

---

# **LA GESTIONE DEL PROBLEMA POLVERI NEL PORTO DI CIVITAVECCHIA**

Dr. Andrea Balzani

Tutor: Ing. Alfredo Leonardi





## Report

### WP 5.4 Case study: Port-City-Industry Relations

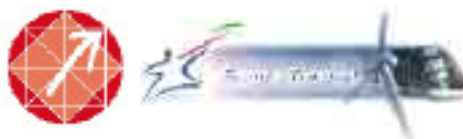
WP leader: Port of Genova

## LA GESTIONE DEL PROBLEMA POLVERI NEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

Project Coordinator

Port of Amsterdam Authority, NL

Contractors:		Project acronym:	ECOPORTS
Port of Antwerp	BE	Project full title:	Information exchange and impact assessment
Port of Barcelona	ES		for enhanced environmental conscious operations
British Ports Association	UK		in European ports and terminals
Port of Genoa	IT	Contract No:	GRD2-2000-30195
Port of Göteborg	SE	Project start date:	1 June 2002
Port of Rotterdam	NL	Project duration:	36 months
Port of Gdansk	PL		
EcoPorts Foundation	NL	Assistant contractors:	Cardiff University of Wales, University of
Port of Brussels	BE		Amsterdam, Universitat Politècnica de Catalunya,
Port of Valencia	ES		Technical University of Gdansk, World Maritime
Port of Hamburg	DE		University, ANPA, Sogesca, Cisco Systems,
Associated British Ports	UK		Lloyd's Register, IPEC, Europhar, Artemis, IBM



Project funded by the European Community, Directorate General 'Energy & Transport' under the  
'Competitive and Sustainable Growth' programme (1998 – 2002).



## INDICE

1.	Il Porto di Civitavecchia	pag. 3
1.1	Cenni storici ed ubicazione geografica	pag. 3
1.2	Configurazione e principali attività svolte nel porto	pag. 4
1.3	Futuri sviluppi del Porto	pag. 8
2.	La città di Civitavecchia	pag. 10
3.	Principali riferimenti legislativi sull'inquinamento atmosferico	pag. 13
4.	Il problema e la sua gestione	pag. 15
4.1	Genesi ed evoluzione del problema	pag. 15
4.2	Gestione del problema	pag. 16
5.	Analisi della soluzione adottata	pag. 19
6.	Considerazioni finali	pag. 20
7.	Possibili scenari per il futuro	pag. 22

### Allegati:

Allegato 1	Le banchine del Porto di Civitavecchia
Allegato 2	Lettera di lamentele dei cittadini in merito alle polveri
Allegato 3	Ordinanza dell'Autorità Portuale di Civitavecchia n. 05/02 del 15/04/02 per il contenimento della dispersione delle polveri
Allegato 4	Nota dell'Autorità Portuale di Civitavecchia protocollo n. 6978 del 16/07/2003
Allegato 5	Lettera dell'Autorità Portuale di Civitavecchia alle Imprese Portuali ed al Consorzio Autotrasportatori protocollo n. 1594 del 13/02/04
Allegato 6	Lettera dell'Autorità Portuale di Civitavecchia alle Imprese Portuali ed al Consorzio Autotrasportatori protocollo n. 1595 del 13/02/04
Allegato 7	Ordinanza dell'Autorità Portuale di Civitavecchia n. 10/04 del 15/03/2004 per l'impiego degli automezzi durante le operazioni di movimentazione delle merci polverose
Allegato 8	Verbale di riunione del 18/03/2004 con il quale si è convenuto sull'utilità di avviare una campagna di rilevamenti sulle emissioni in atmosfera
Allegato 9	Conferimento incarico all'Università della Tuscia di Viterbo per una campagna permanente di rilevamenti ambientali

Hanno collaborato alla stesura del documento i seguenti esperti:

- l'APC (Autorità Portuale di Civitavecchia): Stefano GAZZANO.
- l'APAT (Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i servizi Tecnici): Alfredo LEONARDI e Andrea BALZANI.
- Si ringraziano per la collaborazione: Enrico Biancucci, Giuseppina Di Pietro, Stefania Petrilli, Marcus Romiti, Morena Schipani, Rosetta Verbo.

## 1. Il Porto di Civitavecchia

### 1.1 Cenni storici e ubicazione geografica

Fondato nel 108 d.c., su preesistenti insediamenti etruschi, dall'Imperatore Traiano per dare un porto sicuro alla capitale dell'Impero, lo scalo di Civitavecchia ha continuato anche nella Roma dei Papi e sino ai giorni nostri la funzione per cui era stato fondato: la più sicura porta a mare di Roma, la Città eterna, custode di un passato che testimonia la grandezza artistica e storica dell'Italia. Fare scalo a Civitavecchia significa anche approdare nel cuore della misteriosa civiltà etrusca con mete di sicuro fascino: Tuscania, Tarquinia, Vulci, Viterbo, Cerveteri e tante altre da scoprire e da apprezzare.

Il porto di Civitavecchia, situato al centro della penisola italiana e del Mediterraneo, è oggi uno dei porti leader a livello nazionale ed europeo per la movimentazione di tutti i tipi di merci e per il traffico crocieristico e passeggeri che interessa oltre 2.500.000 di persone.



Esso rappresenta da sempre un'importantissima fonte di sviluppo per la città, grazie soprattutto alle numerose opportunità lavorative che è in grado di offrire direttamente alla comunità portuale ed al c.d. "indotto", cioè per tutti quei soggetti che pur non operando direttamente nel porto, traggono vantaggio dalle sue attività: basti pensare agli esercizi commerciali, agli operatori turistici, ai servizi di trasporto pubblici e privati, alla catena logistica, al terziario ecc.

## 1.2 Configurazione e principali attività svolte nel porto

Civitavecchia è il porto principale del network dei porti laziali: Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta. Con l'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia a Fiumicino e Gaeta, si è costituito il predetto network che mira alla redistribuzione delle risorse nei singoli scali per favorire il trasporto marittimo e la crescita dei traffici grazie all'estensione dell'offerta ed alla specializzazione di ciascun porto.

Attualmente il porto dispone di 25 banchine (vedi Allegato 1) con lunghezze variabili da 86 a oltre 400 m. dotate di gru con portata da 15 a 60 tonnellate e delle più avanzate tecnologie per la movimentazione e l'assistenza a navi dell'ultima generazione.

I traffici ro-ro occupano un ruolo fondamentale. Civitavecchia è storicamente uno scalo adibito a questo traffico, essendo il terminal di riferimento per la Sardegna con una evoluzione legata ai nuovi mercati nordafricani ed alle rotte di cabotaggio con la Spagna. Da Civitavecchia partono numerosi collegamenti per la Sardegna e la Sicilia. Recentissima è l'inaugurazione della nuova "Autostrada del Mare" che collega lo scalo laziale con quelli di Barcellona e Terragona, andandosi ad aggiungere alla linea già esistente con Valencia. Questo programma di sviluppo sposta rilevanti volumi di traffico dalle vie di comunicazione terrestri trasferendoli sulle vie marittime con enormi benefici ambientali e vantaggi economici. Ogni anno vengono movimentate circa 15.000.000 di tonnellate di merci, in particolare cementi, cereali, prodotti petroliferi, rinfuse solide (solfati, argilla, caolino, fosfato biammonico, carbonato di sodio, clinker, petroleum coke, petcoke calcinato, fluorite, ferroleghie, ferrocromo, cemento, fertilizzanti), materiali ferrosi, granaglie, legname, autovetture nuove, carta, oltre al traffico passeggeri e crocieristico. L'area destinata ai magazzini ed ai sili ha una capacità ricettiva di 35.000 tonnellate di granaglie e semi oleosi. Particolare importanza stanno acquisendo i traffici di auto nuove e di merci alla rinfusa, per cui Civitavecchia punta a diventare il primo scalo in Italia, sfruttando gli ampi spazi a disposizione, con la realizzazione di un fronte banchine di oltre 1.200 metri e aree asservite per 25 mila mq di magazzini ed uffici.

É in corso di realizzazione la nuova banchina container che disporrà di superfici attrezzate per 300.000 mq la quale permetterà di incrementare la movimentazione dei contenitori che attualmente si attesta a circa 30.000 unità. Per il 2008 gli obiettivi di mercato sono quelli di arrivare ad una cifra variante tra i 90.000-125.000 container annui.

Per la sua posizione strategica Civitavecchia si propone inoltre come porto feeder per tutte le rotte marittime.



Al centro del Mediterraneo, servito da un veloce ed efficiente sistema stradale, autostradale e ferroviario che lo collega alla capitale ed agli aeroporti di Fiumicino, Ciampino ed alle regioni limitrofe, il sistema dei porti laziali è punto di riferimento strategico per l'accesso alle più importanti zone turistiche ed alle grandi rotte crocieristiche.

Civitavecchia è oggi il primo porto per le crociere in Italia con un incremento annuo del 30%. Nel 2001 è stato completato il terminal crocieristico “Bramante”, un’infrastruttura di 118 metri di lunghezza per un totale di 2000 mq di superficie. All’interno vi sono strutture ricettive, dotazioni di sicurezza, apparati di telecomunicazione che consentono alle compagnie di navigazione di effettuare le “turn around operations” in sicurezza e comfort per i passeggeri. La stazione marittima ospita diversi servizi per i passeggeri, come sale d’attesa, sportelli bancari, deposito bagagli, biglietterie, bar e ristoranti.

L’Autorità Portuale ha inoltre avviato un progetto di riqualificazione del waterfront valorizzando il porto storico e portando la storia nel futuro in un ottica di fruizione attiva da parte della cittadinanza. Fondamentalmente si stanno valorizzando le tracce degli antichi splendori coniugando la rivalutazione artistica e storica con le esigenze funzionali di un porto moderno.

Verrà così recuperato il patrimonio artistico ed archeologico presente nell’area portuale dove sono evidenti le testimonianze di famosi architetti, quali il Forte Michelangelo, progettato da Donato Bramante e da Antonio da Sangallo; il molo del lazzeretto; il muraglione di Urbano VIII e la fontana realizzata su disegno di Luigi Vanvitelli.





Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un grande e spettacolare oceanario per accogliere la fauna e le ricchezze dei fondali marini e di una serie di edifici e strutture di grande richiamo turistico e commerciale. Il porto di Civitavecchia è un porto marittimo nazionale dove tutte le attività commerciali, ivi comprese le operazioni portuali, vengono svolte da soggetti privati i quali, attualmente sono 170, con un aumento del 12% dalla data di costituzione dell'Autorità Portuale. Intorno al porto si estende la città che è caratterizzata dalle abitazioni a ridosso del porto stesso e da industrie ed attività commerciali.



Un antemurale attualmente in fase di estensione difende l'area portuale dai venti prevalenti. La costa limitrofa è caratterizzata da massi e scogliere naturali. Le principali caratteristiche del Porto sono riassunte nella seguente tabella.

Informazioni generali sul Porto	
Superficie territoriale	664.657 mq
Superficie territoriale sotto la giurisdizione del Porto	664.657 mq
Acque navigabili del Porto	851.000 mq
Limite giurisdizionale marino	42 miglia marine
Sviluppo totale delle banchine	6.700 m
Max lunghezza nave ormeggiata	320 m
Max pescaggio nave ormeggiata	13,50 m

La tabella sottostante riferisce numericamente sul volume d'affari del porto di Civitavecchia:

Traffico merci e passeggeri	
Merci varie	14.353.015 t/anno
Contenitori TEU	25.365 t/anno
Passeggeri navi da crociera	558.530 anno
Passeggeri traghetti di linea	1.734.837 anno



### 1.3 Futuri sviluppi del Porto

Il piano triennale delle opere, che culminerà in un ulteriore aumento delle capacità ricettive ed operative del porto, prevede diversi progetti per circa 600.000.000 di euro tra cui la realizzazione di due modernissimi Terminal per il traffico crocieristico, di nuove banchine, di moderne strutture per i passeggeri, di avanzati sistemi di sicurezza e di ulteriori bitte antitempesta.

I Terminal, che saranno collegati al sistema portuale attraverso un ponte mobile situato in corrispondenza del molo Vespucci, sono stati progettati all'insegna della massima efficienza, multifunzionalità e sicurezza. Le strutture di accoglienza saranno in grado di servire contemporaneamente più navi, grazie alla collocazione strategica dei dispositivi di entrata ed uscita dei passeggeri ed alla presenza di strutture mobili, sia per l'accoglienza dei passeggeri stessi che per il controllo bagagli. Ogni dispositivo è stato progettato nel pieno rispetto dei più recenti piani di sicurezza, con telecamere in continuo monitoraggio e sotto la sorveglianza di personale autorizzato specializzato.

Passeggeri e croceristi potranno disporre di esercizi commerciali, punti di ristoro ed effettuare, se richiesto, il check in dei bagagli direttamente per l'aeroporto internazionale di Fiumicino, che dista dallo scalo solo quaranta minuti ed è collegato da una rete ferroviaria ed autostradale efficiente.

Civitavecchia si propone quindi come "home port", ovvero come punto di partenza e di arrivo, non solo per le numerosissime località turistiche del Lazio e del Centro Italia, ma anche per tutto il Mediterraneo. Obiettivo dello scalo è diventare il più importante porto crocieristico d'Europa e del Mediterraneo, con l'80% delle operazioni in "turn-around" ed il 20% per i transiti.

Per favorire il traffico passeggeri, caratterizzato da una continua crescita e da un sempre maggior interesse da parte delle Compagnie di Navigazione di tutto il mondo, l'Autorità Portuale ha individuato una nuova localizzazione della Darsena traghetti in prossimità dell'imboccatura del porto, che si estenderà su una superficie di 50.835 mq con un fronte banchine di 100.000 mq dove potranno essere ospitate fino ad otto navi. Per i periodi estivi, caratterizzati da un'intensificazione del traffico, un ulteriore posto nave da destinare ai traghetti è previsto fra il terminal crocieristico e la banchina commerciale.

La nuova Darsena sarà servita direttamente dalla viabilità portuale principale extradoganale per consentire al traffico terrestre, indotto dai traghetti ed esente da formalità di frontiera, di

circolare senza interferire con il traffico commerciale soggetto, al contrario, ai controlli doganali.

Sono in costruzione nelle aree a nord del porto grandi terminal che saranno adibiti ai traffici auto, container, e grandi masse. Questo significherà triplicare la ricettività dello scalo laziale. Civitavecchia punta inoltre a divenire il primo scalo d'Italia per la movimentazione di auto nuove grazie agli accordi con i più importanti operatori del mercato, sfruttando gli ampi spazi a disposizione.

Ma l'opera in programmazione di maggiore interesse è la Darsena Grandi Masse. Questa, oggetto di uno specifico decreto di compatibilità ambientale, rappresenta un'opera importante ai fini dell'espansione del porto commerciale in quanto destinata ad accogliere i prodotti petroliferi e parte delle merci sfuse che attualmente occupano le banchine commerciali del porto esistente limitandone le capacità e aumentando le attese degli operatori nonché creando problemi ambientali alla città.

Infine è importante accennare alla questione del sistema logistico che l'Autorità Portuale sta approntando e per la cui realizzazione stà collaborando con molti interlocutori pubblici e privati; infatti è noto che l'operatività e l'efficienza delle calate portuali non si esaurisce nella loro realizzazione ma, piuttosto, necessita della messa a punto di un sistema gestionale capace di garantire il servizio ad esse connesso. Da ciò dipende il soddisfacimento della domanda di mercato. Con questa consapevolezza, Ferrovie, ANAS ed Autostrade hanno accettato l'invito dell'Autorità Portuale di Civitavecchia ad avviare un programma di realizzazione e di gestione del patrimonio di infrastrutture rivolto al rafforzamento logistico.

## **2. La città di Civitavecchia**

La città di Civitavecchia è ubicata nella regione Lazio, il suo territorio si estende su di una superficie di 71,95 kmq ed ha una popolazione di 55.900 abitanti.

L'economia è basata sul commercio, sul turismo, sul terziario. Molto sviluppato è anche il settore industriale nei rami energetico, meccanico, caseario e conserviero; sono presenti sul territorio inoltre un cementificio, zuccherifici e distillerie.

Le infrastrutture presenti sul territorio favoriscono le attività sopraelencate; il porto è collegato direttamente all'intera rete ferroviaria europea attraverso le direttrici Roma-Torino-Ventimiglia-Narbonne-La Coruña e alla linea ferroviaria italiana Torino-Genova- Pisa-Roma-Napoli-Reggio di Calabria con diramazioni a Pisa per Firenze, Bologna e Venezia; a Grosseto per Siena e Chiusi; a Napoli per Taranto.

Molto ben ramificato è anche il sistema stradale e autostradale: L'Autostrada A12 consente il veloce trasferimento da Civitavecchia a Roma, da dove è possibile inserirsi nell'Autostrada A1 che garantisce i collegamenti con il sistema autostradale nazionale ed europeo. La realizzazione della superstrada Civitavecchia-Orte consente la creazione di un Land-bridge con la costa adriatica; da Orte infatti parte anche la E-45 che la collega direttamente a Ravenna.

Non mancano infine i collegamenti con gli aeroporti: il Leonardo da Vinci di Fiumicino si raggiunge in circa 45 minuti, attraverso l'Autostrada A12, oppure vi si può arrivare con i treni messi a disposizione dalle Ferrovie dello Stato da diverse stazioni di Roma.

L'aeroporto di Ciampino invece, si raggiunge in poco più di un'ora percorrendo l'Autostrada A12 fino al GRA (Grande Raccordo Anulare) da dove, seguendo la direzione Napoli, si incontra l'apposita uscita. Le Ferrovie dello Stato garantiscono treni da Roma Termini ogni 30 minuti.

La città, nel corso dei secoli, si è sviluppata intorno al porto, pertanto, le relazioni si esauriscono in un rapporto di vicinato che da un lato può essere visto con favore nel caso in cui il porto offra risvolti economici e dall'altro, invece, come fonte di fastidio a causa delle molteplici attività che ivi si svolgono e che potrebbero comportare un incremento di traffico ed altri tipi di impatto ambientale (rumore, emissioni in atmosfera, scarichi in acqua, occupazione di aree, gestione rifiuti, ecc.).

L'Autorità Portuale di Civitavecchia sta cercando di favorire l'interazione con la città promuovendo l'immagine del porto attraverso varie iniziative; si sta iniziando una campagna

di informazione per rendere tutta la cittadinanza consapevole dei passi che si stanno compiendo verso una certificazione ambientale. Si è in contatto costante con la ASL RMF Spresal per un controllo continuo delle attività lavorative riguardanti l'imbarco, sbarco e movimentazione di merce alla rinfusa che sono la principale fonte di lamentele ed esposti.

Come meglio appresso specificato, l'Università della Tuscia di Viterbo è stata incaricata di avviare una campagna permanente di rilevamenti sulla qualità dell'aria.

Il porto storico, in particolari ricorrenze ed occasioni, viene aperto alla città per rappresentazioni teatrali itineranti, eventi culturali, manifestazioni sportive e religiose, visite su navi di particolare interesse, ecc....

L'Autorità Portuale continua ad accogliere persone che intendono affinare la propria formazione mettendo a loro disposizione il know how acquisito e permettendo loro di effettuare stage mirati sotto la guida dei Dirigenti preposti.

Ogni anno viene effettuata una visita guidata del porto da parte dell'Istituto di Diritto della Navigazione dell'Università di Studi di Roma "La Sapienza" con particolare riguardo all'aspetto giuridico delle operazioni portuali.

Vengono effettuate da numerose scuole superiori visite guidate del porto, vengono accolti studenti del 4° e del 5° anno per effettuare stage mirati. Viene data informazione mediante conferenze in loco o presso le sedi delle scuole stesse. In particolare gli istituti che maggiormente hanno contatti con l'Autorità Portuale sono: il Liceo Scientifico Tecnologico "Marconi" e l'IPSIA Calamatta.

Particolare importanza viene data all'informazione tramite pubblicazioni divulgative tipo "Il Waterfront di Civitavecchia",



pubblicazioni periodiche, tipo “Portweek”,



**PORT EVENTS**

prima recata al palazzo del Pisco, dove è stata ricevuta dall'assessore al bilancio Salvatore Benda e poi ha visitato il porto, incontrando il presidente dell'Autorità Portuale Gianni Moschetti e numerosi operatori delle scali.

«La Conferenza», ha detto Moschetti, «è stata in prima banca a mostrare interesse per lo scalo per il suo valore storico, contribuendo sostanzialmente al recupero delle aree tramandate». L'opera, che comporta un costo complessivo di un milione e 200.000 euro, è stata avviata nelle scorse settimane: sarà conclusa prima dell'estate e l'Istituto toscano ha approntato il restauro con 258 milioni annui.

Benedetti ha mostrato grande interesse per i progetti riguardanti l'ampiamiento del porto sottolineando come «nel 1992 la Cassa di Risparmio di Firenze abbia acquisito la maggioranza della Cantic, credendo nelle grandi potenzialità di Livorno, che finalmente si stanno concretizzando. La città si è riappropriata del suo titolo del suo ruolo: il porto di Roma, l'avvio delle autostrade del mare, il network, le iniziative dell'amministrazione comunale stanno consentendo un colpo di reni in grado di far recuperare le scali del passato».

**Tecnici di tutta Italia a confronto per concordare gli obiettivi da raggiungere**

**Ecoports, l'Europa guarda ai problemi ambientali negli scali**

Lo scorso 26 gennaio si sono riuniti a Civitavecchia, su invito del Presidente Giovanni Marchionni, i rappresentanti delle Autorità Portuali di Trieste (Vito Rizzoli), Genova (Giuseppe Canepa e Giuseppe Di Luca), Livorno (Paolo Giannetti e Natale Franco), Civitavecchia (Stefano Gazzano e Guido Lupi) nonché dell'APAT (Alfredo Lorenzelli) e della Sog. S.A. S.A. (Marco Pirella) per concordare gli obiettivi da conseguire nell'ambito del progetto europeo Ecoports finalizzato all'individuazione delle soluzioni ai problemi ambientali in ambito portuale.

In tale contesto il gruppo elaborerà delle linee guida per migliorare i rapporti tra le città ed i porti garantendo, nel contempo, uno sviluppo economico sostenibile delle attività portuali ed un miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

Quanto sopra verrà poi illustrato ai partners europei del progetto.

**PORTWEEK**

ed interattive (Compact Disc), tipo “ Antiche o nuove rotte del Mediterraneo”.

### **3. Principali riferimenti legislativi sull'inquinamento atmosferico**

Direttive CEE numeri 80/779, 82/884, 84/360 e 85/203 concernenti norme in materia di qualità dell'aria, relativamente a specifici agenti inquinanti, e di inquinamento prodotto dagli impianti industriali;

Conclusioni del Consiglio dei Ministri dell'Unione europea del 06 ottobre 1995;

Legge n. 84 del 28/01/1994 (G.U. 4/02/94 n.28) Riordino della legislazione in materia portuale;

D.P.R. n. 203/88 (G.U. 16/6/88 n.140) Norme per l'inquinamento dell'aria originato da insediamenti industriali;

D.P.R. del 25/7/91 (G.U. 27/7/91 n.175) Emissioni poco significative ed attività a ridotto inquinamento atmosferico;

D.P.C.M del 28/3/83 (G.U. 28/5/83 n. 145) Limiti massimi di accettabilità delle concentrazioni degli inquinanti;

D.P.C.M del 21/7/89 ( G.U. 24/7/89 n. 171) Norme per la qualità dell'aria relative a specifici agenti inquinanti;

D.M. del 12/7/90 (G.U. 30/7/90 n.176) Linee guida per il contenimento delle emissioni inquinanti degli impianti industriali e la fissazione dei valori minimi di emissione;

D.M. del 15/4/94 (G.U. 10/5/94 n.107) Norme tecniche in materia di livelli e di stati di attenzione e di allarme per gli inquinanti atmosferici nelle aree urbane;

D.M. 12/7/94 (G.U. 22/7/94 n. 170) Modificazioni al D.M. del 12/7/90;

L.R Lazio n.48/89 ( B.U.R.L 1/8/89 n.21) Delega alle province di funzioni in materia di qualità dell'aria ai fini della protezione della salute e dell'ambiente;



L.R. Lazio n.14/99 ( B.U.R.L. 30/8/99 n.24) Organizzazione delle funzioni a livello regionale e locale per la realizzazione del decentramento amministrativo;

D.G.R. Lazio n.1319/92 ( B.U.R.L. 20/5/92 n.14) Disposizioni sull'applicazione della normativa vigente in materia di inquinamento atmosferico;

D.G.R. Lazio n.13808/92 ( B.U.R.L. 10/5/93 n.13) Direttive alle amministrazioni provinciali ad integrazione della D.G.R. 1319/92;

D.G.R. Lazio n. 7104/96 Direttiva alle Amministrazioni provinciali in materia di prevenzione e controllo dell'inquinamento atmosferico ai sensi della L.R. 48/89;

Ordinanza n° 5/02 del 15/04/2002 con la quale il Presidente dell'Autorità Portuale ha dettato le precauzioni tecniche minime da adottare al fine di consentire il regolare svolgimento delle operazioni commerciali e, nel contempo, di limitare al massimo il fenomeno della dispersione di polveri nell'ambiente;

Lettera circolare n° 1594 del 13/02/2004 con la quale il Presidente dell'Autorità Portuale ha imposto l'utilizzo di attrezzature e/o mezzi differenti da quelle attualmente in uso per le operazioni portuali inerenti le merci polverose;

Lettera circolare n° 1595 del 13/02/2004 con la quale il Presidente dell'Autorità Portuale ha stabilito che gli automezzi impiegati nelle operazioni di movimentazione di merci polverose devono essere muniti di apposito permesso solo a seguito di verifica dell'idoneità del mezzo di trasporto ;

Ordinanza n° 10/04 del 16/03/2004 con la quale il Presidente dell'Autorità Portuale ha dato attuazione alla lettera circolare n. 1595 del 13/02/2004;

.

## **4. Il problema e la sua gestione**

### **4.1 Genesi ed evoluzione del problema**

Il problema è nato a seguito di lamentele (vedi Allegato 2) a causa della dispersione di polveri durante le operazioni di carico, scarico e movimentazione di merci polverose alla rinfusa.

Infatti, si è sperimentato che le attrezzature esistenti, in caso di vento e di camions non dotati di sponde sufficientemente alte, favoriscono la dispersione di polveri nell'ambiente. Indipendentemente dal fatto che le polveri fossero o meno nocive e che i lavoratori esposti fossero dotati di idonei dispositivi di protezione individuale, è politica dell'Autorità Portuale di Civitavecchia rispettare l'ambiente in tutte le sue forme, in tal senso, con Ordinanza 02/05 dell'Aprile 2002 (vedi Allegato 3), l'Autorità Portuale ha voluto disciplinare le attività portuali legate alla movimentazione di merci polverose, allo scopo di limitare al massimo il fenomeno della dispersione di polveri nell'ambiente.

E' altresì ovvio come, utilizzando attrezzature obsolete e tecnologicamente non avanzate, in presenza di condizioni di vento particolari, durante la movimentazione di merci polverose (quali ad esempio il carbone, il caolino, ecc.) potrebbero essere superati i limiti imposti dalla normativa sulla dispersione di polveri in atmosfera, comportando responsabilità anche di tipo penale per gli operatori.

Quindi: tutela dell'ambiente, necessità di evitare coinvolgimenti legali, indispensabilità di garantire comunque il regolare svolgimento dei lavori per far giungere le materie prime nelle fabbriche e per non creare tensioni sociali dovute a sospensioni lavorative, hanno richiesto una sinergia di interventi tra le istituzioni ( Autorità Portuale di Civitavecchia, A.S.L., Comune, ARPA, Capitaneria di Porto di Civitavecchia) preposte a governare una fase intermedia necessaria a risolvere il problema e a disciplinare le relative procedure temporanee di attuazione.

E' evidente che in questa situazione la "scoperta" che un ciclo lavorativo complesso potrebbe non garantire il rispetto esatto di tutti i criteri di legge, crea una problematica che deve essere risolta senza bloccare l'operatività del porto. Tale eventuale blocco, è noto, oltre a comportare gravi risvolti sociali sull'occupazione procurerebbe danni all'economia locale, nazionale, se non anche transnazionale.

## 4.2 Gestione del problema

E' quindi stato concordato tra operatori ed istituzioni di attuare una "fase di transizione" durante la quale, a determinate condizioni, si può continuare ad operare anche prima del raggiungimento delle condizioni ottimali.

In tale "fase di transizione" l'obiettivo è stato quello di far approvare dalle Autorità competenti (Autorità Portuale di Civitavecchia, A.S.L., Comune, ARPA, Capitaneria di Porto di Civitavecchia, Forze dell'Ordine) le "procedure temporanee di gestione del problema".

In altre parole il cambiamento non si è potuto immediatamente attuare ma ha richiesto una fase temporale prestabilita. In questa fase si è continuato ad operare con le apparecchiature esistenti adattandole e migliorandole nonché adottando appropriate procedure temporanee di gestione fino al giorno in cui sarà possibile lavorare a pieno regime con i nuovi macchinari tecnologicamente all'avanguardia che garantiranno il pieno rispetto della legge tramite adeguate procedure standardizzate.

Alla luce di quanto sopra esposto, la situazione si è quindi evoluta come di seguito descritto.

Il 16/7/2003 a tutte le imprese che movimentano merci polverose sono state impartite, con nota dell'Autorità Portuale di Civitavecchia (vedi Allegato 4), le seguenti prescrizioni:

- Utilizzo del circuito chiuso oppure di tramogge depolverate con proboscide telescopica dotata di sensori;
- Utilizzo di benne del tipo "a chiusura ermetica";
- Utilizzo di automezzi dotati di cassoni a tenuta stagna e di sovrasponde idonee ad evitare la caduta di polveri durante il carico.

Contemporaneamente è stato però necessario consentire l'operatività del porto e pertanto, in accordo con l'ASL Rm F e la Capitaneria di Porto, nella fase di transizione, si è proceduto in due diverse direzioni per disciplinare le procedure temporanee di gestione della stessa, finalizzate all'utilizzo degli impianti esistenti nell'attesa dell'entrata in esercizio dei nuovi:

1. Valutando le proposte del Comitato di Igiene e Sicurezza del Lavoro istituito ai sensi dell'art. 7 del D. Lgs. 27/7/1999, n° 272, sono state suggerite determinate procedure, adottate volontariamente in sede di riunione dalle Imprese interessate ed approvate dalla ASL Rm F e dalla Capitaneria di Porto. Questo è stato possibile perché nel nostro caso la legge italiana è propositiva e non impositiva: cioè lascia al datore di lavoro la facoltà di scegliere le procedure più idonee per raggiungere determinati

obiettivi imposti dal legislatore e, nello stesso tempo, conferisce ad Enti predeterminati il compito di una successiva verifica di tali procedure;

2. Grazie ad un'intesa con l'ASL Rm F e con la Capitaneria di Porto è stato possibile utilizzare un istituto giuridico ad hoc per impartire delle prescrizioni e per stabilire dei parametri che avrebbero comunque lasciato margini di operatività abbastanza ampi ma, ovviamente, vincolati al rispetto delle norme esistenti. In altre parole la facoltà di scelta delle attrezzature da utilizzare in questa fase è stata lasciata alle imprese Portuali ma la quantità delle emissioni e della dispersione deve comunque rientrare nei limiti imposti. Ciò dal punto di vista dell'imprenditore ha comportato minori introiti, costi maggiori ed operazioni più prolungate, ma ha salvaguardato l'operatività mediante attrezzature obsolete. La comunità portuale ha beneficiato della mancanza di tensioni sociali dovuti a licenziamenti temporanei e la città nel suo insieme ha goduto di condizioni ambientali idonee.

Prima della scadenza dei termini imposti, le imprese interessate si sono appellate al predetto principio della propositività delle norme in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed hanno richiesto di poter operare con attrezzature differenti da quelle suggerite dall'Autorità Portuale di Civitavecchia ma, comunque, più moderne e tecnologicamente più avanzate rispetto a quelle attualmente in uso. Il divario verrebbe colmato da procedure molto più restrittive. Preso atto di quanto sopra l'Autorità Portuale di Civitavecchia, in data 13/2/2004, ha impartito le seguenti prescrizioni (vedi Allegati 5 e 6), considerato che le responsabilità civili e penali durante tutta la fase delle operazioni portuali, ivi compresi gli "appropriati provvedimenti per evitare che le misure tecniche adottate possano causare rischi per la salute della popolazione o deteriorare l'ambiente esterno", ricadono esclusivamente sul datore di lavoro:

- acquisizione e messa in esercizio di nuove attrezzature tecnicamente più evolute;
- adozione di idonee procedure comportamentali;
- ottenimento dell'autorizzazione della Provincia di Roma ai sensi del combinato disposto del D.P.R. 24/5/1988, n° 203 e della L.R. n° 14 del 6/8/1999;
- rilascio di apposito permesso di accesso in porto solo agli automezzi giudicati idonei per le operazioni di movimentazione di merci polverose nell'ambito portuale di Civitavecchia. L'obbligo di richiedere tale permesso, subordinato alla idoneità ambientale del mezzo, è stato in seguito imposto con ordinanza n. 10/04 del 15/03/2004 (vedi Allegato 7);

Successivamente, a seguito della riunione del 18/03/2004, l'A.S.L. RM F e l'Autorità Portuale di Civitavecchia hanno convenuto di avviare una campagna di rilevamenti sulle emissioni in atmosfera derivanti dalle attività portuali al fine di prevenire eventuali problematiche ambientali, (vedi Allegato 8).

Il 16/04/2004 è stata incaricata l'Università della Tuscia di Viterbo di effettuare i rilevamenti di cui sopra. Tali rilevamenti, che saranno resi pubblici, costituiranno la base per l'emanazione di eventuali provvedimenti migliorativi. Particolare riferimento è stato fatto al progetto ECOPORTS ed alle procedure per l'affiliazione alla ECOPORTS FONDATION (vedi Allegato 9).

Allo stato attuale gli operatori portuali hanno terminato la loro fase di studio ed hanno reperito sul mercato le attrezzature che loro reputano più idonee per assicurare il rispetto dei limiti di legge e per soddisfare le richieste che pervengono dalla cittadinanza e dalla comunità portuale. Si è in attesa di conoscere la data di entrata in funzione.

## 5. Analisi della soluzione adottata

La soluzione adottata può essere analizzata sotto i seguenti punti di vista:

1. tecnico;
2. economico;
3. ambientale;
4. relazione tra porto e città.

Dal punto di vista tecnico la soluzione adottata non è stata la migliore disponibile in quanto, quella proposta dall'Autorità Portuale, sarebbe stata la più idonea dal punto di vista ambientale perché già sperimentata presso altri porti europei che stanno utilizzando attrezzature completamente all'avanguardia secondo solamente al ciclo chiuso.

Dal punto di vista economico degli operatori, nel breve periodo l'investimento è sensibile e creerà delle difficoltà economiche agli imprenditori ma, nel medio-lungo termine non potrà che fornire risultati positivi in quanto verrebbero:

- eliminati i costi sociali dovuti ad eventuali malattie professionali ed a risarcimento danni nei confronti di terzi;
- evitate sospensioni delle lavorazioni durante momenti di particolari condizioni atmosferiche negative o durante contestazioni;
- disperse minori quantità di merci durante le operazioni portuali;
- recuperati i materiali che, allo stato attuale delle cose, sono considerati rifiuti e come tali smaltiti, con ulteriore aggravio dei costi e nocimento all'ambiente.

Dal punto di vista ambientale i vantaggi sono evidenti in quanto viene diminuita la dispersione di polveri in atmosfera.

Dal punto di vista relazionale con la città i benefici sono ancor più evidenti, in quanto immediati, perché la cittadinanza tutta non potrà non prendere atto che il porto si è dimostrato sensibile alle sue richieste, acquisendo finalmente la consapevolezza che lo stesso sarà sempre un interlocutore valido, disponibile, recettivo e comunicativo, capace di responsabilizzarsi e di responsabilizzare la comunità portuale, ben disposto a fornire tutte le informazioni necessarie per evitare qualsiasi diffidenza tra la città ed il porto.



## 6. Considerazioni finali

L'intera vicenda è stata utile per imparare a gestire situazioni di crisi nel modo migliore e più rapidamente possibile. I punti principali e le chiavi di lettura per affrontare le problematiche sono le seguenti:

- a) Dare ascolto alle lamentele ed alle richieste che pervengono dalla cittadinanza alla comunità portuale, fornendo la più ampia informazione di come si sta operando e di quali sono i piani di miglioramento futuri;
- b) Accettare e proporre la cooperazione. Un esempio locale è l'ampio risalto dato al Comitato di Igiene e Sicurezza del Lavoro del porto di Civitavecchia il quale è stato investito anche della funzione propositiva in materia ambientale, allargando il consenso ad esperti, parti sociali, pubbliche amministrazioni, studiosi ecc.;
- c) Trovare un ampio accordo con gli operatori per cercare che essi stessi risolvano autonomamente le problematiche lamentate, con la collaborazione delle pubbliche amministrazioni le quali, con tutta la loro esperienza, il loro peso e le loro facoltà dovranno cercare di governare il problema anche laddove ci si possa scontrare con gli interessi economici delle parti.

A Civitavecchia si è verificata un'ampia convergenza tra tutte le pubbliche amministrazioni interessate che, nel corso di una conferenza di servizi informale, hanno chiarito le problematiche da affrontare, applicando la legge senza creare danni all'economia, senza provocare tensioni sociali ma, nel contempo, non tollerando violazioni alle norme che tutelano l'ambiente. Tutto ciò per dire che è stato accettato un piccolo sacrificio per tollerare attrezzature che non sono completamente all'altezza della situazione ma allo stesso momento sensibilizzare gli operatori ad osservare più strettamente le regole auto impostesi oppure dettate dalle pubbliche amministrazioni per poter lavorare temporaneamente con la tecnologia esistente nel rispetto dell'ambiente. Sicuramente le operazioni portuali impiegheranno più tempo, subiranno dei ritardi perché bisognerà adottare maggiore cautela ma questo è un prezzo che si dovrà pagare al fine di poter permettere la normalità delle operazioni stesse nello sviluppo sostenibile di un futuro migliore con nuove attrezzature sempre all'avanguardia, tenendo sempre presente che la tutela dell'ambiente non si esaurisce con l'acquisto di un macchinario o con l'adozione di una nuova procedura: migliorarsi è sempre possibile.

Va comunque evidenziato che forse sarebbe stata opportuna una più ampia azione divulgativa nei confronti della cittadinanza su quanto si è fatto e su gli strumenti adottati per risolvere il problema.

In tal senso, l'utilizzazione di mezzi di comunicazione quali “ Tv, Radio locali, articoli su quotidiani regionali, opuscoli informativi, ecc.” stà diventando una consuetudine comunicativa dell'Autorità Portuale di Civitavecchia dei confronti della comunità portuale e della cittadinanza di Civitavecchia.

## **7. Possibili scenari per il futuro**

Nel futuro le operazioni portuali relative alle merci polverose alla rinfusa verranno tutte concentrate in un'area particolare del porto, racchiusa ed attrezzata, dove potranno entrare, a determinate condizioni, solo gli addetti ai lavori.

Verranno create delle banche dati e biblioteche on line nelle quali sarà possibile consultare normative, manuali e tutta la letteratura in materia.

Nel sito internet dell'Autorità Portuale di Civitavecchia una sezione sarà interamente dedicata all'ambiente e verrà istituito un forum dove sarà possibile scambiarsi esperienze ed ottenere informazioni in materia.

Saranno installate centraline di rilevamento e in più verrà fornita informazione alla cittadinanza, alla comunità portuale ed agli addetti ai lavori di tutte le problematiche inerenti la situazione ambientale.

Ulteriore auspicabile scenario per il futuro è quello di cercare di convincere gli operatori ad utilizzare sempre mezzi all'avanguardia incentivandoli nel migliore dei modi e soprattutto facendo opera di prevenzione, formazione e di convincimento perché la salute è un bene di tutti e va tutelato.

Allegato 1: Le banchine del Porto di Civitavecchia



Allegato 2: Lettera di lamentele dei cittadini in merito alle polveri



Civitavecchia, 23/01/04



Spett.le  
Autorità Portuale  
Civitavecchia (RM)

e.p.c. Capitaneria di Porto  
Civitavecchia (RM)

@@2004/00000931@@  
RM 27/01/2004@@  
AUTORITÀ PORTUALE CIVITAVECCHIA

Oggetto: Danneggiamento auto.

CPR

In riferimento alla scarica della nave "SLOTTERDIEP" nei giorni 19-20-21 c.m. ormeggiata alla banchina n.22 carica di materiale sfuso (prodotto cementizio), con la presente Vi comuniciamo che le aree limitrofe sono state interessate da una cospicua ricaduta di tale materiale pulvirulento.

Ovviamente anche le ns. auto parcheggiate in prossimità dell'ingresso uffici dell'edificio il "Saraceno" sono state ricoperte da un sensibile strato di polverosità.

Il successivo intervento di pulizia (anche a stazione di lavaggio) ha lasciato in evidenza chiari segni di deterioramento delle superfici comprese quelle vetrate.

Si chiede pertanto a Codesta Autorità un preciso intervento al fine di ottenere il dovuto risarcimento per i danni subiti che potremmo documentare a Vs. richiesta.

Non è nelle ns. competenze, ma non è difficile immaginare i danni che provocano alla salute di chi, per motivi di lavoro trascorre qui molte ore della giornata.

Vi riportiamo dunque di seguito le targhe delle auto danneggiate:

**DITTA SPORTIELLO**

Autovettura RM 24170  
AX 702 TS  
RM 98905X  
AF 594 NZ  
AN 805 MW  
BJ 266 GW  
RM 35925T  
PI 545434  
AG 028 PE  
Autocarro CC 398 CW  
AM 405 JX  
CC656 DM

AS 576 PC

N° 13

**CAPITAL LOGISTIC & TRANSPORT SUD**

Autovettura AJ 057 KN  
CA 345 KK  
Roma 4D1825

N° 3

☒ Presidente

☐ Segret. Gen.

☐ Dirig. Area A.

☐ Dirig. Area B.

☐ Uff. Produzione

☐ Uff. Consulenza

☒ Dirig. Area Istruz.

1 Uff. Sicurezza

1 Uff. Leg. Port. e Acc.

1 Uff. Demanio

1 Uff. Segreteria Gen.

**ROMA TERMINAL CONTAINER S.p.A.**

Autovettura CC 309 JR  
AW 880 GK  
CC 788 LE  
Autovettura CF 187 DJ  
CJ 794 HR  
AC 950 TF  
CJ 752 TA  
AW 181 GW  
Roma 8D8008  
Scooter AZ 32273 N° 10

**ORION MARE S.r.l.**

Autovettura BD 534 ZD  
BT 129 XV  
BM 560 YK N° 3

**CARGOSPED INTERNATIONAL S.p.A.**

Autovettura BP 318 WS  
AC 672 TP  
LT 537341  
BE 248 DX  
CA 858 FR N° 5

Distinti saluti.

SPORTIELLO S.n.c.

ORION MARE S.r.l.

CARGOSPED INTERNATIONAL S.p.A.

ROMA TERMINAL CONTAINER S.p.A.

CAPITAL LOGISTIC & TRANSPORT SUD



Allegato 3: Ordinanza dell'Autorità Portuale di Civitavecchia n.05/02 per il contenimento della dispersione delle polveri

**AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA**



**ORDINANZA N°05/02**

**IL PRESIDENTE**

Considerato che la movimentazione di merci polverose in genere, a causa dello spandimento e trasporto delle polveri, arreca una evidente molestia e disagio e costituisce potenziale pericolo sia al personale interessato alla movimentazione che alle persone presenti nelle limitrofe aree portuali;

Ritenuta la necessità di prescrivere le precauzioni tecniche minime da adottare al fine di consentire il regolare svolgimento delle operazioni commerciali e, nel contempo, di limitare al massimo il fenomeno della dispersione di polveri nell'ambiente;

Visto il foglio prot. n° 426 del 21/3/2002 con il quale l'ASL RM/F ha espresso il proprio parere favorevole;

Visto il foglio prot. n° 4591 del 29/3/2002 con il quale la Capitaneria di Porto ha espresso il proprio parere favorevole;

Visto il D.P.R. 27/4/1955, n° 547;

Visto il D.P.R. 19/3/1956, n° 303;

Visto il D. Lvo 19/4/1994, n° 626 (e successive modifiche e integrazioni) ed in particolar modo gli artt. 3 e 4;

Visto il D. Lvo 14/8/1996, n° 493;

Visto il D. Lvo 27/7/1999, n° 272 ed in particolar modo l' art. 4;

Visto il D.M. 2/5/2001;

Vista la L. 28/1/1994, n° 84 ed in particolar modo gli artt. 6, 8 e 24;

Visti gli artt. 79 ed 82 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione;

Visto il Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia n° 56/98 del 12/10/1998;

Visti gli atti d'ufficio;

## ORDINA

### Art. 1

A partire dal 22.04.2002 le operazioni portuali relative alle merci polverose, fermo restando quanto stabilito dalla normativa vigente in premessa citata, potranno essere effettuate a condizione che siano osservate le seguenti prescrizioni:

- a) Impiego di attrezzature idonee ad evitare qualsiasi tipo di dispersione di polveri nell'ambiente durante tutte le fasi delle operazioni portuali;
- b) Le attrezzature di cui al precedente comma a) devono essere atte ad evitare una eccessiva caricazione dei mezzi di trasporto e/o la caduta in mare o in banchina della merce;
- c) Trasporto mediante cassoni a tenuta dotati di teli idonei per la copertura totale del carico che eviti il trafilemento esterno della merce e lo spolveramento durante il trasporto stesso;
- d) Posizionamento del telo immediatamente nella fase successiva alla caricazione anche prima di recarsi alla pesa;
- e) Delimitazione delle aree interessate dalle operazioni portuali relative alle merci utilizzando la prescritta segnaletica di sicurezza. In particolare dovrà essere ben individuata sia la zona di carico che il settore di movimentazione dei mezzi impiegati.

### Art. 2

Nel caso in cui si dovesse rendere necessario, l'Autorità Portuale, sentita l'ASL/RM F, stabilirà i tempi, i limiti e le modalità relative al deposito temporaneo delle merci polverose nelle aree portuali in attesa di imbarco o di deflusso.

### Art. 3

Nel documento di sicurezza di cui all'art. 4 del D. Lvo 27/7/1999, n° 272 dovranno essere specificati anche i provvedimenti adottati per evitare che le misure tecniche adottate possano causare rischi per la salute della popolazione o deteriorare l'ambiente esterno.

### Art. 4

Qualora in presenza di particolari situazioni metereologiche o ambientali, l'attuazione delle prescrizioni di cui all'art. 1 non evitasse la dispersione delle polveri, i soggetti interessati dovranno sospendere le operazioni portuali.

### Art. 5

I contravventori alla presente Ordinanza incorreranno nelle sanzioni di cui all'art. 1174 C.d.N. semprechè il fatto non costituisca più grave reato.

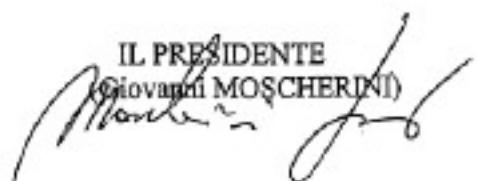
### Art. 6

Gli Ufficiali ed Agenti di Polizia Giudiziaria sono incaricati dell'esecuzione della presente Ordinanza.

Civitavecchia, 15.04.2002

IL PRESIDENTE

(Giovanni MOSCHERINI)



Allegato 4: Nota dell'Autorità Portuale di Civitavecchia protocollo n. 6978 del 16/07/2003



## Autorità Portuale Civitavecchia



a Istituzionale

g. @2003/0006978@  
@16/07/2003@

IMPRESE PORTUALI  
00053 - CIVITAVECCHIA

C.N.A.  
Via P. Togliatti, 7  
00053 - CIVITAVECCHIA

CONSORZIO  
AUTOTRASPORTATORI  
Largo Plebiscito, 4  
00053 - CIVITAVECCHIA

c. p.c. CAPITANERIA DI PORTO  
00053 - CIVITAVECCHIA

CARABINIERI COMANDO COMPAGNIA  
00053 - CIVITAVECCHIA

GUARDIA DI FINANZA COMANDO COMPAGNIA  
00053 - CIVITAVECCHIA

GUARDIA DI FINANZA STAZIONE NAVALE  
00053 - CIVITAVECCHIA

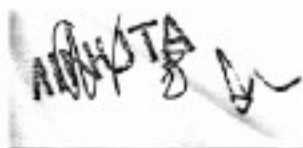
CARABINIERI STAZIONE PORTO  
00053 - CIVITAVECCHIA

A.S.L. RM/F  
Spresal  
Via Terme di Traiano, 39/a  
00053 - CIVITAVECCHIA

Oggetto: Porto di Civitavecchia - Operazioni portuali di imbarco, sbarco e movimentazione di merci polverose.

Prosecuzione nota prot. n° 6206 del 27/6/2003.

Ai sensi dell'art. 4 comma 5 lettera n) del D.Lgs. 19/9/1994, n° 626 (che integra il D. Lgs. 27/7/1999, n° 272 ex art. 1 comma 2 stesso Decreto) il datore di lavoro "prende appropriati



Autorità Portuale Civitavecchia  
Nota Vespuci - 00053 Civitavecchia (Roma)  
Tel. +39 (0)766 396201 - Fax +39 (0)766 396243  
C. F. 01225340585 - P. I. 00374341000

1.



## Autorità Portuale Civitavecchia



provvedimenti per evitare che le misure tecniche adottate possano causare rischi per la salute della popolazione o deteriorare l'ambiente esterno".

Come già riportato nella nota in prosecuzione ed illustrato in occasione della riunione tenutasi in data 8/7/2003, i provvedimenti adottati dalle imprese in molti casi si sono dimostrati insufficienti, prova ne sono le sanzioni applicate ai vari operatori per accertate violazioni all'ordinanza n° 5/02 del 15/4/2002. Da ciò si evince che l'attuale utilizzo di alcune attrezzature in uso in questo porto non garantisce l'esatta ottemperanza al precitato disposto dell'art. 4 del D.Lgs. 626/1994.

Per quanto precede si comunica che nel porto di Civitavecchia lo sbarco delle merci polverose potrà avvenire, con il rispetto di idonee procedure, esclusivamente alle seguenti condizioni:

- 1) Utilizzo del circuito chiuso oppure di tramogge depolverate con proboscide telescopica dotata di sensori del tipo di quelle utilizzate, ad es., nei porti di Ravenna ed Ancona;
- 2) Le benne devono essere del tipo "a chiusura ermetica";
- 3) Gli automezzi devono essere dotati di cassoni a tenuta stagna e di sovrasponde idonee ad evitare la caduta di polveri durante il carico: in pratica non deve esserci "luce" tra la parte superiore dell'automezzo e la parte inferiore della tramoggia.

Le imprese dovranno adeguarsi a quanto disposto entro il 31/12/2003, mentre per gli autotrasportatori il termine viene fissato al 31/10/2003.

Per quanto di competenza di questa Autorità Portuale verranno intensificati i controlli sulle procedure riportate nei documenti di sicurezza e non verrà consentito l'accesso agli autotrasportatori con relativo veicolo se non muniti di permesso di accesso in porto che verrà rilasciato esclusivamente agli autoveicoli che rispondono ai requisiti di cui sopra.

E' appena il caso di accennare che il rispetto di quanto qui disposto è condizione per l'esercizio delle rispettive attività.

Nelle more, ferma restando l'osservanza della normativa vigente in materia e dell'ordinanza n° 5/02 del 15/4/2002, si consentirà l'uso delle tramogge attualmente esistenti in porto a condizione che tutte indistintamente vengano dotate di protezioni di una lunghezza almeno pari alla distanza tra la parte superiore dell'automezzo e la parte inferiore della tramoggia.

Distinti saluti

IL PRESIDENTE  
(Giovanni MOSCHERINI)





Allegato 5: Lettera dell'Autorità Portuale di Civitavecchia alle Imprese Portuali ed al Consorzio Autotrasportatori protocollo n.1594 del 13/02/04

## Autorità Portuale Civitavecchia



000004/0000194000  
0013/02/2004000

IMPRESE PORTUALI  
00053 CIVITAVECCHIA

C.N.A.  
Via P. Togliatti, 7  
00053 CIVITAVECCHIA

CONSORZIO AUTOTRASPORTATORI  
Largo Plebiscito, 4  
00053 CIVITAVECCHIA

e, p.c. AGENZIA REGIONALE PROTEZIONE AMBIENTE  
Viale Garibaldi, 114  
02100 RIETI

PROVINCIA ROMA  
Via R.R. Garibaldi, 7  
00145 ROMA

CAPITANERIA DI PORTO  
00053 CIVITAVECCHIA

A.S.L. RM/F - SPRESAL  
Via Terme di Traiano, 39/A  
00053 CIVITAVECCHIA

UFFICIO POLIZIA DI FRONTIERA  
00053 CIVITAVECCHIA

CARABINIERI STAZIONE PORTO  
00053 CIVITAVECCHIA

GUARDIA DI FINANZA - STAZ. NAVALE  
00053 CIVITAVECCHIA

COMANDO COMPAGNIA CARABINIERI  
00053 CIVITAVECCHIA

COMANDO COMPAGNIA GUARDIA DI FINANZA  
00053 CIVITAVECCHIA

**OGGETTO:** Porto di Civitavecchia - Operazioni portuali di imbarco, sbarco e movimentazione di merci polverose.

**MINUTA**  
15/02/04

Autorità Portuale Civitavecchia  
Viale Garibaldi - 00053 Civitavecchia (Roma)  
Tel. +39 (0760) 36622/23/24 - Fax +39 (0760) 36673  
C. F. 01225840555 - P. I. 00874341000

02/22 + 01101200011000 00100 0000/00/00

## Autorità Portuale Civitavecchia



### Raccomandata

Con nota prot. n° 6978 del 16/7/2003 fu stabilito, tra l'altro, che lo sbarco delle merci polverose sarebbe potuto avvenire, con il rispetto di idonee procedure, esclusivamente con l'utilizzo del circuito chiuso oppure di tramogge depolverate con proboscide telescopica dotata di sensori "del tipo di quelle utilizzate, ad es., nei porti di Ravenna ed Ancona".

I motivi di tale decisione erano specificati nella precitata nota e la scelta della tramogge depolverate si fondava su esperienze maturate in altri porti a seguito di concertazione anche tra pubbliche amministrazioni (ad esempio A.S.L. e Province interessate).

Ciò posto, ratio della nota del 16/7/2003, rimane ancora quella di garantire al porto di Civitavecchia standard non inferiori a quelli adottati presso altri porti che movimentano merci polverose alla rinfusa.

Alcune imprese portuali hanno ritenuto di non dover ottemperare al disposto ed hanno richiesto una apposita riunione che si è tenuta in data 22/12/2003 a seguito di convocazione prot. n° 12516 del 10/12/2003. Nel corso di tale riunione, come risulta da apposito verbale, da parte imprenditoriale, sono emerse due posizioni:

- 1) L'Autorità Portuale "non può obbligare l'operatore portuale alla scelta dei mezzi di carico o scarico delle merci in quanto è responsabile l'impresa sull'idoneità del mezzo e soprattutto è l'unico soggetto in grado di stabilire con quale mezzo è possibile effettuare realmente tale operazione";
- 2) Una necessaria implementazione delle procedure atte a prevenire dispersione di polveri nell'ambiente".

Con l'occasione, però, le predette imprese si sono impegnate ad utilizzare per le operazioni portuali in questione nuove attrezzature oppure a modificare in maniera idonea quelle già esistenti.

Alla data odierna risultano pervenute alla scrivente, da parte della C.P.R. S.r.l., della Spedimar s.r.l. e della Traiana s.r.l., delle proposte di utilizzo di attrezzature e/o mezzi differenti da quelle attualmente in uso ma non del tipo di quelle di cui alla più volte citata nota del 16/7/2003.

Per quanto precede - considerato che le responsabilità civili e penali durante tutta la fase delle operazioni portuali, ivi compresi gli "appropriati provvedimenti per evitare che le misure tecniche adottate possano causare rischi per la salute della popolazione o deteriorare l'ambiente esterno", ricadono esclusivamente sul datore di lavoro - si prende atto delle suddette proposte che, pur non garantendo i medesimi standard raggiunti in altri porti italiani, rappresentano comunque un sensibile miglioramento della situazione attuale qualora affiancate da idonee procedure comportamentali.

E' evidente che non è compito istituzionale dell'Autorità Portuale pronunciarsi sull'idoneità delle proposte avanzate e, pertanto, dovrà essere cura di ogni singola impresa, anche ai fini del rilascio dell'autorizzazione ex art. 16 della L. 84/1994, di dotarsi di tutte le ulteriori autorizzazioni

Autorità Portuale Civitavecchia  
Via V. Veneto - 00051 Civitavecchia (RM)  
Tel. +39 0746 5992658 - Fax +39 0746 59979  
C. F. 01225340565 - P. I. 00874341020



## Autorità Portuale Civitavecchia



necessarie per la messa in esercizio delle nuove attrezzature o per il mantenimento di quelle esistenti, ivi compresa l'autorizzazione della Provincia di Roma ai sensi del combinato disposto del D.P.R. 24/5/1988, n° 203 e della L.R. n° 14 del 6/8/1999.

Si resta in attesa di conoscere la data di entrata in esercizio delle predette nuove attrezzature e/o macchinari.

Distinti saluti

IL PRESIDENTE  
(Giovanni MOSCHERINI)



SG

Autorità Portuale Civitavecchia

Viale Vesuvio - 00053 Civitavecchia (RM)  
Tel. +39 (0)766 89925/34 - Fax +39 (0)766 89976  
C. F. 01235540666 - P. I. 00874341000

Allegato 6: Lettera dell'Autorità Portuale di Civitavecchia alle Imprese Portuali ed al  
Consorzio Autotrasportatori protocollo n. 1595 del 13/02/04

**Autorità Portuale Civitavecchia**



IMPRESE PORTUALI  
00053 CIVITAVECCHIA

C.N.A.  
Via P. Togliatti, 7  
00053 CIVITAVECCHIA

CONSORZIO AUTOTRASPORTATORI  
Largo Plebiscito, 4  
00053 CIVITAVECCHIA

e, p.c. AGENZIA REGIONALE PROTEZIONE AMBIENTE  
Viale Garibaldi, 114  
02100 RIETI

PROVINCIA ROMA  
Via R.R. Garibaldi, 7  
00145 ROMA

CAPITANERIA DI PORTO  
00053 CIVITAVECCHIA

A.S.L. RM/F – SPRESAL  
Via Terme di Tralano, 39/A  
00053 CIVITAVECCHIA

UFFICIO POLIZIA DI FRONTIERA  
00053 CIVITAVECCHIA

CARABINIERI STAZIONE PORTO  
00053 CIVITAVECCHIA

GUARDIA DI FINANZA – STAZ. NAVALE  
00053 CIVITAVECCHIA

COMANDO COMPAGNIA CARABINIERI  
00053 CIVITAVECCHIA

COMANDO COMPAGNIA GUARDIA DI FINANZA  
00053 CIVITAVECCHIA

**OGGETTO:** Porto di Civitavecchia – Automezzi adibiti ad operazioni portuali di imbarco,  
sbarco e movimentazione di merci polverose.

Raccomandata

Autorità Portuale Civitavecchia  
Molo Uscudi - 00053 Civitavecchia (Roma)  
Tel. +39 (0766) 566556/57 - Fax +39 (0766) 566578  
C. P. 01225340555 - P. I. 00974541000

## Autorità Portuale Civitavecchia



In data odierna, con nota a parte è stato trattato l'argomento relativo alle attrezzature da utilizzarsi durante lo svolgimento delle operazioni portuali in oggetto.

Un altro importante elemento di prevenzione è rappresentato dai mezzi di trasporto utilizzati durante la scarica o la movimentazione delle merci in quanto se gli stessi non sono tecnicamente idonei risultano poi inutili tutti gli accorgimenti adottati in merito.

Pertanto, facendo riferimento alla riunione tenutasi in data 22/12/2003 a seguito di convocazione prot. n° 12516 del 10/12/2003, preso atto delle proposte avanzate dagli interessati in tale sede, si comunica che è in corso di emanazione una ordinanza con la quale verrà stabilito che gli automezzi impiegati per le operazioni di movimentazione di merci polverose nell'ambito portuale di Civitavecchia devono essere muniti di apposito permesso di accesso in porto che verrà rilasciato solo a seguito di presentazione di autocertificazione attestante l'idoneità dell'automezzo stesso al trasporto di dette sostanze secondo le prescrizioni di cui alla nota n° 6978 del 16/7/2003.

Quanto sopra per adeguare agli standard ambientali portuali anche le caratteristiche dei vettori gommati.

Al proposito si rappresenta che:

L'iscrizione agli albi degli autotrasportatori non è condizione sufficiente e/o sostitutiva per poter movimentare merci alla rinfusa in ambito portuale senza l'adozione di adeguati accorgimenti ed è diritto dovere dell'Autorità Portuale, in forza di precise disposizioni di legge, dettare detti accorgimenti con apposite norme secondarie. Tra l'altro detti accorgimenti, che in realtà si sostanziano nell'obbligo di presentare una autocertificazione recante dati da verificarsi a cura del datore di lavoro prima di iniziare le operazioni portuali, non vanno ad inficiare le scelte autonome degli operatori rivendicate dagli stessi in occasione della riunione tenutasi in data 22/12/2003;

A norma dell'art. 1372 c.c. il contratto dispiega i suoi effetti esclusivamente tra le parti e non produce effetto rispetto ai terzi (salvo casi di legge). Pertanto gli effetti dei contratti che vedono come parti imprese, ricevitori, caricatori, trasportatori, armatori, etc., non possono ricadere sull'Autorità Portuale la quale non può farsi carico delle problematiche sottese a negozi giuridici dei quali, tra l'altro, non è a conoscenza. Ciò posto questa Autorità Portuale si rende disponibile a gestire eventuali situazioni di emergenza legate esclusivamente a casi fortuiti, forza maggiore e fatti di terzi.

Distinti saluti

**MINUTA**  


IL PRESIDENTE  
(Giovanni MOSCHERINI)

Autorità Portuale Civitavecchia  
Molo Vespucio - 00055 Civitavecchia (Roma)  
Tel. +39 (0)776 355226/558 - Fax +39 (0)776 355276  
C. F. 01525140585 - P. I. 00874361000

Allegato7: Ordinanza dell'Autorità Portuale di Civitavecchia n. 10/04 del 15/03/2004 per l'impiego degli automezzi durante le operazioni di movimentazione delle merci polverose

## Autorità Portuale Civitavecchia



ORDINANZA N° 10/04

IL PRESIDENTE

Visti gli artt. 4 ed 6 della Legge 28-1-1991, n° 34 e successive modifiche ed integrazioni (Riforma della legislazione in materia portuale);

- Visto il D. L. 100-7-2001 di nomina del Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia;
- Visto il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione datato 1-5-1999 che stabilisce gli ambiti territoriali di competenza dell'Autorità Portuale di Civitavecchia;
- Visto il Regolamento di sicurezza di polizia portuale e dei servizi marittimi del porto e della rada di Civitavecchia approvato con deliberazione n° 400 del 31-5-2003;
- Vista l'ordinanza n° 5002 del 15-4-2002 con la quale sono state prescritte procedure tecniche minime da adottare al fine di consentire il regolare svolgimento delle operazioni commerciali e, nel contempo, di limitare al massimo il fenomeno delle dispersioni di polveri nell'ambiente;
- Vista la nota prot. n° 6976 del 16-7-2003 con la quale è stato indicato che gli automezzi impiegati per le operazioni di movimentazione di merci polverose devono essere muniti di esclusori a tenuta stagna e di rivestimenti idonei ad evitare la caduta di polveri durante il carico;
- Preso atto della proposta avanzata in senso al Comitato di Sicurezza ed Igiene del Lavoro del Porto di Civitavecchia in data 10-7-2003 circa l'obbligo del permesso di lavoro per il personale addetto al carico e al traino delle merci all'interno del porto;
- Vista la nota prot. n° 4595 del 13-2-2004;
- Sentito per le vie brevi il presidente dell'Associazione dell'U.S.E. R.M.T. Spraviti;
- Ritenuto necessario che anche gli automezzi contribuiscono a garantire standard di rispetto ambientale idonei.

ORDINA

Art. 1

Gli automezzi impiegati per le operazioni di movimentazione di merci polverose nell'ambito portuale di Civitavecchia devono essere muniti di esclusori perimetrali di sicurezza in porto.

Autorità Portuale Civitavecchia  
Piazzale Roma - 00055 Civitavecchia (RM)  
Tel. 0776/211000 - Telefax 0776/20177  
C.F. 01127900977 - P.I. 00447600977

1



## Autorità Portuale Civitavecchia



### Art. 3

Per ottenere il permesso di cui al precedente art. 1, il proprietario dell'autorizzazione, dovrà avanzare istanza all'Autorità Portuale di Civitavecchia corredata da apposita autocertificazione attestante l'idoneità dell'autorizzazione stessa ad un aspetto di meriti politici, secondo le prescrizioni di cui alla nota in premessa (prot. n° 6978 del 16/7/2023).

### Art. 3

Le imprese, durante le operazioni portuali, non potranno utilizzare attrezzature non munite del permesso di cui al precedente art. 1.

### Art. 4

Eventuali deroghe, legate esclusivamente alla mancanza temporanea di autocertificazione, e di permessi di accesso in porto, potranno essere concesse solo in casi eccezionali dovuti a caso fortuito, forza maggiore e fatti di terzi.

Tra i casi eccezionali rientra anche l'arrivo di natanti utilizzati occasionalmente per tale tipo di operazioni.

Nei casi di cui sopra sarà consentito l'accesso in porto per effettuare attività lavorative, ma dovrà essere cura del capoturno provvedere ad informare l'Autorità Portuale dell'utilizzo degli stessi fornendo targa e nominativo dell'unità, nonché a vigilare affinché non vengano assolutamente utilizzati natanti che non garantiscano idonei standard ambientali. La perfetta informazione dovrà essere inviata nel più breve tempo possibile e, comunque, non oltre le ore 18.00 del giorno stesso.

### Art. 5

I trasgressori alla presente ordinanza incorreranno nelle sanzioni previste dall'art. 1174 c.c., salvo che il fatto non costituisca un più grave reato e saranno altresì ritenuti responsabili, civilmente e penalmente, di eventuali danni che potessero derivare a persona o a cose in conseguenza delle avvenute irregolarità.

### Art. 6

Gli Ufficiali ed Agenti di Polizia Giudiziaria sono incaricati dell'esecuzione della presente Ordinanza.

Civitavecchia, 19/5/2024

Il PRESIDENTE  
(Giovanni MOSCHERINI)

Autorità Portuale Civitavecchia  
Via Salaria, 1 - 00186 Civitavecchia (RM)  
Tel. 0746/20.021 - Fax 0746/20.021  
E-mail: 074620021@ap.civita.it

Allegato 8: Verbale di riunione del 18/03/2004 con il quale si è convenuto sull'utilità di avviare una campagna di rilevamenti sulle emissioni in atmosfera

## VERBALE DI RIUNIONE

1

Il giorno 18 marzo 2004 alle ore 10.00 si è tenuta la convocazione (rel. n. 1496 del 23.02.2004) a cui hanno partecipato:

- Avv. Enrico Petrucci (Autore Promotorio)
- Dr. Stefano Mazzanti (Aut. Portuale)
- Sig. Luigi Ricci (ASI RMF)
- Sig. Leonardo Cornacchia (ASI RMF)

Avv. Enrico Petrucci, presidente dell'APPA Lombrina della Provincia di Roma, regolarmente convocato.

Il presente incontro ha avuto l'obiettivo di avviare una campagna di rilevamenti sulle emissioni in atmosfera dei vari Tasse attività portuali al fine di prevenire eventuali contenziosi in ambito ambientale.

Considerato l'importanza di l'argomento, l'Autore Promotorio, insieme al resto dei partecipanti, ha deciso di avviare una campagna di rilevamenti sulle emissioni in atmosfera.

PER L'AUTORITA' PORTUALE

AVV. ENRICO PETRUCCI

DR. STEFANO MAZZANTI


SIG. LUIGI RICCI

SIG. LEONARDO CORNACCHIA

PER L'ASI RMF

Allegato n. 9: Conferimento incarico all'Università della Tuscia di Viterbo per una campagna permanente di rilevamenti ambientali

**Autorità Portuale Civitavecchia**



**Area Interregionale**

**Prod. - Raccomandazione  
Ente Nazionale**

**DIPARTIMENTO DI ECOLOGIA E  
SVILUPPO ECONOMICO SOSTENIBILE  
DELL'UNIVERSITA' DELLA TUSCIA  
Via S. Giovanni Decollato, 1  
01100 - VITERBO**

**Direttore Porto di Livorno** - Rilasciando tutte emissioni in atmosfera derivanti dalle attività portuali.

La tutela dell'ambiente è uno degli obiettivi primari di questa Azienda Pubblica che, al proposito, oltre ad aver aderito al progetto europeo Eispont, sta compiendo le procedure per l'affiliazione alla Ecopont Foundation.

Per quanto sopra si propone a questo Dipartimento, in qualità di Ente interessato, di voler collaborare con la scrivente effettuando monitoraggio mirati al rilevamento delle emissioni in atmosfera derivanti dalle attività portuali.

Tali rilevamenti, che saranno resi pubblici alla commissione, costituiranno la base per l'elaborazione di eventuali provvedimenti necessari sia a prevenire problemi ambientali che a migliorare la qualità del sito portuale.

LE PAYSAN DE L'OLIVIER: CROISSANCE ET PRODUCTION DE L'OLIVIER

IL PRESIDENTE  
(Giovanni MOSCHERINI)

**Autonómne Finančné Ústredie**  
 Kúpa 1000000 - 02030 Dúbravská 90 41  
 Tel. - 02 5010 2111 (10 línii) - fax - 02 5091 3630  
 E - mail: info@afu.sk      IČO: 44112200