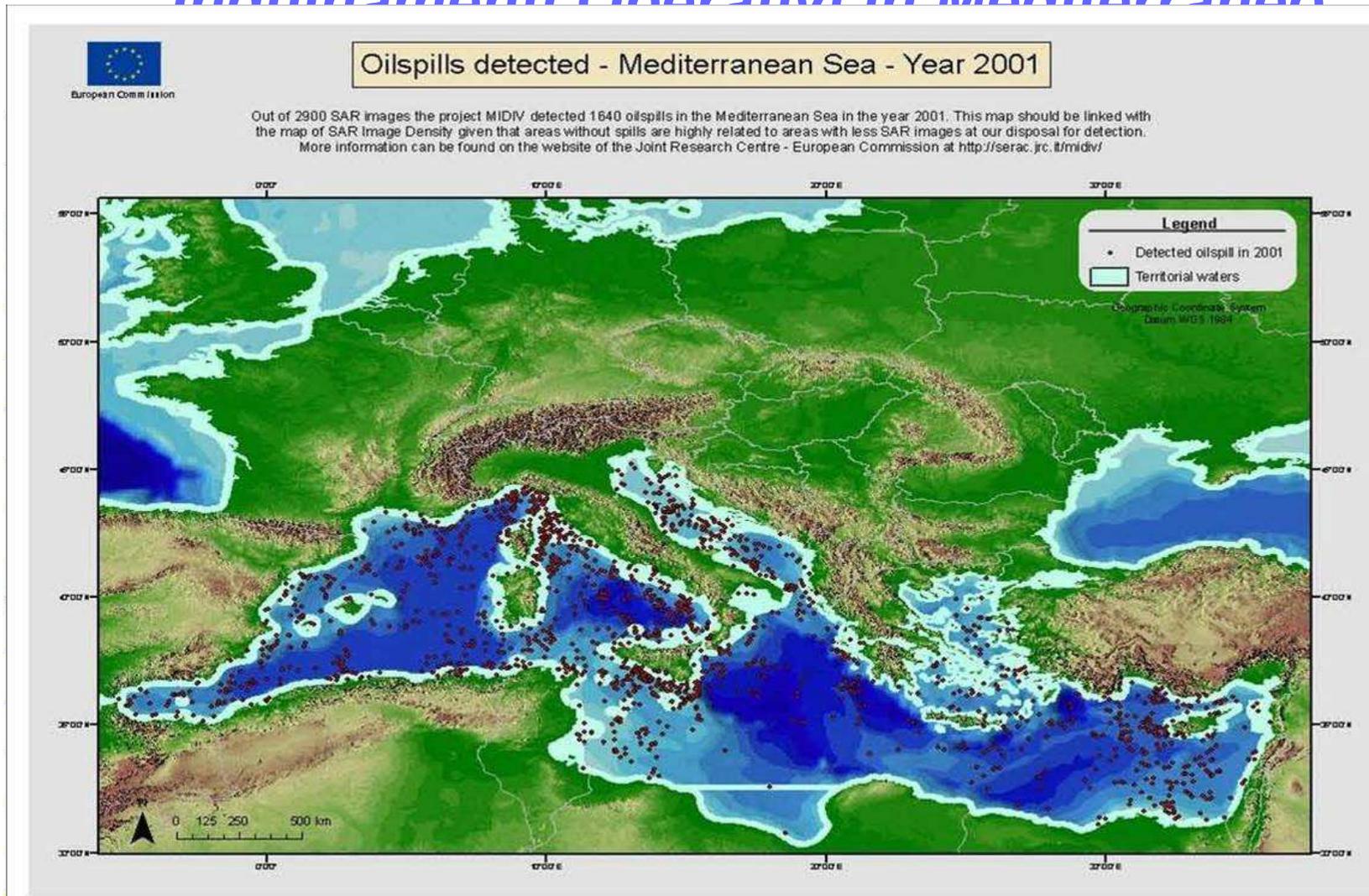
# Inquinamenti operativi in Mediterraneo



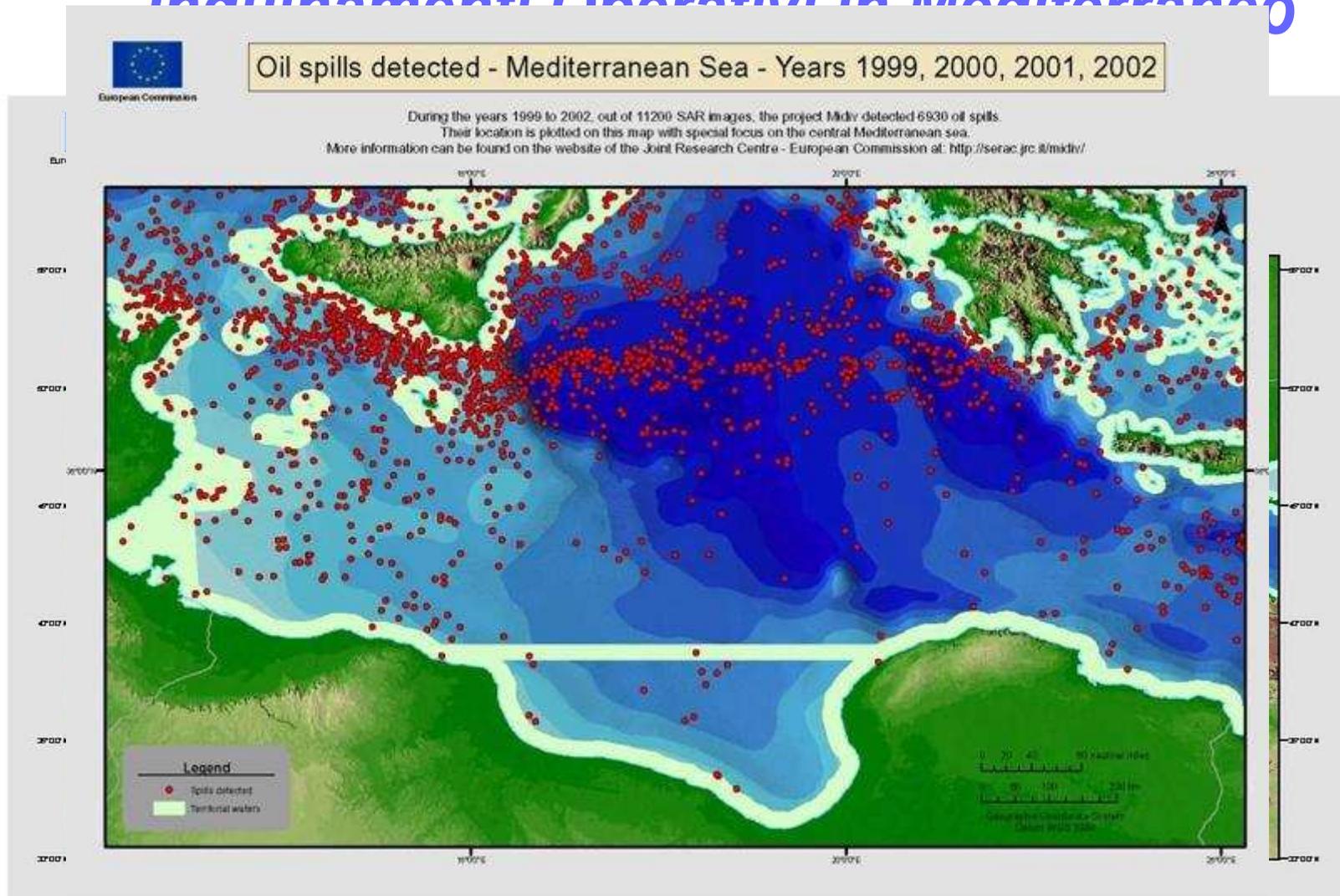
# *Inquinamenti Operativi in Mediterraneo*



# Inquinamenti Operativi in Mediterraneo



# Inquinamenti Operativi in Mediterraneo

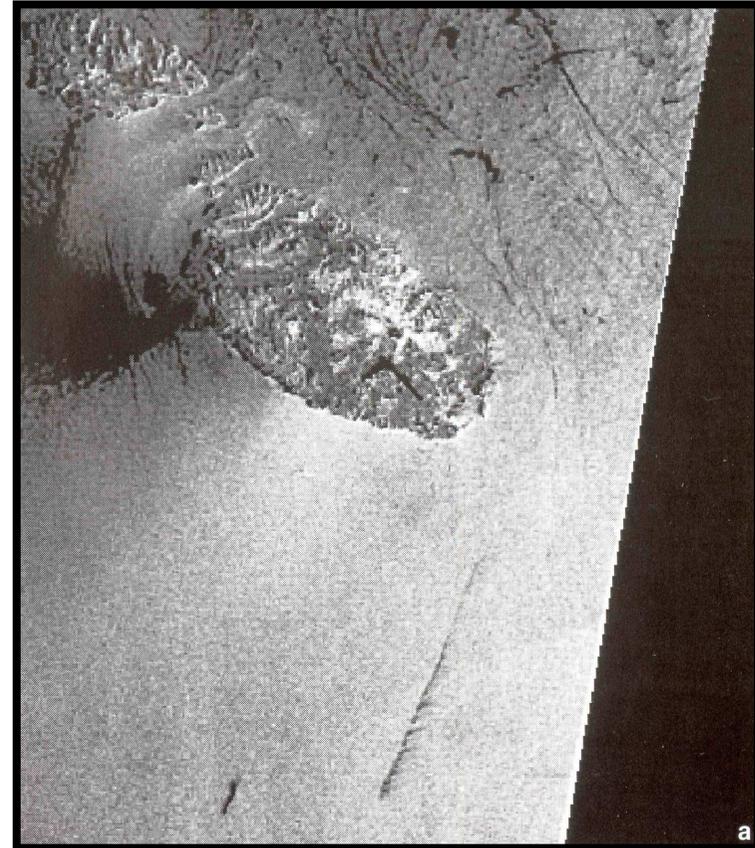


# *Inquinamenti Operativi in Mediterraneo*



**Black Sea**

**Photo: Lawrence D. Mee and BSEP**



**SE of Malta**

**EC Joint Research Centre, Ispra (I)**

## *Risposta del Piano d'Azione per il Mediterraneo*

- ◆ **Il nuovo Protocollo su Prevenzione ed Emergenza 2002 entrato in vigore il 17 marzo 2004**
- ◆ **La nuova Strategia Regionale 2006-2015 per la completa attuazione del nuovo Protocollo 2002 basata su due elementi:**
  - i) **prevenzione degli inquinamenti volontari**
  - ii) **prevenzione degli inquinamenti accidentali**
- ◆ **la Strategia Mediterranea per lo Sviluppo Sostenibile, di cui la precedente è parte, adottata dalle Parti Contraenti nel novembre 2005 a Portorose**
- ◆ **Progetti specifici (SAFEMED I & SAFEMED II, MEH, etc)**
- ◆ **Maggiore e migliore cooperazione a livello sub-regionale e regionale**
- ◆ **Creazione delle Zone di Protezione Ecologica**

## Risposta del Piano d'Azione per il Mediterraneo

La risposta non può essere solo tecnica.

Deve essere anche politica ed economica:

- ◆ ridurre le tensioni nella regione
- ◆ ridurre il GAP Nord-Sud
- ◆ realizzare l'area di libero scambio in Mediterraneo, originariamente prevista per il 2010, attraverso una piena e migliore utilizzazione dei sistemi programmatico-finanziari disponibili (EUROMED, politica di prossimità, etc) ed un rilancio delle politiche di cooperazione anche a livello bilaterale che tengano conto delle reali aspettative dei paesi da "assistere" e che vogliono essere attori del loro processo di sviluppo.
- ◆ tener conto dei piani di sviluppo che riguardano anche turismo, pesca, energia, comunicazione e infrastrutture.

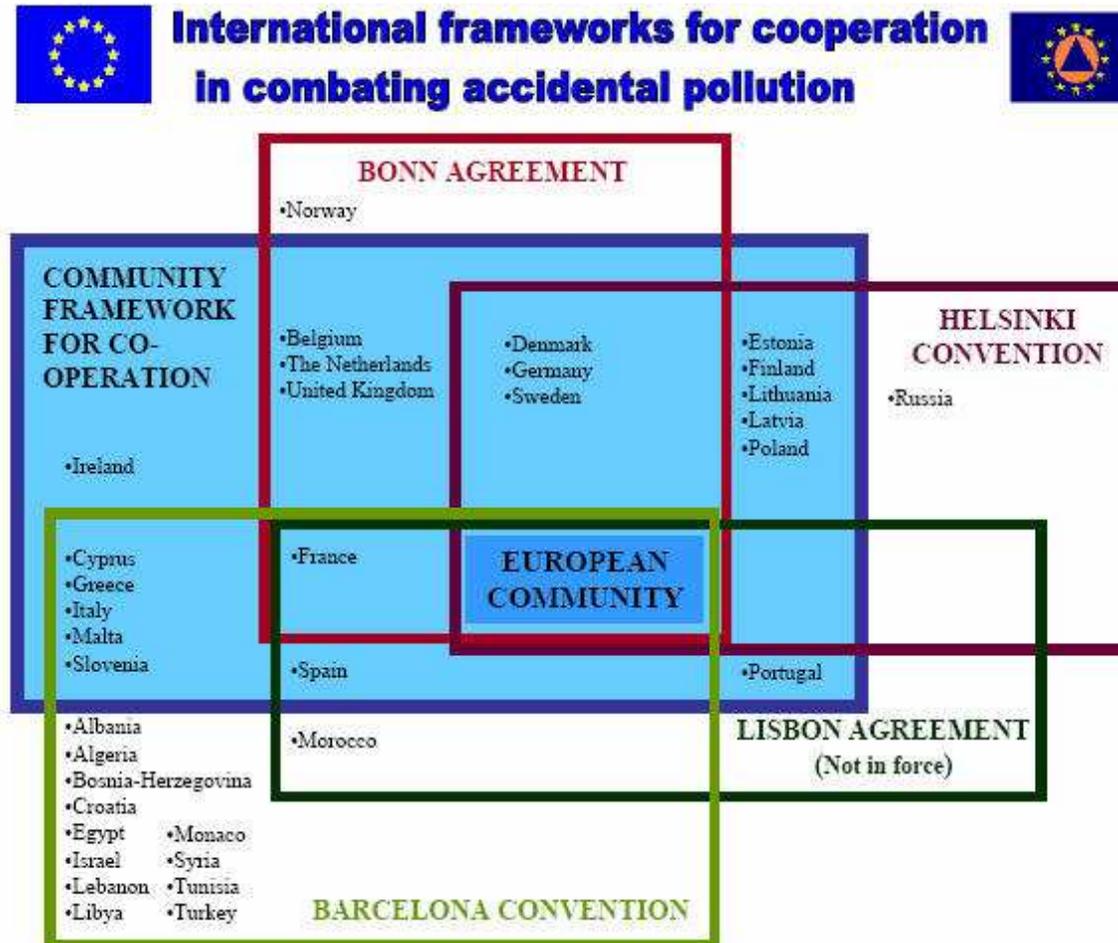
# La Commissione Europea

Dal suo nascere l'azione della CE si è mossa a diversi livelli:

1. **Assistenza** ai Paesi EU, ma non solo, in attività:
  - (i) di adeguamento delle normative nazionali agli standard internazionali, e organizzazione dei sistemi di risposta alle situazioni di emergenza e nella formazione del personale;
  - (ii) di risposta alle emergenze (esperti, mezzi e materiali);
2. **Stimolo e supporto** in programmi di ricerca e sviluppo, favorendo e co-finanziando progetti specifici (biotecnologie, disperdenti di nuova generazione, mezzi e materiali);
3. **Normativo**, attraverso l'emanazione di direttive tese a rendere di fatto obbligatoria la ratifica e l'applicazione della normativa internazionale;
4. **Lobby** in sede IMO per favorire l'adozione di provvedimenti considerati indispensabili in particolari momenti storici (double hull, phase out of single hull tanks, etc.)

# La Commissione Europea

Il ruolo della CE è facilitato dal fatto che la Commissione è parte contraente di tutti gli Accordi Regionali in materia di protezione del mare dagli inquinamenti di cui fanno parte i paesi europei.



## La Commissione Europea

L'attività della CE diviene sempre più importante negli anni, spinta anche dall'onda emozionale generata dagli incidenti che si verificano nei mari europei:

◆ Torrey Canyon	1967	Scilly Iles UK	119.000 t
◆ Jakob Maersk	1975	Porto, Portugal	88.000 t
◆ Urquiola	1976	Galicia, Spain	100.000 t
◆ <u>Amoco Cadiz</u>	<u>1978</u>	<u>Britany, France</u>	<u>223.000 t</u>
◆ Independenta	1979	Bosphore, Turkey	95.000 t
◆ Irenes Serenade	1980	Navarino Bay, Greece	100.000 t
◆ Haven	1991	Genoa, Italy	144.000 t
◆ Aegean Sea	1992	Galicia, Spain	74.000 t
◆ Braer	1993	Shetlands Islands, UK	85.000 t
◆ Sea Empress	1996	Mildford Haven, UK	72.000 t
◆ Erika	1999	Britany, France	20.000 t
◆ Prestige	2002	Galicia, Spain	63.000 t

# *La Commissione Europea*

- 1978-1992** Primi interventi di approccio al problema, assistenza ai Paesi EU;
- 1993-2000** Attività tesa a promuovere il livello di sicurezza (safety) e qualitativo della flotta mercantile, a cominciare da quella europea, anche dal punto di vista strutturale (**pacchetto Erika I**);
- 2000-2005** Attività finalizzata a migliorare ulteriormente il livello di sicurezza della navigazione e di protezione dei mari (**pacchetto Erika II**);
- 2005-2007** Accentuamento dell'attività normativa a livello europeo, sempre allo scopo di conseguire una drastica riduzione del rischio incidenti, attraverso un costante miglioramento dei livelli di qualità di tutte le componenti del mondo marittimo (**pacchetto Erika III**).

# La Commissione Europea

- 1978, luglio      la Commissione Europea, in risposta al disastro dell'Amoco Cadiz arenatasi il 16 marzo 78 sulle coste francesi della Bretagna, vara un "**Community Action Plan**" per il controllo e la riduzione degli inquinamenti causati dallo sversamento di idrocarburi in mare, nelle acque della Comunità;
- 1981, dicembre    Creazione del "**Community Information System**";
- 1986                Creazione della "**Community Task Force**" composta da esperti di Paesi Membri, da mobilitare in caso di situazioni di emergenza;
- 1993                A seguito della presentazione della prima "Comunicazione della Commissione sulla sicurezza marittima", viene adottato un "**Piano d'Azione**" che raccomanda l'assunzione di una serie di decisioni al fine di migliorare i livelli di sicurezza nelle acque europee e meglio proteggere le acque e le coste comunitarie (**clean seas**).

# *La Commissione Europea*

**1993-2000** il Consiglio adotta 10 Direttive, su altrettante proposte della Commissione, tutte finalizzate ad assicurare una corretta e compiuta messa in pratica (enforcement) delle norme IMO riguardanti la “sicurezza della navigazione” da parte della flotta europea:

- ◆ **Direttiva 95/21/EC su “Port State Control” e “Paris Memorandum”**
- ◆ **Direttiva 94/57/EC sulle “Società di Classificazione” che devono essere accreditate come “Recognised Organization” per poter operare. La norma è stata rivista e resa più severa col pacchetto “Erika I”**
- ◆ **Direttive 94/58/EC e 2001/25/EC sulla qualità e formazione degli equipaggi, per dare forza di legge nei Paesi EU alle norme della Convenzione STCW**
- ◆ **Direttive 1999/63/EC e 1999/95/EC che recepiscono la Convenzione ILO n.180 “Seafarers hours of work”**

## *La Commissione Europea*

- ◆ **Direttiva 93/75/EC (HAZMAT ora Safe Sea Net), in parte revocata e sostituita dalla Direttiva 2002/59/EC, con cui si impone l'obbligo di notifica del carico per le navi che trasportino merci pericolose o inquinanti nelle acque comunitarie**
- ◆ **Reg. 2978/94/EC, revocata e sostituita dalla Reg. 417/2002/EC, in materia di riduzione e armonizzazione dei costi per i servizi portuali e di pilotaggio nei porti comunitari per le "environment-friendly tankers"**
- ◆ **Direttiva 2000/59/EC in materia di "Reception Facilities" al fine di favorire la riduzione degli inquinamenti volontari (illicit discharges) rendendo possibile il conferimento nei porti dei residui oleosi e dei rifiuti di bordo**
- ◆ **Direttive 96/98/EC e 2002/75/EC (cui è seguito un accordo bilaterale con gli USA) per l'uniforme recepimento e applicazione delle norme internazionali in materia di standard dei mezzi di bordo.**

# *La Commissione Europea*

2000-2005

a seguito degli incidenti dell'Erika (1999) e del Prestige (2002) la Commissione assume ulteriori iniziative:

- ◆ **Marzo 2000** **pacchetto Erika I** con misure che riguardano:
  - (i) **il Port State Control, Direttiva 2001/106/EC**
  - (ii) **le Società di Classificazione, Direttiva 2001/105/EC**
  - (iii) **le cisterne a doppio scafo, Reg. 417/2002, e l'adozione in sede IMO di un calendario più stretto per l'eliminazione delle cisterne monoscafo**

# La Commissione Europea

- ◆ Dicembre 2000 **pacchetto Erika II**, con misure che riguardano:
  - (i) creazione dell'European Maritime Safety Agency (EMSA)
  - (ii) obbligatorietà dell'uso dell'Automated Identification System (AIS) per un migliore e più efficace controllo del traffico mercantile nelle acque comunitarie
  - (iii) creazione di un fondo di compensazione supplementare, con un limite di 872 M di Euro, nell'ambito dell'International Oil Pollution Compensation Fund (IOPCF); il relativo Protocollo, adottato in sede IMO, è entrato in vigore nel 2005
- ◆ Dicembre 2000 in campo ambientale la Commissione vara il "Community framework", con relativo "**Community Action Plan**" che integra il precedente del 1978, promuovendo una più forte cooperazione in materia inquinamenti marini accidentali e/o deliberati.

Il tema della lotta agli inquinamenti marini assume sempre più un peso rilevante e trova posto all'interno del programma di "Protezione Civile" europeo.

# La Commissione Europea

- ◆ **Ottobre 2005** presentazione al Consiglio e al Parlamento Europeo della “**Thematic strategy on the protection and conservation of the marine environment**”, accompagnata da una proposta per una Direttiva finalizzata a stabilire una cornice all’interno della quale sviluppare una comune politica comunitaria in materia ambientale.
  
- ◆ **Novembre 2005** presentazione **pacchetto Erika III** con proposte di misure tese soprattutto ad aumentare la pressione sulle navi sub-standard attraverso:
  1. il miglioramento dell’immagine della flotta europea
  2. il miglioramento del livello di qualità ed efficacia dei controlli nei porti europei
  3. una più ampia diffusione del Safe Sea Net
  4. l’estensione dell’obbligo dell’AIS alle navi da pesca superiori ai 15 m di lunghezza, al fine di ridurre drasticamente il rischio di collisioni
  5. un ulteriore miglioramento della qualità delle Società di Classificazione

# *La Commissione Europea*

Ed infine ulteriori misure in materia di:

- ◆ Individuazione e designazione delle zone di rifugio
- ◆ Inchieste sui sinistri marittimi
- ◆ Responsabilità in materia di copertura assicurativa e rimborso ai passeggeri di danni subiti a seguito di un sinistro
- ◆ Maggiore responsabilità dell'armatore, quale deterrente per favorire la prevenzione degli incidenti.

Ci si aspetta che la totalità delle misure proposte vengano adottate entro la seconda metà 2008.

## **Gli strumenti a difesa dell'Adriatico**

- **L'Iniziativa Adriatico Ionica (IAI)**
- **Il sistema di riportazione obbligatoria per navi petroliere o con carichi inquinanti e pericolosi a bordo (ADRIREP)**
- **Il piano subregionale Italia-Slovenia-Croazia**

# L'iniziativa Adriatico Ionica (IAI)

- 1999 l'Unione Europea adotta a Tampere (F) l'Iniziativa Adriatico Ionica, nell'ambito del "Patto di Stabilità e Sicurezza nei Balcani".
- 2000, 19-20 maggio, Ancona: "Conferenza per lo Sviluppo e la Sicurezza dell'Adriatico", Dichiarazione di Ancona

## scopo

**rafforzamento cooperazione regionale quale mezzo per promuovere la stabilità politica nella regione e porre solide basi per il processo di integrazione europea.**

Individuati i settori cruciali per lo sviluppo e la sicurezza del bacino adriatico-ionico:

- > trasporti e comunicazioni marittime
- > ambiente
- > economia e turismo
- > sicurezza (lotta alla criminalità organizzata)
- > cultura e cooperazione inter-universitaria

## **Trasporti e comunicazioni marittime**

**Sotto l'ombrello della IAI vengono firmati con Albania, Croazia e Slovenia accordi in materia di:**

- **SAR, attività di cooperazione e delimitazione aree di responsabilità;**
- **Separazione dei flussi di traffico;**
- **Sistema di riporto obbligatorio da parte di navi con carichi inquinanti e/o pericolosi a bordo, ADRIREP.**  
**Adottato in sede IMO, il sistema diviene pienamente operativo nell'estate 2004.**
- **Adozione di comuni sistemi di ausilio e controllo della navigazione (VTS-VTMIS).**

**Da precisare che i negoziati di tutti gli accordi erano partiti ancor prima che la IAI fosse lanciata.**

## **Ambiente**

**Il risultato più significativo conseguito all'interno della cornice ambiente è indubbiamente:**

- **l'Accordo trilaterale Croazia-Italia-Slovenia per la prevenzione e la lotta agli inquinamenti marini da navi nell'Adriatico Centro-settentrionale.**

**Anche in questo caso il negoziato per un accordo operativo iniziò a fare i primi passi nel febbraio 1995, a Trieste, in occasione di una delle riunioni della Commissione trilaterale Italo-Sloveno-Croata, per iniziativa croata.**

## **Ambiente**

**Due i temi importanti tuttora aperti sul tavolo ambientale:**

- **La questione dell'introduzione in mare delle specie invasive attraverso le acque di zavorra.**

**Azioni comuni sono auspicate dal Piano d'Azione per l'Adriatico, rallentate dalla non entrata in vigore della Convenzione BWM.**

**La situazione potrebbe migliorare con la piena attuazione delle Zone di Protezione Ecologica (ZEP).**

- **L'urbanizzazione e la cementificazione delle aree costiere.**

**Il Protocollo CZM, adottato lo scorso 18 gennaio, potrà essere d'aiuto una volta in vigore.**

## **Progetti regionali in ambito IAI**

**Azione importante è rappresentata da iniziative condotte da organismi regionali a sostegno dell'attività internazionale:**

- **DAMAC (Difesa Ambientale Mare Adriatico e Comunicazioni), Regione Marche-Contea di Zara per la gestione integrata e condivisa delle aree costiere delle Marche e delle Contee Istriane e Dalmate, allo scopo di meglio proteggere l'ambiente marino e costiero attraverso la promozione di azioni soprattutto preventive.**

**Il progetto (Interreg IIIA) prevede 3 linee di intervento:**

- (i) Secur Sea, sviluppo sistemi di sicurezza per la difesa ambientale,**
  - (ii) Tac-line, scambio dati e info per via telematica,**
  - (iii) Task-Force, formazione del personale.**
- **AESOP (AERial & Satellite surveillance of Operational Pollution in the Adriatic Sea)**

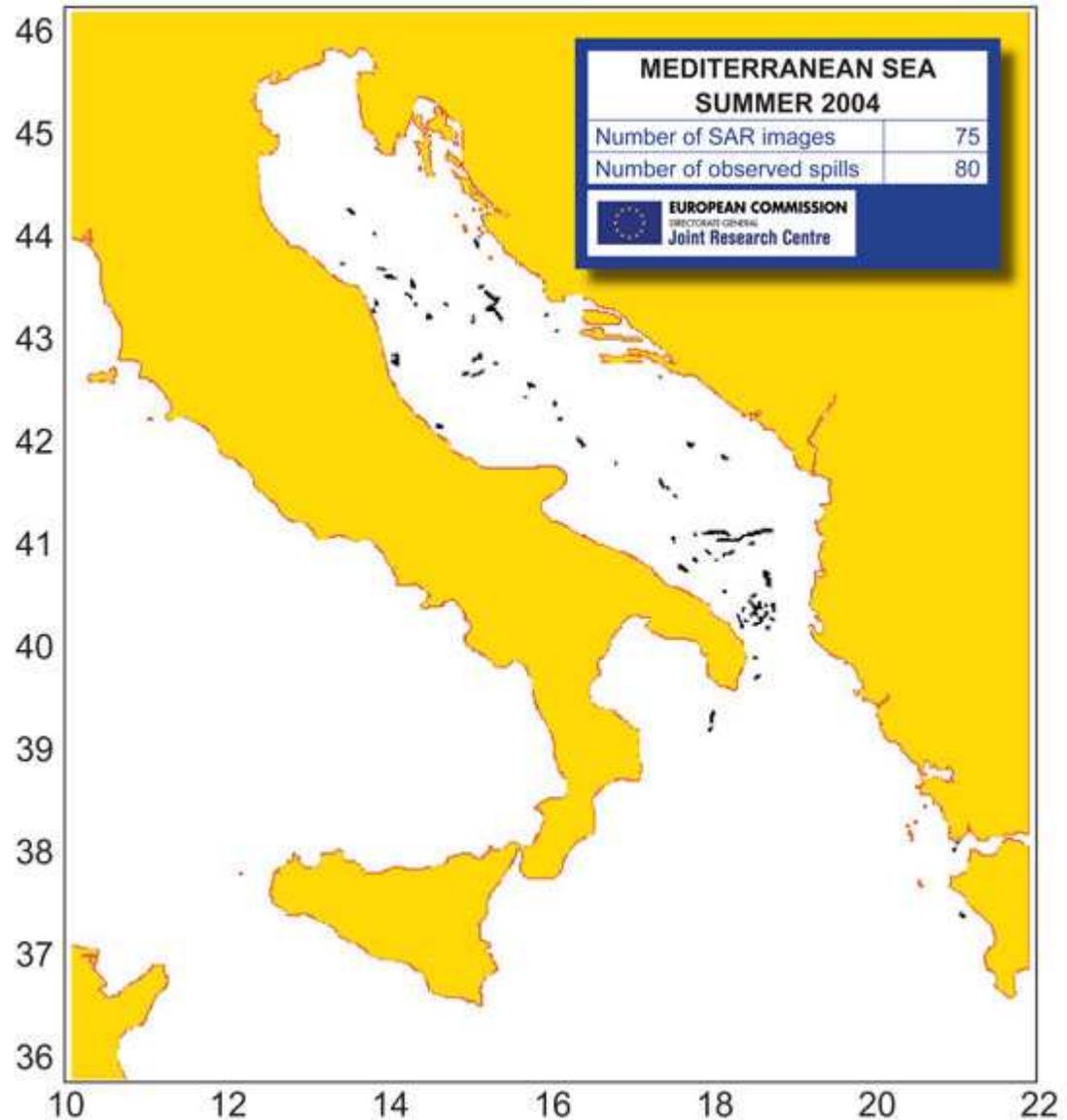
# Inquinamenti volontari in Adriatico

Risultati del progetto AESOP

Partners del progetto: EC-JRC, REMPEC, Guardia Costiera, Ministero Ambiente, Regione Marche-DAMAC, INFO/RAC, ICRAM, Slovenia.

2 fasi:

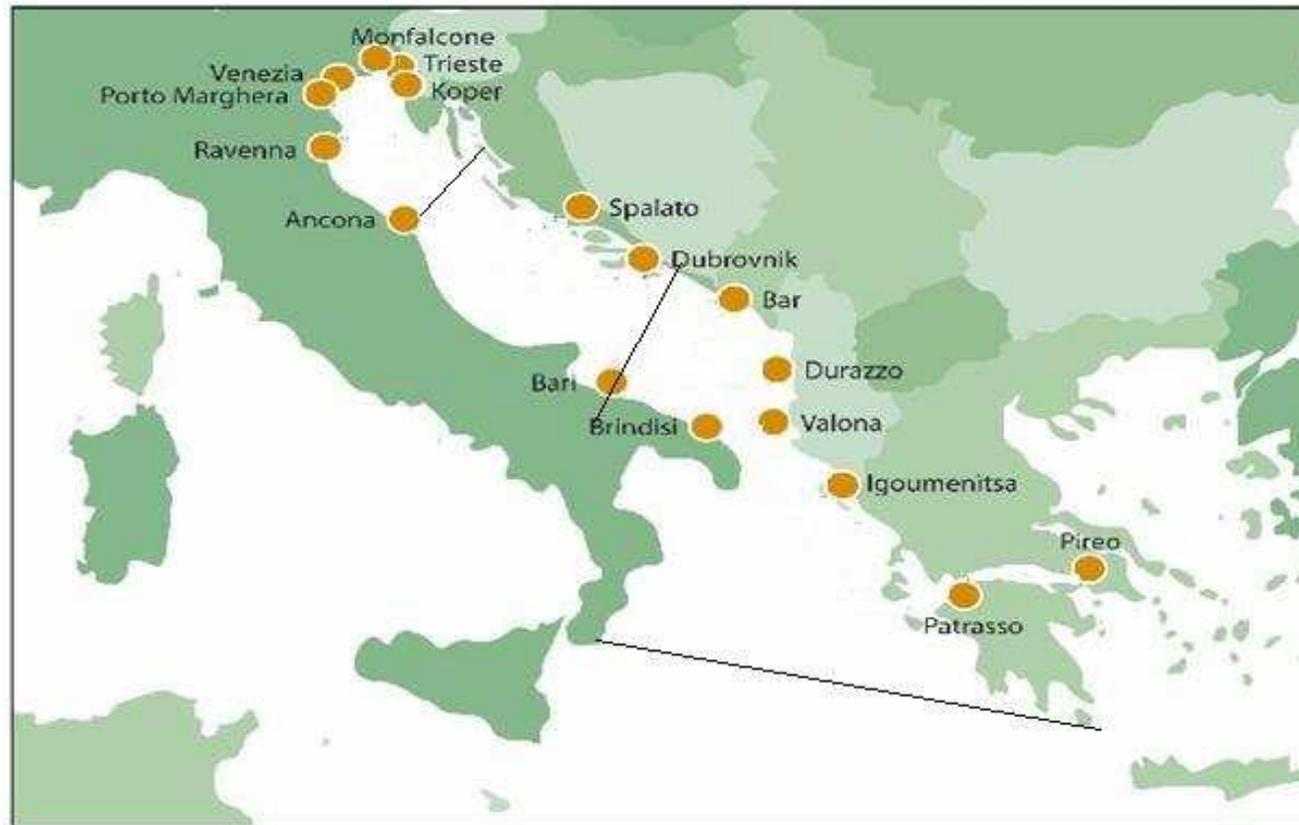
- 1^ fase, studio, estate 2005
- 2^ fase, applicativa, estate 2006.



## *Il piano subregionale Italia-Slovenia-Croazia*

- ◆ **Maggio 2000** parte in Ancona l'Iniziativa Adriatico-Ionica (IAI);
- ◆ **Ottobre 2002**, Bari, il REMPEC propone ai tre paesi un tavolo tecnico coordinato dal Centro che predisponga il piano;
- ◆ **Febbraio 2003**, a Malta, prima riunione del tavolo tecnico. Si decide di includere nel piano la prevenzione degli inquinamenti da navi (nuovo Protocollo Prevenzione Emergenza, adottato a Malta, 25 gennaio 2002);
- ◆ **Aprile 2003**, in Roma, i tre paesi decidono di estendere a sud, fino alla congiungente Bari-Dubrovnik il limite geografico del piano;
- ◆ **Marzo 2004**, in Portorose, tutti i paesi IAI concordano sulla necessità che il piano comprenda al più presto tutto il bacino adriatico- ionico, fino a comprendere la Grecia.
- ◆ **Novembre 2005**, l'accordo di adozione del Piano viene firmato a Portorose, in Slovenia, durante la 14<sup>a</sup> riunione delle Parti Contraenti la Convenzione di Barcellona.

## *Piano Subregionale per l'Adriatico e lo Ionio*



## ***Piano Subregionale per l'Adriatico e lo Ionio***

**Le ragioni alla base della duplice decisione di includere la prevenzione e di comprendere il mar Ionio sono le seguenti:**

- **la ricchezza dell'area adriatico-ionica, da considerarsi come un bacino unico dal punto di vista del valore ambientale, patrimonio storico e culturale;**
- **la specificità delle caratteristiche geografiche, soprattutto dell'area adriatica, che rendono tutto l'ecosistema particolarmente sensibile;**
- **l'alta densità abitativa nelle aree costiere, interessate anche da una concentrazione di attività (turismo, pesca, traffico marittimo, nautica, etc.) che esercitano una forte pressione a livello ambientale in tutto il sistema;**
- **l'aumentare del traffico marittimo in tutto il bacino.**

## ***Traffico marittimo nel bacino Adriatico Ionico***

**La tendenza del traffico marittimo in Adriatico e nello Ionio segue quella generale in Mediterraneo di crescita costante, è già in corso e continuerà nei prossimi anni:**

- ◆ **traffico merce varia e Ro/Ro (cabotaggio, autostrade del mare)**
- ◆ **traffico passeggeri**
- ◆ **traffico prodotti petroliferi (oleodotto JANAF) e chimici**
- ◆ **ulteriore sviluppo dei corridoi 6 (Trieste-Igoumenitsa-Izmir-Limassol-Tartous) e 8 (Bari-Durazzo-Sofia-Varna).**

## *Autostrade del mare*



120

## *Autostrade del mare nel bacino Adriatico Ionico* *(corridoio 6 Trieste-Tartous)*



# Traffico marittimo

**Conseguenze negative dell'aumento del traffico nel bacino:**

- **aumento dei livelli di rischio per l'ambiente marino e costiero (inquinamenti accidentali e volontari)**
- **Riflessi negativi su alcune attività economiche quali il turismo e la pesca.**

## Scopo e componenti del Piano Subregionale

Il Piano è stato immaginato non come puro strumento operativo per la gestione delle emergenze, ma come un documento più articolato e complesso cui riferirsi anche nella definizione di strategie comuni nel campo della prevenzione degli inquinamenti marini (cap.2).

Scopo del Piano:

- ridurre il livello di rischio per l'ambiente legato all'intensità e quantità di traffico e rappresentato dagli inquinamenti accidentali;
- tendere ad eliminare il criminale fenomeno degli inquinamenti volontari;
- conferire al bacino adriatico un'adeguata capacità di risposta in caso di situazioni di emergenza.

## Scopo e componenti del Piano

**Il piano si compone di tre parti:**

- 1. l'atto di approvazione e adozione del Piano, firmato dai Ministri dei tre Paesi;**
- 2. il Piano vero e proprio, diviso in 6 capitoli che trattano tutti gli aspetti riguardanti la:**
  - (i) prevenzione degli inquinamenti originati da navi,**
  - (ii) preparazione e risposta agli inquinamenti;**
- 3. gli allegati al Piano.**

## **Scopo e componenti del Piano**

**Il capitolo riguardante la prevenzione è quello che caratterizza l'originalità del Piano rispetto ad altri che l'hanno preceduto.**

**Esso si pone come documento di riferimento per attività che i tre Paesi dovessero stabilire di condurre insieme nel campo di:**

- monitoraggio dell'ambiente marino;**
- designazione delle zone di mare particolarmente sensibili (PSSAs) e definizione in sede IMO delle relative misure di protezione;**
- monitoraggio e controllo del traffico marittimo.**

# L'Iniziativa Adriatico Ionica (IAI)

## Ragioni del parziale fallimento della IAI:

- **Mancanza di Organi snelli di governo in grado di esercitare una reale azione di guida e controllo.**  
Il sistema risulta “pesante”: l’Organo decisionale è il “Consiglio dei Ministri degli Esteri” dei Paesi Membri (Consiglio Adriatico-Ionico) che si riunisce una volta l’anno e i cui lavori sono preparati da periodiche riunioni dei “Coordinatori Nazionali”.  
La presidenza è assicurata a rotazione dai Paesi su base annua.
- **Mancanza di una struttura di coordinamento che agisca anche da volano propositivo di programmi e progetti di comune interesse (Segreteria per l’Adriatico e lo Ionio)**
- **Ciascun Paese finisce per mandare avanti in solitudine i propri programmi che mancano di valenza regionale.**
- **Eccezione rappresentata da progetti come DAMAC e AESOP o da iniziative quali il “Forum delle città dell’Adriatico e dello Ionio” che restano esempi isolati.**

# *INQUINAMENTO ACCIDENTALE*

## *Amoco Cadiz, 1978*



The AMOCO CADIZ ran aground off the coast of Brittany, France on March 16, 1978, spilling approximately 223.000 tonnes of oil. It currently is the 6th on the list of the largest oil spills of all time.

Photo: Office of Response and Restoration, National Ocean Service, NOAA

# **INQUINAMENTO ACCIDENTALE**

## ***Exxon Valdez, 1989***



**The Exxon Valdez oil spill, 24 March 1989 was one of the worst environmental disasters in U.S. history.**

**Within few hours of the grounding, at least 36.000 tonnes gushed through the hull of the damaged tanker and into the famously clean water of Prince William Sound.**

**Photo: (Anchorage Daily News / Erik Hill)**

# INQUINAMENTO ACCIDENTALE

*Haven, 1991*



**HAVEN - Genoa, Italy, April 1991:141.000 tonnes of oil**

# **INQUINAMENTO ACCIDENTALE**

***Braer, 1993***



**M.V. Braer, the Shetlands, 1993; 85,000 tonnes of oil spilt.  
Photo by Shetland Islands Council**

# Major Casualties in the Straits...



**Year : 1994**

**Collision of M/T Nassia - M/V Ship Broker**

# *INQUINAMENTO ACCIDENTALE*



**ERIKA - Bretagne, France, December 1999 ( 20.000 tonnes of oil)**

## ***INQUINAMENTO ACCIDENTALE***



**Castor, Mediterranean, 31.12.2000-8.02.2001 (30,000 tonnes gasoline)**

# INQUINAMENTO ACCIDENTALE

*Prestige ,2002*



**Galicia, Spain,  
13 November 2002**