

Progetto - Projet

GEREMIA - Gestione dei reflui per il miglioramento delle acque portuali



**PRODOTTO C.2.1 IDENTIFICAZIONE E COINVOLGIMENTO
STAKEHOLDERS: RAPPORTO DI SINTESI DELL'ATTIVITÀ**
**LIVRABLE C.2.1 IDENTIFICATION ET IMPLICATION
STAKEHOLDERS: RAPPORT SOMMAIRE D'ACTIVITÉ**

Partner responsabile - Partner responsable : Università di Genova

Partner contributori - Partenaires contributeurs : Servizi Ecologici Porto di Genova, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale, Université de Toulon, Istituto per lo studio degli impatti Antropici e Sostenibilità ambiente marino

Nome del prodotto	Redatto da:	Verificato da:	Validato da:
C.2.1 – Rapporto di sintesi dell'attività	Anna Reboa e Laura Cutroneo (UNIGE), Francesca Spotorno (SEPG), Simone Simeone (IAS), Francesca Salini (ARPAL), Margherita Secci e Maria Elena Piccione (ISPRA), Véronique Lenoble (UTLN)	Marco Capello (UNIGE)	Giovanni Besio (UNIGE)

Descrizione del Prodotto: Ogni progetto coinvolge una molteplicità di individui ed organizzazioni. Saper individuare e gestire al meglio i cosiddetti portatori di interesse è fondamentale per il successo del progetto stesso. Nel caso di GEREMIA i principali stakeholders coinvolti sono le amministrazioni pubbliche, le autorità di sistema portuale, le aziende private, gli utenti dei porti, gli enti di controllo e tutela ambientale presenti sul territorio.

Il presente documento riporta l'elenco e la descrizione degli stakeholders che verranno coinvolti in alcune attività di Progetto, in particolare nel processo di gestione e mitigazione del rischio.

Description du livrable: Chaque projet implique une multiplicité d'individus et d'organisations. Savoir mieux identifier et gérer les soi-disant parties prenantes est fondamental pour la réussite du projet lui-même. Dans le cas de GEREMIA, les principales parties prenantes impliquées sont les administrations publiques, les autorités du système portuaire, les entreprises privées, les utilisateurs du port, les organismes de contrôle et de protection de l'environnement présents dans la zone.

Ce document contient la liste et la description des parties prenantes qui seront impliquées dans certaines activités du Projet, en particulier dans le processus de gestion et d'atténuation des risques.

Indice/Index

1. Introduzione/Introduction.....	1
2. Enti Pubblici/Organismes publics	2
2.1. Enti Pubblici coinvolti nell'aspetto amministrativo, gestionale e di prevenzione in Porto/Organismes publics impliqués dans les aspects administratifs, de gestion et de prévention à Porto.....	2
2.2. Enti pubblici coinvolti nella gestione di emergenze in Porto/Organismes publics impliqués dans la gestion des situations d'urgence à Porto	20
3. Società private/Entreprises privées	26
3.1. Porto di Genova/Port de Gênes.....	27
3.1.1. Società private coinvolte nella gestione delle emergenze nel Porto di Genova/Entreprises privées impliquées dans la gestion des situations d'urgence dans le port de Gênes.....	27
3.1.2. Società private che sono potenziali fonti di emergenze nel Porto di Genova/Les entreprises privées qui sont des sources potentielles de situations d'urgence dans le port de Gênes.....	35
3.2. Porto di La Spezia/Port de La Spezia.....	52
3.2.1. Società private coinvolte nella gestione delle emergenze nel Porto della Spezia/Entreprises privées impliquées dans la gestion des situations d'urgence dans le port de La Spezia.....	53
3.2.2. Società private che sono potenziali fonti di emergenze nel Porto della Spezia/Les entreprises privées qui sont des sources potentielles de situations d'urgence dans le port de La Spezia.....	60
3.3. Porto di Olbia/Port d'Olbia.....	79
3.3.1. Società private coinvolte nella gestione delle emergenze nel Porto di Olbia/Entreprises privées impliquées dans la gestion des situations d'urgence dans le port d'Olbia	79
3.3.2. Società private che sono potenziali fonti di emergenze nel Porto di Olbia/Les entreprises privées qui sont des sources potentielles de situations d'urgence dans le port d'Olbia	84
3.4. Porto di Tolone/Port de Toulon.....	93

3.4.1 Enti pubblici coinvolti nella gestione delle emergenze a Tolone/Organismes publics impliqués dans la gestion des situations d'urgence à Toulon	93
3.4.2 Aziende private che sono potenziali fonti di situazioni di emergenza nel porto di Tolone / Les entreprises privées qui sont des sources potentielles de situations d'urgence dans le port de Toulon	105

1. Introduzione/Introduction



Per individuare e coinvolgere i soggetti potenzialmente interessati alle attività ed ai prodotti del Progetto GEREMIA, è stata condotta un'analisi degli Enti che sono coinvolti a diverso titolo nelle attività portuali e nella gestione delle eventuali emergenze che accadono nei bacini portuali. Successivamente sono state valutate le diverse e specifiche realtà esistenti all'interno di ogni singolo porto coinvolto dal progetto, suddividendo i possibili gruppi target in enti pubblici (pubbliche amministrazioni come Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto/Guardia Costiera, Regione, Comuni) ed enti privati (operatori specializzati in campo di gestione ambientale e degli inquinamenti, operatori portuali), in modo da descriverne le diverse caratteristiche e funzioni e stabilire in quale attività di progetto coinvolgerli (informazione, divulgazione, formazione, ecc.).



Afin d'identifier et d'impliquer les personnes potentiellement intéressées par les activités et les produits du projet GEREMIA, une analyse a été réalisée des entités qui sont impliquées de différentes manières dans les activités portuaires et dans la gestion des éventuelles urgences qui peuvent survenir dans les bassins portuaires. Par la suite, les réalités différentes et spécifiques existant au sein de chaque port participant au projet ont été évaluées, en divisant les groupes cibles possibles en organismes publics (administrations publiques telles que l'Autorité du système portuaire, la capitainerie/garde côtière, la région, les municipalités) et en organismes privés (opérateurs spécialisés dans la gestion de l'environnement et de la pollution, opérateurs portuaires), afin de décrire leurs différentes caractéristiques et fonctions et d'établir dans quelles activités du projet les impliquer (information, diffusion, formation, etc.).

2. Enti Pubblici/Organismes publics



Gli Enti pubblici sono stati distinti in relazione alle loro funzioni. Nel paragrafo 2.1 sono riportati gli Enti pubblici che sono maggiormente coinvolti nella gestione e amministrazione del Porto, nonché negli aspetti di prevenzione e monitoraggio. Nel paragrafo 2.2 vengono invece presentati diversi Enti pubblici che sono di primaria importanza nella gestione delle emergenze nell'ambiente portuale.



Les organismes publics ont été distingués en fonction de leurs fonctions. Le paragraphe 2.1 énumère les organismes publics qui sont les plus impliqués dans la gestion et l'administration du port, ainsi que dans les aspects de prévention et de contrôle. En revanche, le paragraphe 2.2 présente plusieurs organismes publics qui sont de première importance dans la gestion des situations d'urgence dans l'environnement portuaire.

2.1. Enti Pubblici coinvolti nell'aspetto amministrativo, gestionale e di prevenzione in Porto/Organismes publics impliqués dans les aspects administratifs, de gestion et de prévention à Porto



Di seguito vengono riportati i principali Enti Pubblici che si occupano degli aspetti amministrativi, gestionali e di controllo e prevenzione in ambito portuale.

L'Autorità di Sistema Portuale ha un ruolo principalmente gestionale, improntato alla governance dei diversi Porti di propria competenza nell'ottica di aumentarne l'efficienza, favorendo azioni di cooperazione e semplificando le procedure. Così come previsto dal Decreto

legislativo 169, l'Autorità di Sistema Portuale ha funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro. Ad essa è affidato: il controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale; il coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale; l'amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione; la promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali. Inoltre, all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale, nasce l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il quale ha funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare: adozione del piano regolatore di sistema portuale; adozione del piano operativo triennale; determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del porto; progetto di bilancio preventivo e consuntivo. L'aspetto gestionale delle realtà portuali prevede anche una forte politica ambientale; infatti, questo importante ente applica azioni di tutela delle risorse naturali, tra cui manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, compresa quella per il mantenimento dei fondali, ed è direttamente coinvolto nel monitoraggio dell'ambiente portuale, sia in termini di qualità delle acque, ma anche dell'aria e della gestione dei rifiuti. Il monitoraggio di parametri ambientali, già parte delle azioni dell'Autorità di Sistema Portuale, può quindi essere direttamente interessato dall'implementazione che il Progetto GEREMIA propone, integrando ulteriori parametri che diano un quadro più completo della qualità delle acque portuali. In modo simile, i sistemi di biorisanamento e di contenimento reflui potranno essere forniti come ulteriore strumento per la pulizia degli specchi acquei, e il Decision Support System (DSS) potrà essere utilizzato per la prevenzione e la gestione delle emergenze.

Per quanto riguarda il territorio ligure, sono coinvolte direttamente l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che gestisce i Porti di Genova, Savona e Vado Ligure (<https://www.portsofgenoa.com/it>), e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che coordina i Porti della Spezia e di Massa-Carrara (<https://www.adspmarligureorientale.it>).

Per la regione Sardegna, è coinvolta l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, nella quale con il D.Lgs 169/2016 sono confluite le ex Autorità Portuali di Cagliari e di Olbia – Golfo Aranci, che gestisce i porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Portovesme e Santa Teresa di Gallura (<http://www.adspmaredisardegna.it/>).

Con la Delibera n. 10/14 del 17/03/2015, la Giunta Regionale della Sardegna aveva approvato il piano redatto dall'Autorità Portuale per i Porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, competente per il porto di Olbia, in base a quanto prescritto dal D.Lgs. 26 giugno 2003 n. 182 che disciplina, recependo la direttiva 2000/59/CE, la materia relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico.

La Capitaneria di Porto – Guardia Costiera, essendo l'autorità marittima con funzioni di controllo delle attività che si svolgono all'interno dell'area portuale, può essere considerato uno dei principali target del Progetto GEREMIA. Tale ente dipende da diversi Ministeri dello Stato italiano, tra cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, e agisce direttamente, attraverso le varie Direzioni Marittime ubicate sul territorio, sulla tutela e la coordinazione dell'ambiente portuale. Tra i ruoli della Capitaneria di Porto vi è sia l'amministrazione del traffico mercantile, così come da diporto, azioni di controllo sulle svariate attività portuali, tutela della sicurezza della navigazione, salvaguardia dell'ambiente marino e soccorso in mare (<https://www.guardiacostiera.gov.it/genova>). Si rende chiaro, quindi come la Capitaneria di Porto abbia un ruolo assolutamente centrale e primario su ciò che accade all'interno del Porto, sia in termini di prevenzione che di azione diretta in caso di emergenze. Essa si rende, perciò, primario fruitore di tutti gli Obiettivi specifici del Progetto GEREMIA, siano essi indirizzati ad azioni preventive sulla tutela dell'ambiente marittimo portuale, come la definizione di un indice integrato e la creazione di sistemi di biorisanamento e contenimento di

reflui specifici per le acque portuali, o dedicati ad azioni di gestione delle emergenze ambientali, quali il DSS.

Il Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), attraverso le Agenzie Regionali Per l'Ambiente (ARPA) che operano direttamente sui territori di loro competenza (ARPA Liguria <https://www.arpal.liguria.it> e ARPA Sardegna <http://www.sardegnaambiente.it/arpas/>) e Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), avente un ruolo di coordinamento centrale, è indubbiamente uno dei principali soggetti interessati al progetto.

Diverse sono le attività che vedono impegnate le ARPA in ambito marino-costiero:

- Monitoraggio dell'ecosistema costiero (D.Lgs.152/06), comprendente controlli su acque, sedimenti, ed indicatori biologici quali le praterie di *Posidonia oceanica*, i popolamenti macroalgali delle coste rocciose, il macrobenthos dei fondi mobili, al fine di arrivare ad una classificazione di qualità dei tratti in cui è stata divisa la fascia costiera.
- Controllo delle acque destinate alla balneazione (D.Lgs.116/08)
- Controllo delle acque destinate alla molluschicoltura attraverso analisi delle acque e della polpa dei mitili.
- Marine Strategy: il 17 giugno 2008 il Parlamento Europeo ed il Consiglio dell'Unione Europea emanano la Direttiva quadro 2008/56/CE sulla strategia per l'ambiente marino, recepita in Italia con il d.lgs. n. 190 del 13 ottobre 2010. La Direttiva, basata su un approccio integrato, si propone di diventare il pilastro ambientale della politica marittima dell'Unione Europea, e fissa come obiettivo agli Stati membri il raggiungimento entro il 2020 del buono stato ambientale per le proprie acque marine; a tal fine ogni Stato ha messo in atto una strategia che consta di una "fase di preparazione" e di un "programma di misure". Il Ministero dell'Ambiente, che è responsabile dell'attuazione dei Programmi di Monitoraggio, in accordo con le Regioni costiere ha deciso di servirsi dell'operato delle ARPA per attuare gran parte di tali programmi.

Le ARPA, inoltre, sono spesso coinvolte in progetti specifici in ambito marino, tra cui la bonifica di siti contaminati ed il monitoraggio del dragaggio di siti portuali, la risposta ad eventuali emergenze sanitarie, come nel caso delle fioriture della microalga *Ostreopsis ovata*.

Nello svolgimento di tali attività, le Agenzie collaborano con organismi attivi in campo marino in ambito nazionale, come il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero della Salute, le Capitanerie di Porto, e vari Istituti scientifici di riferimento come l'Istituto Superiore per la Ricerca Applicata (ISPRA), l'Istituto Superiore di Sanità (ISS), il CNR, l'ENEA.

In ambito portuale, le ARPA sono spesso coinvolte nella prevenzione, tutela e monitoraggio delle acque e pertanto risultano essere fondamentali stakeholder del Progetto GEREMIA.

L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ISPRA (<https://www.isprambiente.gov.it/it>), è stato istituito con la legge 133/2008 di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112.

L'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) è ente pubblico di ricerca, dotato di personalità giuridica di diritto pubblico, autonomia tecnica, scientifica, organizzativa, finanziaria, gestionale, amministrativa, patrimoniale e contabile.

L'ISPRA è sottoposto alla vigilanza del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il Ministro si avvale dell'Istituto nell'esercizio delle proprie attribuzioni, impartendo le direttive generali per il perseguimento dei compiti istituzionali.

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 179 del 3 agosto 2010 è stato pubblicato il Decreto 21 maggio 2010 n. 123 del Ministero dell'Ambiente e per la Tutela del Territorio e del Mare "Regolamento recante norme concernenti la fusione dell'APAT, dell'INFS e dell'ICRAM in un unico istituto, denominato Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), a norma dell'articolo 28, comma 3, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133".

L'Istituto svolge attività di ricerca, consulenza strategica, assistenza tecnico-scientifica, sperimentazione e controllo, conoscitiva, di monitoraggio e valutazione, nonché di informazione e formazione, anche post-universitaria, in materia ambientale, con riferimento alla tutela delle acque, alla difesa dell'ambiente atmosferico, del suolo, del sottosuolo, della biodiversità marina e terrestre e delle rispettive colture, nonché alla tutela della natura e della fauna omeoterma, esercitando le funzioni già di competenza dell'APAT, dell'ICRAM e dell'INFS. L'Istituto promuove lo sviluppo del sistema nazionale delle Agenzie e dei controlli in materia ambientale di cui cura il coordinamento, e garantisce l'accuratezza delle misurazioni e il rispetto degli obiettivi di qualità e di convalida dei dati anche attraverso l'approvazione di sistemi di misurazione, l'adozione di linee guida e l'accreditamento dei laboratori.

Per tutte le molteplici attività svolte in materia ambientale, ISPRA è tra i principali tutori della salute del territorio, comprendente anche l'ambiente Porto, e per questo motivo è Partner attivo del Progetto GEREMIA, inserendosi così sia tra i principali attori che realizzano il Progetto sia tra i principali stakeholders del Progetto stesso.

In materia di prevenzione e monitoraggio dell'ambiente portuale, un ruolo rilevante viene svolto anche dalle Università e dai Centri di Ricerca, sia come attività formativa e didattica, ma anche come interventi sistematici nell'ambito della ricerca. Infatti, laboratori specializzati in monitoraggio dei diversi comparti ambientali, quali acqua, aria, suolo e sedimento, possono essere delegati per conto terzi ad azioni di monitoraggio in Porto. Un esempio di tale attività è il monitoraggio delle acque interne del Porto che può essere svolto dalle Università in casi specifici, come i dragaggi, e che viene effettuato da Ricercatori universitari specializzati, sia in fase precedente all'attività di interesse, sia durante il suo svolgimento, che al termine di essa, fornendo quindi un quadro completo dei possibili impatti sull'ambiente.

Oltre alle Università, vi sono svariati Enti di Ricerca che collaborano con l'Autorità Portuale e la Capitaneria di Porto in materia di tutela e monitoraggio dell'ambiente portuale. Per esempio, la più grande struttura pubblica di ricerca in Italia è il C.N.R. (Consiglio Nazionale delle Ricerche), il quale è anche Partner attivo del Progetto GEREMIA. Esso è articolato in sette Dipartimenti

tematici, che spaziano nei diversi campi della ricerca scientifica, e collabora con Grandi Imprese, Enti Territoriali, Amministrazioni Centrali dello Stato, Fondazioni e Associazioni, nonché con altri Enti di Ricerca e con le Università. In ambito di tutela ambientale, il C.N.R. svolge attività atte a comprendere i meccanismi che regolano, a partire dalla sorgente di emissione, l'immissione dei contaminanti organici e inorganici nell'ambiente, sorgenti, dinamiche di trasferimento e meccanismi che regolano la sorte dei contaminanti nei diversi comparti ambientali. Il C.N.R. porta avanti svariati progetti di ricerca sia in Italia che a livello internazionale, e tra questi prevede anche lo svolgimento di campagne oceanografiche e programmi di monitoraggio, essendo attivamente coinvolto nello studio e tutela dell'ambiente marino, comprendente ovviamente anche le realtà portuali (<https://www.cnr.it>). Per tale motivo, si ritiene che anche gli Enti di Ricerca e le Università debbano essere coinvolte in materia di disseminazione del Progetto GEREMIA, in quanto possono essere possibili fruitori degli strumenti proposti.

Sempre nell'ottica di azioni di prevenzione e tutela, si inserisce la ASL (Azienda Sanitaria Locale), un ente appartenente alla pubblica amministrazione italiana, che ha lo scopo di erogare servizi sanitari, adempiendo ai compiti del Sistema Sanitario Nazionale all'interno di determinati territori. Tra i vari ambiti in cui la ASL ha un ruolo, c'è sicuramente anche la prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro (PSAL) e, tra questi, gli ambienti di lavoro presenti nell'area portuale. Ad esempio, per quanto riguarda il Porto di Genova, le sue competenze territoriali si applicano nell'ambito geografico demaniale marittimo dalla Fiera di Genova fino al litorale di Voltri (<http://www.asl3.liguria.it/territorio/servizi/prevenzione-e-sicurezza-ambienti-di-lavoro-psal/item/467-psal-porto>). La PSAL coordina le sue attività con altri enti operanti all'interno del Porto, tra cui alcuni precedentemente nominati, come Autorità Portuale, Capitanerie di Porto e Vigili del Fuoco, nonché il Chimico di Porto. Per questo motivo, ASL si colloca sicuramente tra i possibili stakeholder del Progetto GEREMIA, essendo possibile fruitore di strumenti come il DSS.

Vi sono poi diversi organi statali che, seppur non strettamente coinvolti nelle attività che avvengono in Porto, fungono indirettamente da enti amministrativi, di vigilanza e tutela di tale ambiente, a diversi livelli gerarchici, quali la Regione, la Prefettura e il Comune. Nel caso

specifico di ciascun Porto, ognuno si colloca nell'area amministrativa della Regione di appartenenza del proprio territorio. A tale Ente si deve quindi necessariamente far riferimento come stakeholder del Progetto GEREMIA, dal momento in cui esso supervisiona e amministra ogni attività che si svolge nella propria area di interesse e che potrà decidere di utilizzare gli strumenti proposti dal Progetto nei diversi Porti presenti sul territorio.

Proseguendo verso una maggior specializzazione del territorio di azione, si inserisce come possibile stakeholder la Prefettura, che è un organo periferico dell'Amministrazione statale, con competenza generale e funzioni di rappresentanza governativa a livello in questo caso non dell'intera regione, ma provinciale. La Prefettura, infatti, sovrintende alle funzioni amministrative esercitate dallo Stato, coordinandole con quelle esercitate dagli Enti locali. In particolar modo, il Progetto GEREMIA può interessare le azioni della Prefettura per quanto riguarda il suo ruolo nella Protezione Civile, essendo essa un ente che sovrintende al coordinamento degli interventi di immediato soccorso per fronteggiare le situazioni di emergenza (http://www.prefettura.it/genova/contenuti/Protezione_civile-10611.htm). Il DSS in particolare, quindi, può essere un interessante strumento proposto dal Progetto, da utilizzarsi da parte della Protezione Civile per la gestione delle emergenze all'interno dei Porti di propria competenza.

Ulteriori enti pubblici non meno importanti che hanno competenza sul territorio provinciale sono la Città Metropolitana e le Province. Le loro funzioni fondamentali sono di pianificazione territoriale generale, organizzazione e coordinazione dei servizi pubblici, coordinamento dello sviluppo economico e sociale, mobilità e viabilità, nonché tutela e valorizzazione dell'ambiente. Per tutte queste funzioni, ovviamente, la Città Metropolitana e le Province collaborano con gli altri Enti pubblici territoriali, in particolare con Regione e Comune. Nel caso della città di Genova, per esempio, essa è amministrata dalla Città Metropolitana di Genova (<https://www.cittametropolitana.genova.it>), mentre altre città, come La Spezia (<https://www.provincia.sp.it>) e Olbia (<http://www.provincia.olbia-tempio.it>), ricadono nell'amministrazione della Provincia. In materia ambientale, parte dei ruoli svolti da tali enti

prevede la gestione del servizio idrico integrato, il controllo dello scarico di acque reflue e la bonifica ambientale dei siti inquinati. Essendo i Porti parte importante dell'area di gestione della Città Metropolitana e delle Provincie, queste ultime possono certamente essere considerate stakeholders del Progetto GEREMIA in merito ai loro compiti in materia di tutela ambientale.

Su un territorio ancor più specifico agisce l'organo statale del Comune all'interno del cui territorio si trova il porto. I Comuni, in particolare il Comune di Genova per il Porto di Genova (<https://smart.comune.genova.it>) e per il Porto di La Spezia il rispettivo Comune (<http://www.comune.laspezia.it/>) nel caso della Liguria, e il Comune di Olbia per il Porto di Olbia (<https://www.comune.olbia.ot.it>) nel caso della Regione Sardegna, hanno un'azione diretta sull'ambiente portuale, in quanto, con la Legge Regionale n. 13 del 28 aprile 1999, sono state trasferite ai Comuni le funzioni amministrative sul demanio marittimo, il quale comprende tutti gli specchi acquei presenti sul territorio comunale, comprese le acque portuali. Sul demanio marittimo, il Comune cura la gestione di tutte le concessioni e le autorizzazioni necessarie per ogni tipo di attività. Inoltre, il Comune controlla le autorizzazioni degli scarichi idrici, avendo quindi un ruolo centrale nella gestione delle acque reflue in genere, comprese quelle che vengono scaricate all'interno dell'area portuale. Un altro ruolo importante del Comune si esplica nella Valutazione Ambientale Strategica (VAS), un processo di valutazione ambientale introdotto dalla Direttiva 2001/42/CE con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire elaborare e adottare piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile. Con la Legge Regionale n. 32/2012, successivamente modificata con Leggi Regionali n. 6/2017 e n. 29/2017, il Comune, insieme anche alla Regione e alla Città Metropolitana, viene designato come ente competente per la VAS. Un altro ruolo ancora del Comune, è quello di mettere in atto interventi di messa in sicurezza, bonifica e ripristino di aree contaminate, comprese quelle all'interno del Porto. Adempiendo, insieme a svariati altri, ai ruoli fin qui elencati, il Comune è quindi sicuramente uno dei possibili stakeholder del Progetto GEREMIA, come possibile fruitore di tutti gli strumenti proposti.

Di seguito è riportato uno schema riassuntivo degli Enti Pubblici coinvolti nell'ambito portuale.



Les principaux organismes publics s'occupant des aspects administratifs, de gestion, de contrôle et de prévention dans la zone portuaire sont énumérés ci-dessous.

L'Autorité du Système Portuaire a un rôle principalement gestionnaire, marqué par la gouvernance des différents ports de sa propre compétence afin d'augmenter leur efficacité, en favorisant les actions de coopération et en simplifiant les procédures. Comme prévu par le décret législatif 169, l'Autorité du système portuaire a les fonctions d'orientation, de planification, de coordination, de promotion et de contrôle des opérations portuaires visées à l'article 16, paragraphe 1, et des autres activités commerciales et industrielles exercées dans les ports, avec des pouvoirs réglementaires et de régulation, également en ce qui concerne la sécurité par rapport aux risques d'accidents liés à ces activités et aux conditions d'hygiène au travail. Elle est chargée de contrôler les activités visant à fournir des services d'intérêt général aux utilisateurs des ports contre rémunération, de coordonner les activités administratives menées par les organismes et entités publics dans les ports et dans les propriétés maritimes de l'État comprises dans la zone territoriale, d'administrer exclusivement les zones et les biens des propriétés maritimes comprises dans sa propre circonscription et de promouvoir des formes de connexion avec les systèmes logistiques des ports et des interports. En outre, au sein de l'autorité du système portuaire, l'organisme de partenariat de la ressource maritime a été créé, qui a des fonctions de partenariat ascendant et descendant, ainsi que des fonctions consultatives de partenariat économique et social, en particulier : adoption du plan directeur du système portuaire ; adoption du plan opérationnel triennal ; détermination des niveaux de services rendus au sein du système portuaire qui peuvent affecter la fonctionnalité et le fonctionnement global du port ; projet de budget et bilan final. L'aspect gestion des réalités portuaires prévoit également une politique environnementale forte ; en effet, cet important

organisme applique des actions de protection des ressources naturelles, y compris l'entretien ordinaire et extraordinaire des parties communes du port, notamment l'entretien des fonds marins, et est directement impliqué dans la surveillance de l'environnement portuaire, tant en termes de qualité de l'eau, mais aussi de gestion de l'air et des déchets. La surveillance des paramètres environnementaux, qui fait déjà partie des actions de l'Autorité du système portuaire, peut donc être directement affectée par la mise en œuvre que le projet GEREMIA propose, en intégrant d'autres paramètres qui donnent une image plus complète de la qualité de l'eau portuaire. De la même manière, les systèmes de biorémédiation et de confinement des eaux usées peuvent être fournis comme outil supplémentaire pour le nettoyage des masses d'eau, et le système d'aide à la décision (DSS) peut être utilisé pour la prévention et la gestion des situations d'urgence.

En ce qui concerne le territoire ligurien, l'Autorité du système portuaire maritime de la Ligurie occidentale, qui gère les ports de Gênes, Savone et Vado Ligure (<https://www.portsofgenoa.com/it>), et l'Autorité du système portuaire maritime de la Ligurie orientale, qui coordonne les ports de La Spezia et de Massa-Carrara (<https://www.adspmarligureorientale.it>) sont directement impliquées.

Pour la région de Sardaigne, le système portuaire de la mer de Sardaigne est impliqué, dans lequel les anciennes autorités portuaires de Cagliari et Olbia - Golfo Aranci, qui gère les ports de Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Portovesme et Santa Teresa di Gallura (<http://www.adspmaredisardegna.it/>) ont été fusionnées avec le décret législatif 169/2016.

Par la résolution n° 10/14 du 17/03/2015, le Conseil régional de Sardaigne avait approuvé le plan élaboré par l'Autorité portuaire des ports d'Olbia, Golfo Aranci et Porto Torres, compétente pour le port d'Olbia, conformément aux dispositions du décret législatif n° 182 du 26 juin 2003 qui réglemente, en application de la directive 2000/59/CE, la matière relative aux installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

La Capitainerie - Garde Côtière, étant l'autorité maritime ayant des fonctions de contrôle des activités se déroulant dans la zone portuaire, peut être considérée comme l'une des principales cibles du projet GEREMIA. Cet organisme dépend de plusieurs ministères d'État italiens, dont le Ministère de l'environnement et de la protection de la terre et de la mer, et agit directement, par l'intermédiaire des différentes directions maritimes situées sur le territoire, sur la protection et la coordination de l'environnement portuaire. Parmi les rôles de la Capitainerie, on trouve l'administration du trafic marchand, ainsi que des bateaux de plaisance, les actions de contrôle des différentes activités portuaires, la protection de la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement marin et le sauvetage en mer (<https://www.guardiacostiera.gov.it/genova>). Il est donc clair que la Capitainerie a un rôle absolument central et primordial sur ce qui se passe à l'intérieur du port, tant en termes de prévention que d'action directe en cas d'urgence. Il est donc un utilisateur principal de tous les objectifs spécifiques du projet GEREMIA, qu'ils concernent des actions préventives sur la protection de l'environnement maritime portuaire, telles que la définition d'un indice intégré et la création de systèmes de biorestauration et de confinement spécifiques aux eaux portuaires, ou qu'ils soient dédiés à des actions de gestion des urgences environnementales, comme le DSS.

Le Système national de protection de l'environnement (SNPA), par le biais des Agences régionales de l'environnement (ARPA) opérant directement sur leur territoire (ARPA Ligurie <https://www.arpal.liguria.it> et ARPA Sardaigne <http://www.sardegnaambiente.it/arpas/>) et de l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), ayant un rôle central de coordination, est sans aucun doute l'un des principaux acteurs du projet.

Il existe plusieurs activités impliquant l'ARPA dans le secteur maritime et côtier :

- Surveillance de l'écosystème côtier (D.Lgs.152/06), y compris les contrôles de l'eau, des sédiments et des indicateurs biologiques tels que les prairies de *Posidonia oceanica*, les populations de macroalgues des côtes rocheuses, le macrobenthos des fonds mobiles, afin

d'arriver à une classification de qualité des tronçons dans lesquels la bande côtière a été divisée.

- Contrôle des eaux de baignade (D.Lgs.116/08)
- Contrôle des eaux conchylicoles par l'analyse de l'eau et de la chair des moules.
- Stratégie pour le milieu marin : le 17 juin 2008, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont publié la directive-cadre 2008/56/CE sur la stratégie pour le milieu marin, transposée en Italie par le décret législatif n° 190 du 13 octobre 2010. La directive, basée sur une approche intégrée, vise à devenir le pilier environnemental de la politique maritime de l'Union européenne, et fixe comme objectif aux États membres de parvenir à un bon état écologique de leurs eaux marines d'ici 2020 ; à cette fin, chaque État a mis en œuvre une stratégie consistant en une "phase de préparation" et un "programme de mesures". Le ministère de l'environnement, qui est responsable de la mise en œuvre des programmes de surveillance, en accord avec les régions côtières, a décidé d'utiliser le travail de l'ARPA pour mettre en œuvre une grande partie de ces programmes.

Les ARPA sont également souvent impliquées dans des projets spécifiques dans l'environnement marin, y compris l'assainissement des sites contaminés et la surveillance du dragage des sites portuaires, la réponse à d'éventuelles urgences sanitaires, comme dans le cas de la prolifération des microalgues *Ostreopsis ovata*.

Pour mener à bien ces activités, les agences collaborent avec des organismes actifs dans le domaine marin au niveau national, tels que le ministère de l'environnement et de la protection de la terre et de la mer, le ministère de la santé, les bureaux portuaires et divers instituts scientifiques de référence tels que l'Istituto Superiore per la Ricerca Applicata (ISPRA), l'Istituto Superiore di Sanità (ISS), le CNR, l'ENEA.

Dans le secteur portuaire, les ARPA sont souvent impliquées dans la prévention, la protection et la surveillance de l'eau et sont donc des acteurs fondamentaux du projet GEREMIA.

L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ISPRA (<https://www.isprambiente.gov.it/it>), a été créé par la loi 133/2008 convertissant, avec des modifications, le décret-loi n° 112 du 25 juin 2008.

L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) est un organisme de recherche public, doté de la personnalité juridique de droit public, d'une autonomie technique, scientifique, organisationnelle, financière, managériale, administrative, patrimoniale et comptable.

ISPRA est soumise à la surveillance du Ministre de l'environnement, de la terre et de la mer. Le ministre se sert de l'Institut dans l'exercice de ses pouvoirs, en donnant des directives générales pour la poursuite des tâches institutionnelles.

Au Journal officiel n° 179 du 3 août 2010 a été publié le décret n° 123 du 21 mai 2010 du ministère de l'Environnement et de la Protection de la terre et de la mer "Règlement contenant les règles relatives à la fusion de l'APAT, de l'INFS et de l'ICRAM en un seul institut, appelé Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), conformément à l'article 28, paragraphe 3, du décret-loi n° 112 du 25 juin 2008, converti, avec des modifications, par la loi n° 133 du 6 août 2008".

L'Institut mène des activités de recherche, de conseil stratégique, d'assistance technico-scientifique, d'expérimentation et de contrôle, des activités cognitives, de suivi et d'évaluation, ainsi que des activités d'information et de formation, y compris des formations de troisième cycle, en matière d'environnement, en ce qui concerne la protection de l'eau, la protection de l'environnement atmosphérique, du sol, du sous-sol, de la biodiversité marine et terrestre et des cultures respectives, ainsi que la protection de la nature et de la faune homéothermique, en exerçant les fonctions qui relèvent déjà de la compétence de l'APAT, de l'ICRAM et de l'INFS. L'Institut promeut le développement du système national d'agences et de contrôles en matière d'environnement qu'il coordonne, et assure la précision des mesures et le respect des objectifs

de qualité et de validation des données également par l'approbation des systèmes de mesure, l'adoption de lignes directrices et l'accréditation des laboratoires.

Pour toutes les nombreuses activités menées dans le domaine de l'environnement, ISPRA est l'un des principaux gardiens de la santé du territoire, y compris aussi de l'environnement de Porto, et pour cette raison elle est un partenaire actif du projet GEREMIA, devenant ainsi l'un des principaux acteurs de la mise en œuvre du projet et l'un des principaux acteurs du projet lui-même.

Dans le domaine de la prévention et de la surveillance de l'environnement portuaire, un rôle important est également joué par les universités et les centres de recherche, à la fois comme activités de formation et d'enseignement, mais aussi comme interventions systématiques dans le domaine de la recherche. En effet, les laboratoires spécialisés dans la surveillance des différents milieux environnementaux, tels que l'eau, l'air, le sol et les sédiments, peuvent être délégués pour le compte de tiers à des actions de surveillance dans le port. Un exemple de cette activité est la surveillance des eaux intérieures du port qui peut être effectuée par des universités dans des cas spécifiques, comme le dragage, et qui est réalisée par des chercheurs universitaires spécialisés, avant et après l'activité en question, ce qui permet d'obtenir une image complète des impacts possibles sur l'environnement.

En matière de prévention et de surveillance de l'environnement portuaire, outre les universités, il existe plusieurs organismes de recherche qui collaborent avec l'autorité portuaire et la capitainerie en matière de protection et de surveillance de l'environnement portuaire. Par exemple, la plus grande structure de recherche publique en Italie est le C.N.R. (Conseil national de la recherche), qui est également un partenaire actif du projet GEREMIA. Il est divisé en sept départements thématiques, qui couvrent différents domaines de la recherche scientifique, et collabore avec les grandes entreprises, les organismes territoriaux, les administrations centrales de l'État, les fondations et les associations, ainsi qu'avec d'autres organismes de recherche et universités. Dans le domaine de la protection de l'environnement, le C.N.R. mène des activités visant à comprendre les mécanismes qui régissent, à partir de la source

d'émission, le rejet de contaminants organiques et inorganiques dans l'environnement, les sources, la dynamique de transfert et les mécanismes qui régissent le devenir des contaminants dans les différents compartiments de l'environnement. Le C.N.R. réalise plusieurs projets de recherche tant en Italie qu'au niveau international, parmi lesquels figurent également des campagnes océanographiques et des programmes de surveillance, étant activement impliqué dans l'étude et la protection de l'environnement marin, y compris, bien sûr, les réalités portuaires (<https://www.cnr.it>). Pour cette raison, on estime que les organismes de recherche et les universités devraient également être impliqués dans la diffusion du projet GEREMIA, car ils peuvent être des utilisateurs potentiels des instruments proposés.

Toujours en vue d'actions de prévention et de protection, l'ASL (Autorité sanitaire locale), un organisme appartenant à l'administration publique italienne, fait partie du Service de santé italien, qui vise à fournir des services de santé, en remplissant les tâches du système national de santé sur certains territoires. Parmi les différents domaines dans lesquels l'ASL joue un rôle, il y a certainement aussi la prévention et la sécurité sur le lieu de travail (PSAL) et, parmi ceux-ci, les environnements de travail présents dans la zone portuaire. Par exemple, en ce qui concerne le port de Gênes, ses compétences territoriales sont appliquées dans la zone géographique maritime appartenant à l'État, de la Fiera di Genova à la côte de Voltri (<http://www.asl3.liguria.it/territorio/servizi/prevenzione-e-sicurezza-ambienti-di-lavoro-psal/item/467-psal-porto>). Le PSAL coordonne ses activités avec d'autres organismes opérant dans le port, dont certains ont déjà été désignés comme autorité portuaire, capitaineries et pompiers, ainsi qu'avec le chimiste du port. Pour cette raison, l'ASL est certainement parmi les parties prenantes possibles du projet GEREMIA, étant un utilisateur possible d'outils tels que le DSS.

Il existe également divers organismes publics qui, bien que n'étant pas strictement impliqués dans les activités se déroulant dans le port, agissent indirectement en tant qu'organes d'administration, de contrôle et de protection de cet environnement, à différents niveaux hiérarchiques, tels que la région, la préfecture et la municipalité. Dans le cas spécifique de

chaque port, chacun est situé dans la zone administrative de la région à laquelle son territoire appartient. Il est donc nécessaire de se référer à cet Organisme comme partie prenante du Projet GEREMIA, à partir du moment où il supervise et administre chaque activité qui se déroule dans sa zone d'intérêt et qui peut décider d'utiliser les outils proposés par le Projet dans les différents Ports présents sur le territoire.

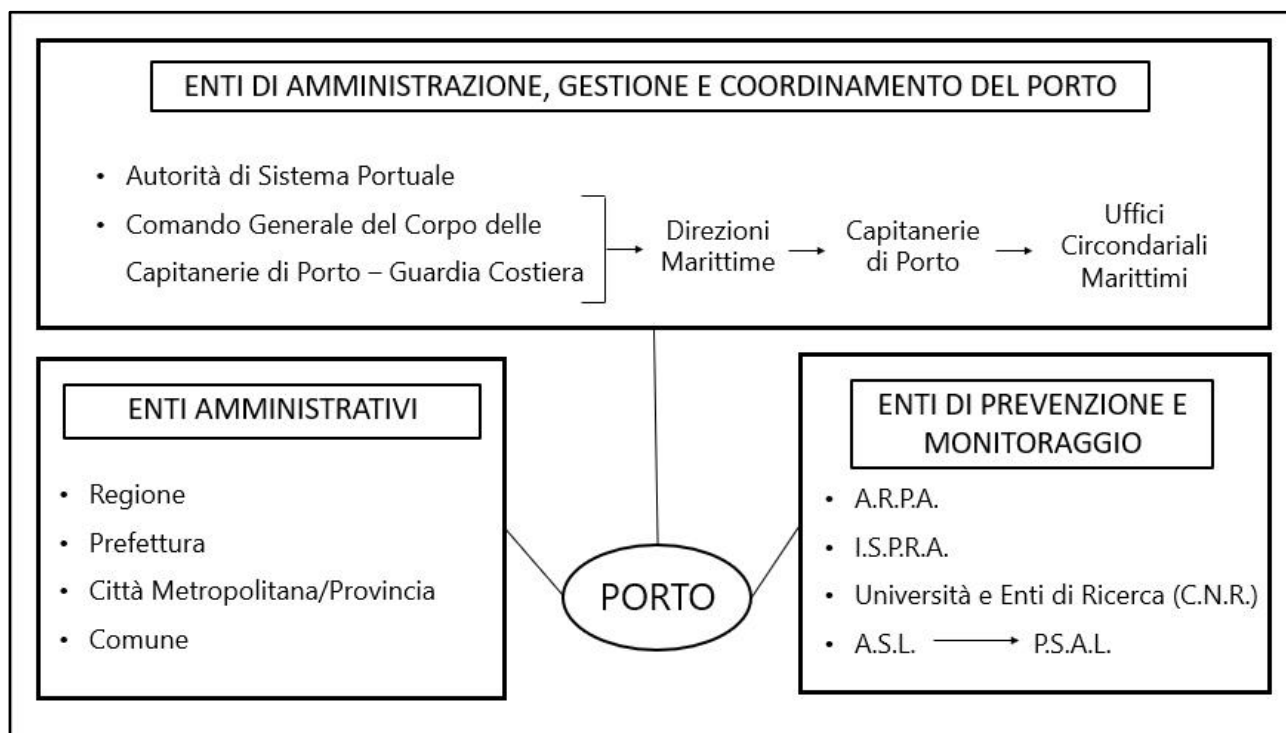
En continuant vers une plus grande spécialisation du territoire d'action, la Préfecture est insérée comme un acteur possible, qui est un organe périphérique de l'Administration de l'Etat, avec des compétences générales et des fonctions de représentation du gouvernement au niveau, dans ce cas, non pas de toute la région, mais provincial. La préfecture, en effet, supervise les fonctions administratives exercées par l'État, en les coordonnant avec celles exercées par les autorités locales. En particulier, le projet GEREMIA peut affecter les actions de la Préfecture en ce qui concerne son rôle dans la Protection Civile, car il s'agit d'un organisme qui supervise la coordination des interventions de secours immédiats pour faire face aux situations d'urgence (http://www.prefettura.it/genova/contenuti/Protezione_civile-10611.htm). Le DSS en particulier peut donc être un outil intéressant proposé par le projet, à utiliser par la protection civile pour la gestion des urgences dans les ports de sa compétence.

D'autres organismes publics non moins importants qui ont compétence sur le territoire provincial sont la Ville Métropolitaine et les Provinces. Leurs fonctions fondamentales sont la planification générale du territoire, l'organisation et la coordination des services publics, la coordination du développement économique et social, la mobilité et la viabilité, ainsi que la protection et l'amélioration de l'environnement. Pour toutes ces fonctions, bien sûr, la Ville Métropolitaine et les Provinces collaborent avec les autres organismes publics territoriaux, en particulier avec la Région et la Municipalité. Dans le cas de la ville de Gênes, par exemple, elle est administrée par la ville métropolitaine de Gênes (<https://www.cittametropolitana.genova.it>), tandis que d'autres villes, comme La Spezia (<https://www.provincia.sp.it>) et Olbia (<http://www.provincia.olbia-tempio.it>), relèvent de l'administration de la province. En matière d'environnement, une partie des rôles joués par ces organismes concerne la gestion du service

intégré de l'eau, le contrôle des rejets d'eaux usées et la réhabilitation environnementale des sites pollués. Comme les ports constituent une partie importante de la zone de gestion de la ville métropolitaine et des provinces, ces dernières peuvent certainement être considérées comme des parties prenantes du projet GEREMIA en ce qui concerne leurs tâches en matière de protection de l'environnement.

Sur un territoire encore plus spécifique agit l'organe d'État de la municipalité sur le territoire de laquelle se trouve le port. Les municipalités, en particulier la municipalité de Gênes pour le port de Gênes (<https://smart.comune.genova.it>) et pour le port de La Spezia, la municipalité respective (<http://www.comune.laspezia.it/>) dans le cas de la Ligurie, et la municipalité d'Olbia pour le port d'Olbia (<https://www.comune.olbia.ot.it>) dans le cas de la Région Sardaigne, ont une action directe sur l'environnement portuaire, puisque, avec la loi régionale n. 13 du 28 avril 1999, les fonctions administratives sur la propriété maritime ont été transférées aux municipalités, ce qui comprend toutes les ressources en eau présentes sur le territoire municipal, y compris les eaux portuaires. Dans le domaine maritime, la municipalité est responsable de la gestion de toutes les concessions et autorisations nécessaires pour chaque type d'activité. En outre, la municipalité contrôle les autorisations de rejets d'eau, jouant ainsi un rôle central dans la gestion des eaux usées en général, y compris celles qui sont rejetées dans la zone portuaire. Un autre rôle important de la municipalité est joué par l'évaluation environnementale stratégique (EES), un processus d'évaluation environnementale introduit par la directive 2001/42/CE dans le but d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'élaboration et à l'adoption de plans et de programmes visant à promouvoir le développement durable. Avec la loi régionale n° 32/2012, modifiée ultérieurement par les lois régionales n° 6/2017 et n° 29/2017, la municipalité, avec la région et la ville métropolitaine, est désignée comme l'organe compétent pour l'EES. Un autre rôle de la municipalité est de mettre en œuvre des mesures de sécurité, de remise en état et de restauration des zones contaminées, y compris celles situées à l'intérieur du port. Remplissant, avec plusieurs autres, les rôles énumérés jusqu'à présent, la municipalité est donc certainement l'un des acteurs possibles du projet GEREMIA, en tant qu'utilisateur possible de tous les outils proposés.

Vous trouverez ci-dessous un schéma récapitulatif des organismes publics impliqués dans l'environnement portuaire.



Enti pubblici con differenti funzioni riguardanti il Porto.
Organismes publics ayant différentes fonctions concernant le port.

2.2. Enti pubblici coinvolti nella gestione di emergenze in Porto/Organismes publics impliqués dans la gestion des situations d'urgence à Porto



La Capitaneria di Porto, oltre a svolgere funzioni amministrative in ambito portuale, interviene per il coordinamento di eventuali emergenze. Pertanto, può essere considerata il principale stakeholder.

All'interno delle aree portuali svolgono la loro attività di controllo e prevenzione anche altre forze di polizia quali l'Arma dei Carabinieri, Polizia di Stato e Guardia di Finanza.

L'Arma dei Carabinieri, a diretta dipendenza del Ministero della Difesa italiano, vede al suo interno la presenza di una particolare forza scelta, istituita nel 1986, ovvero il Nucleo Operativo Ecologico (N.O.E.) dei Carabinieri, nato in concomitanza al Ministero dell'Ambiente e posto alle dipendenze funzionali di esso. Il NOE ha compiti di vigilanza, prevenzione e repressione delle violazioni compiute in materia ambientale. Con la Legge n.93 del 23 Marzo 2001, esso assume la denominazione di Comando Carabinieri per la Tutela dell'Ambiente e potenzia la propria azione operando su tutto il territorio nazionale, attraverso 29 Nuclei Operativi Ecologici (NOE) (<http://www.carabinieri.it/cittadino/tutela/ambiente>). Ogni NOE esercita quindi azioni di monitoraggio e controllo ambientale sulle singole aree di propria competenza, compresi i Porti. Il DSS prodotto dal Progetto GEREMIA potrebbe quindi essere di ausilio a questo particolare ente pubblico durante gli interventi di gestione delle emergenze.

La Polizia di Stato, dipende dal Ministero dell'Interno ed è organizzata internamente in reparti specializzati. Di particolare interesse per quanto riguarda l'area portuale, è la Polizia di frontiera marittima, detta anche Polmare, che risponde alla Direzione centrale della Polizia dell'immigrazione e delle frontiere, la quale svolge un insieme di funzioni di prevenzione e repressione nei settori della sicurezza della navigazione, della ricerca e salvataggio marittimo, della protezione dell'ambiente marino e della pesca, all'interno della fascia costiera delle acque interne e delle acque territoriali, compresi i Porti (<https://www.poliziadistato.it/articolo/23421>). Un ulteriore settore della Polizia di Stato che effettua operazioni in porto è quello dei sommozzatori del Centro Nautico e Sommozzatori (Cnes), che fornisce personale specializzato per particolari attività e dipende dagli Uffici Prevenzione Generale e Soccorso Pubblico delle Questure. Per tali ragioni, la Polizia di Stato può essere un importante fruitore del Progetto GEREMIA.

La Guardia di Finanza dipende dal Ministero dell'Economia e delle Finanze italiano. Con il decreto legislativo n.177/2016, alcuni mezzi e funzioni relative al controllo e alla gestione della sicurezza in ambito navale della Polizia di Stato e dei Carabinieri sono state trasferite alla Guardia di Finanza, e successivamente, con il decreto del Ministro dell'Interno del 15 agosto

2017 sono stati assegnati compiti di ordine e sicurezza in mare a questa particolare forza dell'ordine; tali funzioni vengono messe in pratica dal Comparto Aeronavale della Guardia di Finanza (<http://www.gdf.gov.it/chi-siamo/organizzazione/specializzazioni/comparto-aeronavale>) che si articola lungo le coste nazionali in 15 Reparti Operativi Aeronavali. Le funzioni del Servizio Navale riguardano soprattutto le attività di traffico marittimo che si svolgono nelle aree portuali, per cui i risultati del Progetto GEREMIA possono essere di particolare interesse nell'ambito della prevenzione e della gestione delle emergenze.

Un altro ente che opera direttamente e sistematicamente all'interno del Porto, è il Corpo dei Vigili del Fuoco, che agisce in modo coordinato con la Capitaneria di Porto. Per quanto riguarda specificatamente il Porto di Genova, questa collaborazione è resa nota tramite il Protocollo Operativo di intesa fra il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco e la Capitaneria di Porto, firmato nel 2018. Questi due enti agiscono sinergicamente per la tutela dell'ambiente marino e per le azioni di soccorso e di gestione delle emergenze in mare, provvedendo in tal caso al reciproco allertamento, soprattutto relativamente agli incidenti a terra coinvolgenti sostanze pericolose o tossico-nocive (NBCR) che possono coinvolgere anche l'ambiente marino (<https://www.guardiacostiera.gov.it/genova/Pages/Protocollo-Operativo-Guardia-costiera---Vigili-del-fuoco-Geno.aspx>). I Vigili del Fuoco, pertanto, sono importanti stakeholders del Progetto GEREMIA e potranno beneficiare degli strumenti proposti.

Altro ente pubblico di particolare interesse per il Progetto GEREMIA, sono gli Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF), alle dipendenze del Ministero della Salute. Gli USMAF svolgono diverse funzioni, quali attività di vigilanza in frontiera, centri di profilassi per viaggiatori internazionali, certificazioni medico-legali e verifica del rispetto della normativa nazionale circa le condizioni di igiene, abitabilità e sicurezza (<http://www.salute.gov.it/portale/usmafsasn/menuContenutoUsmafSasn.jsp?lingua=italiano&area=usmaf-sasn&menu=usmaf>). Sul territorio nazionale sono presenti 12 USMAF allocati nei principali Porti. L'ufficio presente a Genova ha a sua volta delle Unità territoriali presso Savona, Imperia e La Spezia. Il DSS sviluppato nell'ambito del Progetto GEREMIA può essere un utile

strumento in termini di prevenzione di possibili emergenze in area portuale che possano mettere a rischio la salute umana e ambientale.

Di seguito è riportato uno schema riassuntivo degli Enti Pubblici coinvolti nelle emergenze nell'ambito portuale.



La capitainerie, en plus d'exercer des fonctions administratives dans la zone portuaire, intervient pour la coordination d'éventuelles urgences. Elle peut donc être considérée comme la principale partie prenante.

Dans les zones portuaires, d'autres forces de police telles que les Carabinieri, la police d'État et la Guardia di Finanza exercent également leurs activités de contrôle et de prévention.

Le Corps des Carabiniers, dépendance directe du ministère italien de la Défense, voit en lui la présence d'une force particulière choisie, créée en 1986, à savoir l'Unité opérationnelle écologique (UOE) des Carabiniers, née en même temps que le ministère de l'Environnement et placée dans sa dépendance fonctionnelle. L'UOE a des tâches de supervision, de prévention et de répression des violations commises en matière d'environnement. Avec la loi n° 93 du 23 mars 2001, elle prend le nom de Commandement des carabiniers pour la protection de l'environnement et renforce son action en opérant sur tout le territoire national, par le biais de 29 unités opérationnelles écologiques (NOE) (<http://www.carabinieri.it/cittadino/tutela/ambiente>). Chaque UOE exerce donc des actions de surveillance et de contrôle de l'environnement dans les différents domaines de sa compétence, y compris les ports. Le DSS produit par le projet GEREMIA pourrait donc être utile à cet organisme public particulier lors des interventions de gestion des urgences.

La Police d'État dépend du ministère de l'Intérieur et est organisée en interne en départements spécialisés. En ce qui concerne la zone portuaire, la police des frontières maritimes, également

appelée Polmare, relève de la Direction centrale de l'immigration et de la police des frontières, qui exerce un ensemble de fonctions de prévention et de répression dans les domaines de la sécurité de la navigation, de la recherche et du sauvetage en mer, de la protection du milieu marin et de la pêche, dans la bande côtière des eaux intérieures et des eaux territoriales, y compris les ports (<https://www.poliziadistato.it/articolo/23421>). Un autre secteur de la police d'État qui effectue des opérations dans les ports est celui des plongeurs du Centre nautique et de plongée (Cnes), qui fournit du personnel spécialisé pour des activités particulières et dépend des bureaux de prévention générale et de sauvetage public de la Direction générale de la police. Pour ces raisons, la police d'État peut être un utilisateur important du projet GEREMIA.

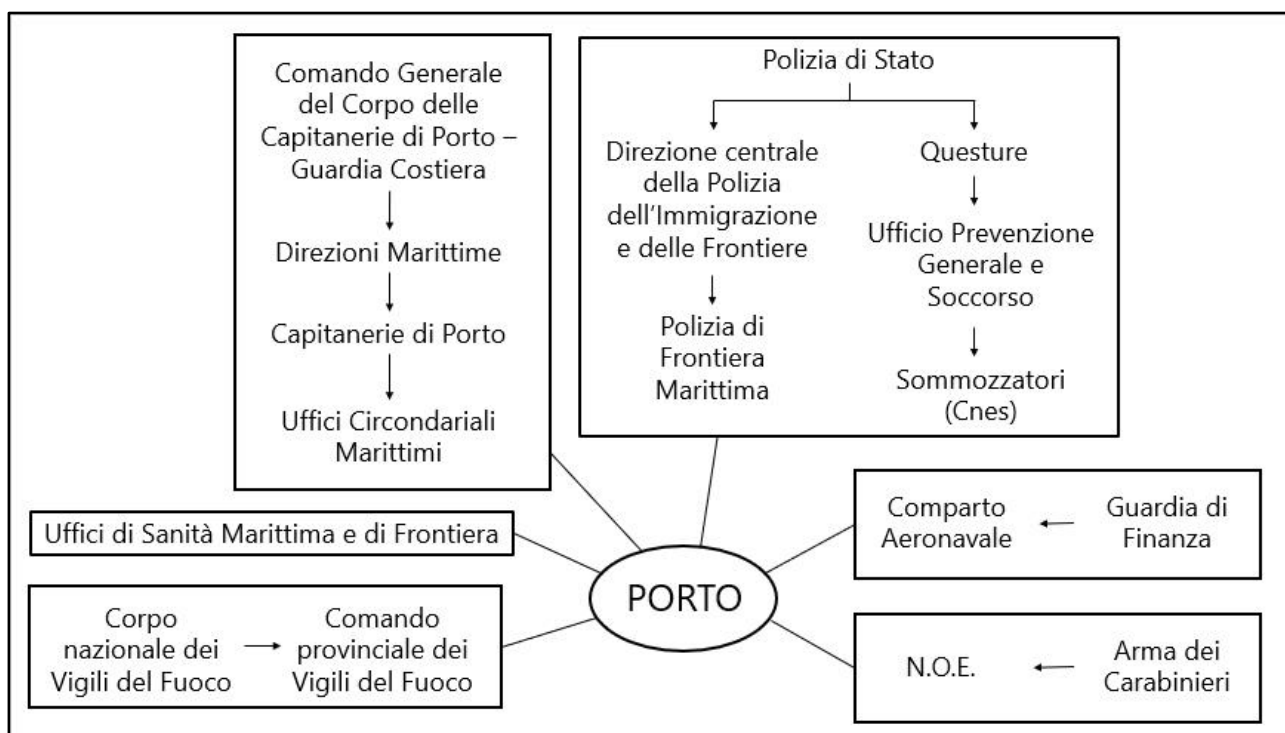
La Guardia di Finanza dépend du ministère italien de l'économie et des finances. Avec le décret législatif n° 177/2016, certains moyens et fonctions relatifs au contrôle et à la gestion de la sécurité dans le secteur naval de la police d'État et des carabinieri ont été transférés à la Guardia di Finanza, puis, avec le décret du ministre de l'intérieur du 15 août 2017, des tâches d'ordre et de sécurité en mer ont été attribuées à cette force de l'ordre particulière ; ces fonctions sont mises en pratique par la division aérienne et maritime de la Guardia di Finanza (<http://www.gdf.gov.it/chi-siamo/organizzazione/specializzazioni/comparto-aeronavale>) qui est divisée le long de la côte nationale en 15 départements des opérations aériennes et maritimes. Les fonctions du service naval concernent principalement les activités de trafic maritime qui se déroulent dans les zones portuaires. Les résultats du projet GEREMIA peuvent donc être d'un intérêt particulier pour la prévention et la gestion des situations d'urgence.

Un autre organisme qui opère directement et systématiquement au sein du port est le corps des pompiers, qui agit de manière coordonnée avec la capitainerie. En ce qui concerne spécifiquement le port de Gênes, cette collaboration est connue par le biais du protocole d'accord opérationnel entre le commandement provincial des pompiers et la capitainerie, signé en 2018. Ces deux organismes agissent en synergie pour la protection du milieu marin et pour les actions de sauvetage et de gestion des urgences en mer, en assurant dans ce cas l'alerte mutuelle, notamment en ce qui concerne les accidents à terre impliquant des substances

dangereuses ou toxiques nocives (NBCR) qui peuvent également impliquer le milieu marin (<https://www.guardiacostiera.gov.it/genova/Pages/Protocollo-Operativo-Guardia-costiera---Vigili-del-fuoco-Geno.aspx>). Les pompiers sont donc des acteurs importants du projet GEREMIA et bénéficieront des instruments proposés.

Un autre organisme public présentant un intérêt particulier pour le projet GEREMIA est l'Office de santé maritime, aérien et frontalier (USMAF), qui dépend du ministère de la santé. Les USMAF exercent diverses fonctions, telles que des activités de surveillance des frontières, des centres de prophylaxie pour les voyageurs internationaux, des certifications médico-légales et la vérification du respect des réglementations nationales en matière d'hygiène, d'habitabilité et de conditions de sécurité (<http://www.salute.gov.it/portale/usmafsasn/menuContenutoUsmafSasn.jsp?lingua=italiano&area=usmaf-sasn&menu=usmaf>). Sur le territoire national, 12 USMAF sont attribués dans les principaux ports. Le bureau de Gênes dispose d'unités territoriales à Savone, Imperia et La Spezia. Le DSS développé dans le cadre du projet GEREMIA peut être un outil utile en termes de prévention des éventuelles urgences dans la zone portuaire qui pourraient mettre en danger la santé humaine et environnementale.

Vous trouverez ci-dessous un schéma récapitulatif des organismes publics impliqués dans les urgences portuaires.



Enti pubblici coinvolti nella gestione delle emergenze in Porto.
Organismes publics impliqués dans la gestion des situations d'urgence à Porto.

3. Società private/Entreprises privées



All'interno delle aree portuali, operano diverse società ed aziende private che svolgono le loro attività in diversi ambiti, commerciali, turistici, industriali e di supporto. Per meglio inquadrare i possibili stakeholder, si è deciso di raggruppare tali società in due categorie, distinguendo quelle coinvolte nella gestione delle situazioni di emergenza e quelle che invece possono essere, a causa delle attività svolte, possibili fonti di emergenze.

Di seguito sono riportati i soggetti individuati all'interno dei Porti di Genova, La Spezia e Olbia.



Dans les zones portuaires, il y a plusieurs entreprises et sociétés privées qui exercent leurs activités dans différents domaines, commercial, touristique, industriel et de soutien. Afin de mieux classer les parties prenantes possibles, il a été décidé de regrouper ces entreprises en deux catégories, en distinguant celles qui participent à la gestion des situations d'urgence et celles qui peuvent être, en raison des activités menées, des sources possibles de situations d'urgence.

Vous trouverez ci-dessous les sujets identifiés dans les ports de Gênes, La Spezia et Olbia.

3.1. Porto di Genova/Port de Gênes

3.1.1. Società private coinvolte nella gestione delle emergenze nel Porto di Genova/Entreprises privées impliquées dans la gestion des situations d'urgence dans le port de Gênes



All'interno del Porto di Genova, una delle principali società che si occupa di tematiche ambientali è il Gruppo Santoro (<http://www.grupposantoro.it/giuseppesantoro>), nato, negli anni '60 per garantire supporto logistico ai cantieri navali. Successivamente, in seguito all'applicazione delle nuove normative europee e internazionali, la società fonda l'Antipollution Operative Center S.r.l. (A.O.C. S.r.l.) per meglio differenziare le proprie attività (http://www.grupposantoro.it/grupposantoro_index). Il Gruppo Santoro si occupa del ritiro, trasporto e smaltimento dei rifiuti e delle acque oleose, del disinquinamento degli specchi acquei, nonché di attività di supporto ad operazioni marittime portuali ed extraportuali. Fornisce mezzi operativi come pontoni e passerelle, nonché rimorchiatori, ed è coinvolta nelle operazioni di imbarco/sbarco di rinfuse, olii, merci e materiale vario. Nel 2013 incorpora la

Costruzioni Marittime S.r.l., che si occupa di attività di scavo e dragaggi in Porto. Le attività sono principalmente dedicate alla tutela dell'ambiente portuale, che viene esercitata attraverso una task force di pronto intervento che si attiva per la messa in sicurezza e bonifica, smaltimento e risanamento ambientale. Proprio per la sua importante attività ambientale, la società fa parte della Castalia Consorzio Stabile S.C.p.A. (<https://lnx.castalia.it/it/>), che raggruppa 33 importanti armatori che operano nel mare territoriale e alto mare specializzati nelle attività marittime, nella salvaguardia del mare marino e nel salvataggio di navi e persone. Come accennato precedentemente, il Gruppo Santoro si articola in un'altra importante società che si occupa di gestione dell'ambiente portuale, la A.O.C. S.r.l. Tale società si occupa in modo specifico della prevenzione e controllo dell'inquinamento e del trattamento di rifiuti liquidi, prevalentemente oleosi, derivati dalla produzione navale. La A.O.C. S.r.l. gestisce infatti, conformemente alla norma ISO 14001:2015, un impianto di stoccaggio e trattamento delle acque di sentina e dei rifiuti oleosi speciali pericolosi (http://www.aoc-genova.it/aoc_politica_ambientale).

Per tutte le attività appena elencate, le Società afferenti al del Gruppo Santoro sono, quindi, possibili fruitori del Progetto GEREMIA, soprattutto in qualità di tutori della salute dell'ambiente portuale. Tali società potrebbero però, avere un duplice interesse nel Progetto GEREMIA, in quanto, data la loro attiva partecipazione in diverse attività portuali e la gestione di impianti di stoccaggio, possono loro stesse essere fonte di un rilascio accidentale di contaminanti. Per tale motivo le società del Gruppo Santoro prevedono un piano interno di gestione delle emergenze.

Un'altra società che si occupa dell'espletamento dei servizi e della salvaguardia ambientale nel Porto di Genova è S.E.P.G. (Servizi Ecologici Porto di Genova S.r.l.), che è Partner attivo del Progetto GEREMIA, nonché socio della Castalia Consorzio Stabile S.C.p.A.. Tale società, costituita nel 1986 dall'Autorità Portuale di Genova, fornisce un servizio attivo 24 ore su 24 per la gestione delle emergenze riguardanti ogni possibile situazione di inquinamento marino derivante dallo sbarco/imbarco di prodotti petroliferi, chimici e petrolchimici. Inoltre, S.E.P.G. è la Società Concessionaria del servizio di pulizia del Porto di Genova e fornisce supporto e consulenza in materia di controllo ambientale, svolge un sistematico monitoraggio delle acque portuali e si occupa della bonifica, rimozione e smaltimento rifiuti (<http://www.sepg.it>).

Sempre nell'ambito delle società private che operano in ambiente portuale e che rivestono un importante ruolo dal punto di vista ecologico si può trovare la OROMARE S.p.A. Tale società svolge la propria attività principalmente nel territorio di Genova, per conto di Organismi Nazionali e Società di Gestione. Essa si occupa, sia di attività offshore, che di servizi portuali, quali trasporto di carichi eccezionali, fornitura di acqua dolce, fornitura di distanziatori e parabordi, sollevamenti eccezionali, trasporto liquidi, scalandroni e lavori di marineria. Oltre a questo, OROMARE S.p.A fornisce un importante servizio ecologico, prevedendo azioni di ritiro e smaltimento acque nere/grigie, smaltimento di rifiuti e disinquinamento e bonifica di specchi acquei (<https://www.orumare.it>). OROMARE S.p.A è sicuramente stakeholder del Progetto GEREMIA, in quanto può fruire sia del DSS che del sistema di biorisanamento previsto dal Progetto.

Un altro privato che si può inserire nel contesto della gestione delle emergenze in Porto è il Gruppo Rimorchiatori Riuniti, che si articola in diverse società che gestiscono l'attività di assistenza alla navigazione e alle manovre in Porto grazie all'utilizzo di rimorchiatori. La loro attività non si limita però a questo, ma prevede anche l'assistenza in caso di incendi, perdite di inquinanti e qualsiasi altro evento che riguardi la sicurezza dell'ambiente portuale (<https://www.rimorchiatori.com>). Il Gruppo Rimorchiatori Uniti fa parte a sua volta della Rimorchiatori Mediterranei S.r.l., operante su diversi Porti italiani e sul territorio di Malta. Del gruppo Rimorchiatori Riuniti fanno parte altre società che operano su territorio internazionale, come Norvegia, Brasile e Colombia. Anche Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova S.r.l. fa parte della Castalia Consorzio Stabile S.C.p.A. Il Progetto GEREMIA può perciò risultare di notevole interesse per le società di questo gruppo che si occupano attivamente di controllo dell'inquinamento in ambiente portuale.

Tra le figure che sono fondamentali per la gestione delle emergenze in Porto si identifica inoltre il Consulente Chimico del Porto che deve essere iscritto all'albo professionale dei Chimici, o fare parte di una società tra professionisti (STP) composta esclusivamente da chimici o ingegneri chimici (<http://www.chimicigenova.it>). L'attività del Chimico del Porto è vigilata dal Comandante

del Porto e si svolge ai sensi di quanto stabilito dalla circolare del Ministero dei Trasporti n.1160 del 10 dicembre 1999 e dall'articolo 68 del Codice della Navigazione. Il Chimico del Porto svolge diversi compiti quali: accertamento di condizioni di pericolosità per lavori meccanici a freddo e/o con fonti termiche, per la presenza di vapori di gas nocivi e per l'ingresso del personale nautico nei depositi di combustibile; controllo sulle attività di bonifica e degassificazione; stato di sicurezza per le operazioni di lavaggio delle cisterne con Crude Oil; rilascio di certificazioni per l'ingresso in Porto, l'ormeggio e le attività di carico/scarico di navi che trasportano rinfuse solide o merci pericolose e per navi cisterne; consulenza su richiesta dell'autorità competente su tutto ciò che riguarda la sicurezza in ambito portuale (<http://www.mit.gov.it/normativa/circolare-numero-1160-del-10121999>). Poiché il Chimico di Porto si occupa, tra le varie attività, della valutazione di espansività e tossicità ambientale di inquinanti utilizzati in Porto, l'utilizzo del DSS sviluppato dal Progetto, rappresenta un elemento di grande interesse per questa figura. Inoltre, i sistemi di *bioremediation* e contenimento reflui proposti dal Progetto, si inseriscono perfettamente nell'ambito di un'altra attività svolta dal Chimico del Porto, quale l'utilizzo di tecniche antiinquinamento e di bonifica con particolare riferimento ai sistemi di confinamento, contenimento e abbattimento di sversamento di idrocarburi e prodotti chimici in mare.

Pur non svolgendo in modo specifico un ruolo ecologico in ambito portuale, altre due società private possono essere identificate come stakeholder del Progetto GEREMIA, quali i Piloti del Porto di Genova (<http://www.pilotigenova.it>) e il Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova (<http://www.ormgen.it>). Il primo si occupa di gestire le fasi più delicate delle manovre delle navi in porto, mentre il secondo permette il corretto attracco delle navi in condizioni di sicurezza. Entrambe queste realtà, perciò, si occupano principalmente di assistenza alla navigazione, ma prevedono anche compiti di ausilio durante la gestione delle emergenze; per questo motivo, si ritiene necessario inserirle nella lista degli stakeholder del Progetto GEREMIA.

Di seguito è riportato uno schema riassuntivo delle società private coinvolte nelle emergenze nell'ambito portuale genovese.



Dans le port de Gênes, l'une des principales entreprises s'occupant de questions environnementales est le groupe Santoro (<http://www.grupposantoro.it/giuseppesantoro>), fondé dans les années 60 pour fournir un soutien logistique aux chantiers navals. Par la suite, suite à l'application des nouvelles réglementations européennes et internationales, la société a fondé l'Antipollution Operative Center S.r.l. (A.O.C. S.r.l.) pour mieux différencier ses activités (http://www.grupposantoro.it/grupposantoro_index). Le groupe Santoro s'occupe de la collecte, du transport et de l'élimination des déchets et des eaux huileuses, de la dépollution des miroirs d'eau, ainsi que des activités de soutien aux opérations maritimes portuaires et non portuaires. Elle fournit des moyens opérationnels tels que des pontons et des passerelles, ainsi que des remorqueurs, et participe à l'embarquement/débarquement de vrac, de pétrole, de marchandises et de matériaux divers. En 2013, elle intègre Costruzioni Marittime S.r.l., qui s'occupe des activités d'excavation et de dragage dans le port. Les activités sont principalement consacrées à la protection de l'environnement portuaire, qui est assurée par une task force d'intervention d'urgence activée pour la sécurité et la remise en état, l'élimination et l'assainissement de l'environnement. C'est précisément en raison de son importante activité environnementale que l'entreprise fait partie de Castalia Consorzio Stabile S.C.p.A. (<https://lnx.castalia.it/it/>), qui rassemble 33 importants armateurs opérant dans la mer territoriale et la haute mer et spécialisés dans les activités maritimes, la protection de la mer et le sauvetage des navires et des personnes. Comme mentionné précédemment, le groupe Santoro est divisé en une autre société importante qui s'occupe de la gestion de l'environnement portuaire, A.O.C. S.r.l. Cette société s'occupe spécifiquement de la prévention et du contrôle de la pollution et du traitement des déchets liquides, principalement huileux, issus de la production des navires. En effet, A.O.C. S.r.l. gère, conformément à la norme ISO

14001:2015, une installation de stockage et de traitement des eaux de cale et des déchets spéciaux dangereux d'origine pétrolière (http://www.aoc-genova.it/aoc_politica_ambientale).

Pour toutes les activités énumérées ci-dessus, les entreprises appartenant au groupe Santoro sont donc des utilisateurs potentiels du projet GEREMIA, notamment en tant que gardiens de la santé de l'environnement portuaire. Ces entreprises pourraient toutefois avoir un double intérêt dans le projet GEREMIA, car, compte tenu de leur participation active à diverses activités portuaires et à la gestion des installations de stockage, elles pourraient elles-mêmes être une source de rejet accidentel de contaminants. C'est pourquoi les sociétés du groupe Santoro prévoient un plan interne de gestion des urgences.

Une autre entreprise qui s'occupe de la fourniture de services et de la protection de l'environnement dans le port de Gênes est la S.E.P.G. (Servizi Ecologici Porto di Genova S.r.l.), qui est un partenaire actif du projet GEREMIA et un partenaire de Castalia Consorzio Stabile S.C.p.A.. Cette société, créée en 1986 par l'Autorité portuaire de Gênes, fournit un service 24 heures sur 24 pour la gestion des urgences concernant toute éventuelle situation de pollution marine dérivée du déchargement/embarquement de produits pétroliers, chimiques et pétrochimiques. En outre, la S.E.P.G. est la société concessionnaire du service de nettoyage du port de Gênes et fournit un soutien et des conseils en matière de contrôle environnemental, effectue une surveillance systématique des eaux portuaires et s'occupe de la récupération, de l'enlèvement et de l'élimination des déchets (<http://www.sepg.it>).

OROMARE S.p.A. fait également partie des sociétés privées qui opèrent dans le milieu portuaire et jouent un rôle important d'un point de vue écologique. Cette société exerce ses activités principalement dans la région de Gênes, pour le compte d'Organismes nationaux et de Sociétés de gestion. Il s'occupe à la fois des activités offshore et des services portuaires, tels que le transport de charges exceptionnelles, l'approvisionnement en eau douce, la fourniture d'entretoises et de défenses, le levage exceptionnel, le transport de liquides, les scalandres et les travaux maritimes. En outre, OROMARE S.p.A. fournit un service écologique important, en assurant des actions de collecte et d'élimination des eaux noires/grises, d'élimination des

déchets et de dépollution et de récupération des miroirs d'eau (<https://www.oromare.it>). OROMARE S.p.A est certainement partie prenante du projet GEREMIA, car elle peut bénéficier à la fois du DSS et du système de biorestauration fourni par le projet.

Un autre particulier qui peut être inclus dans le contexte de la gestion des situations d'urgence à Porto est le Gruppo Rimorchiatori Riuniti (Groupe des remorqueurs), qui est composé de plusieurs sociétés qui gèrent l'activité d'assistance à la navigation et aux manœuvres à Porto grâce à l'utilisation de remorqueurs. Leur activité ne se limite toutefois pas à cela, mais prévoit également une assistance en cas d'incendie, de fuite de polluants et de tout autre événement affectant la sécurité de l'environnement portuaire (<https://www.rimorchiatori.com>). Le Gruppo Rimorchiatori Uniti fait à son tour partie de Rimorchiatori Mediterranei S.r.l., opérant sur plusieurs ports italiens et sur le territoire de Malte. D'autres sociétés opérant sur le territoire international, comme la Norvège, le Brésil et la Colombie, font partie du groupe Rimorchiatori Riuniti. Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova S.r.l. fait également partie de Castalia Consorzio Stabile S.C.p.A. Le projet GEREMIA peut donc présenter un intérêt considérable pour les entreprises de ce groupe qui sont activement impliquées dans le contrôle de la pollution dans l'environnement portuaire.

Parmi les personnalités fondamentales pour la gestion des urgences à Porto, on trouve également le consultant en chimie portuaire qui doit être inscrit au registre professionnel des chimistes, ou faire partie d'une société de professionnels (STP) composée exclusivement de chimistes ou d'ingénieurs chimistes (<http://www.chimicigenova.it>). L'activité du chimiste du port est supervisée par le capitaine du port et est exercée conformément aux dispositions de la circulaire du ministère des transports n° 1160 du 10 décembre 1999 et de l'article 68 du code de la navigation. Le chimiste du port accomplit diverses tâches telles que : détermination des conditions dangereuses pour les travaux mécaniques à froid et/ou les travaux avec des sources thermiques, pour la présence de vapeurs de gaz nocives et pour l'entrée du personnel nautique dans les dépôts de carburant ; contrôle des activités de récupération et de dégazage ; état de la sécurité des opérations de lavage des citernes avec du pétrole brut ; délivrance de certificats

pour l'entrée dans le port, les activités d'amarrage et de chargement/déchargement pour les navires transportant des marchandises solides en vrac ou dangereuses et pour les pétroliers ; conseils à la demande de l'autorité compétente sur tout ce qui concerne la sécurité portuaire (http://www.mit.gov.it/normative/numero_circulaire-1160-del-10121999). Comme le chimiste du port s'occupe, entre autres activités, de l'évaluation de l'expansion et de la toxicité environnementale des polluants utilisés dans le port, l'utilisation du DSS développé par le projet, représente un élément de grand intérêt pour cette figure. En outre, les systèmes de biorestauration et de confinement des eaux usées proposés par le projet font partie d'une autre activité menée par le chimiste du port, telle que l'utilisation de techniques anti-pollution et d'assainissement avec une référence particulière aux systèmes de confinement, d'endiguement et de réduction des déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques en mer.

Bien qu'elles ne jouent pas un rôle écologique spécifique dans l'environnement portuaire, deux autres entreprises privées peuvent être identifiées comme parties prenantes du projet GEREMIA, telles que les Pilotes du port de Gênes (<http://www.pilotigenova.it>) et le Groupe d'amarrage antique du port de Gênes (<http://www.ormgen.it>). Le premier est chargé de gérer les phases les plus délicates des manœuvres des navires dans les ports, tandis que le second permet aux navires d'accoster correctement dans des conditions de sécurité. Ces deux réalités concernent donc principalement l'assistance à la navigation, mais elles fournissent également une assistance lors de la gestion des situations d'urgence ; c'est pourquoi il est jugé nécessaire de les inclure dans la liste des acteurs du projet GEREMIA.

Vous trouverez ci-dessous un schéma récapitulatif des entreprises privées impliquées dans les situations d'urgence dans la zone portuaire génoise.

SOCIETÀ E PROFESSIONISTI CHE SI OCCUPANO DELL'ASPETTO ECOLOGICO

- Gruppo Santoro — Giuseppe Santoro S.r.l. (Socio della Castalia Ecolmar S.C.p.A.)
- OROMARE S.p.A. — Antipollution Operative Center S.r.l.
- S.E.P.G. (Socio della Castalia Ecolmar S.C.p.A.)
- Chimico del Porto

SOCIETÀ CHE FORNISCONO SERVIZI AUSILIARI

- Rimorchiatori Riuniti del Porto di Genova S.r.l. (Socio della Castalia Ecolmar S.C.p.A.)
- Piloti del Porto di Genova
- Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova

Società private coinvolte nella gestione delle emergenze nel Porto di Genova, suddivise in Società e professionisti che si occupano dell'aspetto ecologico e Società che forniscono servizi ausiliari.
Entreprises privées impliquées dans la gestion des situations d'urgence dans le port de Gênes, divisées en Entreprises et professionnels s'occupant de l'aspect écologique et Entreprises fournissant des services auxiliaires.

3.1.2. Società private che sono potenziali fonti di emergenze nel Porto di Genova/Les entreprises privées qui sont des sources potentielles de situations d'urgence dans le port de Gênes



Nel presente paragrafo verranno descritte le aziende private che, svolgendo la loro attività all'interno dell'area portuale, potrebbero determinare incidentalmente un'emergenza. Per tali aziende il Progetto GEREMIA può rappresentare un importante punto di riferimento per implementare i piani interni di gestione delle emergenze. La platea delle aziende che potrebbero determinare accidentalmente un'emergenza in ambito portuale potrebbe essere molto ampia, in quanto nel Porto di Genova trovano sbocco numerosi torrenti e rii sulle cui rive

sono insediate diverse attività industriali. Ai fini del presente documento si è però ritenuto di selezionare soltanto le aziende che operano direttamente in ambito portuale.

Il Porto di Genova ha un ampio settore industriale dedicato alla cantieristica per la riparazione e costruzione navale. Questo settore si trova nella zona est del Porto di Genova.

Una delle aziende private di maggior prestigio della sezione cantieristica del Porto di Genova è la Amico & Co S.r.l.. Tale azienda si occupa a livello internazionale della ristrutturazione e riparazione di yacht e superyacht. Il cantiere, in continua crescita dal 1992, occupa un'area di 30000 m², includendo 12 zone dedicate all'attività. La tutela dell'ambiente dove l'azienda opera è messa in atto dall'azienda stessa, che è la prima struttura italiana dedicata al servizio di ristrutturazione e riparazione yacht ad aver ottenuto, nel 2002, la certificazione ISO14001 per il suo sistema di gestione ambientale (<https://amicoshipyard.com>).

Parte fondamentale del settore industriale del Porto di Genova è quello gestito dall'Ente Bacini S.r.l., che è concessionaria di 5 bacini di carenaggio per le navi, di estremo rilievo per le attrezzature portuali nel settore delle riparazioni navali. Tale area, inoltre, è anche parte del patrimonio storico della città, per cui 4 dei bacini di carenaggio sono diventati nel 2007 beni culturali e sono sottoposti alle norme di tutela previste dal D.Lgs. 42/2004. L'Ente Bacini è fornito di una regolamentazione interna riguardante le linee guida da seguire per le diverse attività svolte, le norme generali di comportamento e la gestione delle emergenze, ed è titolare di Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) rilasciata DALLA Direzione Ambiente della Provincia di Genova, la quale prevede prescrizioni e limitazione alle attività soprattutto nei casi di allerta ventosità, lavaggio attrezzature, attività rumorose e attività in ormeggio (<https://www.entebacinigenova.it>).

All'interno del Porto di Genova è presente anche il gruppo Fincantieri S.p.A., multinazionale globale, leader nella progettazione e costruzione di diverse tipologie di navi, nonché nella riparazione di esse e nella produzione di sistemi meccanici ed elettrici. Fincantieri risulta attiva nella tutela ambientale, adottando un Piano di Sostenibilità che riguarda diverse tematiche ambientali, come energia pulita, consumo e produzione responsabili, azioni climatiche e vita

marina. Il gruppo prevede un Sistema di Gestione Ambientale certificato secondo la norma internazionale ISO 14001, e aderisce al Programma Climate Change di CPD, organizzazione britannica, il cui obiettivo è quello di migliorare la gestione dei rischi ambientali facendo leva sulla trasparenza informativa. Il Sistema di Gestione Ambientale di Fincantieri riguarda diverse tematiche, quali energia, acqua, materie prime, rifiuti e gas inquinanti, prevedendo tra le altre azioni, anche un monitoraggio dei propri scarichi idrici (<https://www.fincantieri.com>).

Altra azienda presente nel Porto di Genova che opera nel settore delle riparazioni navali è la San Giorgio del Porto S.p.A. Tale azienda è specializzata nella riparazione e mantenimento delle navi, ma esegue anche attività di restauro, fornisce tecniche all'avanguardia di verniciatura e lavaggio, e ha sviluppato anche un particolare settore dedicato allo smaltimento e al riciclo delle navi. La San Giorgio del Porto S.p.A. è perciò dotata di un Sistema di Gestione Ambientale conforme alle normative ISO 9000, 14000 e BS OHSAS 18000, nonché certificazione ISO 30000:2009 per le attività di smantellamento e riciclo (<https://www.sgdip.it>). Partner della San Giorgio del Porto S.p.A., sempre all'interno della zona industriale del Porto di Genova, svolge similmente la sua attività la T. Mariotti S.p.A. Queste due aziende costituiscono la Holding Genova Industrie Navali, costituita nel 2008 dai due storici cantieri genovesi. La T. Mariotti S.p.A. svolge anch'essa attività di riparazione, mantenimento e restauro navale e adotta perciò un Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 9001:2015, 14001:2015 e BS OHSAS 18001:2007 (<https://www.mariottiyard.it>).

Un altro settore di primaria importanza per il Porto di Genova è quello dedicato alla movimentazione di passeggeri, che si trova ubicato nella parte centrale dell'area portuale, nel cosiddetto bacino del Porto Antico. Questa componente delle attività portuali è certamente di interesse per il Progetto GEREMIA, in quanto il traffico risulta molto intenso e in continua progressione. Inoltre, questo settore si trova nella parte dell'area portuale che è a diretto contatto con la città retrostante, è interessato da diversi scarichi di reflui ed è un bacino semichiuso in cui l'idrodinamismo risulta meno intenso.

La pianificazione, costruzione e gestione del porto passeggeri di Genova e del suo traffico è di competenza della Stazioni Marittime S.p.A., in concessione demaniale dall'Autorità Portuale di Genova. Il porto passeggeri si estende per 290.000 metri quadrati di superficie e comprende 12 accosti all'interno di 5 terminal, di cui tre dedicati principalmente ai traghetti e due al traffico di navi da crociera. L'attività della Stazioni Marittime S.p.A. è in continua crescita e mette in comunicazione la città di Genova, non solo con varie destinazioni mediterranee, ma anche con mete internazionali del Medio Oriente, Nord Africa, Atlantico, Nord Europa e Americhe (<https://smge.it>). Stazioni Marittime S.p.A. si inserisce quindi tra gli stakeholder del Progetto GEREMIA, i cui risultati potranno essere utili alla società per la prevenzione e la gestione delle emergenze ambientali che possono derivare dalla propria attività.

Il Porto di Genova è noto a livello internazionale per la sua importanza commerciale, motivo per cui una parte rilevante di esso è dedicato proprio al settore del commercio, sia in termini di movimentazione di container, che di rinfuse liquide e solide. Parte di quest'area, situata tra il Porto Antico e l'Entrata di Levante, è occupata da due importanti terminal container, uno gestito dalla Terminal Contenitori Porto di Genova S.p.A., meglio conosciuta come SECH (<http://www.sech.it>), e uno affidato a Consorzio Bettolo, che fa capo al Gruppo MSC tramite le controllate Itatermineaux Sarl per il 50% e Terminal Investment Limited Sarl per il 50%, con una concessione di 33 anni fino al 2045 (<https://www.portsofgenoa.com>). SECH può ospitare nel Porto di Genova fino a 550,000 TEU annualmente e ha recentemente investito sul territorio per apportare modifiche di idoneità al trade Med/Far-East (14.000 TEU), lavorando con navi di grandi dimensioni. Essa opera secondo standard di qualità e sicurezza rispondenti alle certificazioni BS OHSAS 18001, ISO 9001:2015 e AEOF. Il più importante terminal container in termini di dimensioni è però ubicato in un settore separato del Porto di Genova, nella parte di Genova-Prà, ed è il terminal VTE della società PSA Genova Prà, il quale movimentava fino a 60 milioni TEU all'anno e si estende su 98 ettari di superficie. La società, parte del Gruppo globale PSA, connette il Porto di Genova, attraverso il VTE, con l'Africa Occidentale, il continente America, il Medio Oriente, l'Asia e i principali Porti dell'Atlantico e del Mediterraneo (<https://genovapramagazine.it>). Tale terminal riveste quindi primaria importanza in termini

commerciali e mantiene alti standard in materia di sicurezza, qualità e ambiente tramite certificazioni BS OHSAS 18001, ISO 9001:2015 e 14001:2015 (<https://www.psagp.it>). Tali aziende non possono non rappresentare degli importanti stakeholder per il Progetto GEREMIA, in quanto identificano tra i principali responsabili delle attività di import/export in tutto il Paese e sono quindi punto di ormeggio frequente per navi di grosse dimensioni.

Per quanto riguarda l'area dedicata alle rinfuse liquide all'interno del settore commerciale, si possono identificare diverse società che possono rivestire il ruolo di stakeholders del Progetto GEREMIA. La SAAR Depositi Portuali S.p.A. gestisce nel Porto di Genova un deposito costiero per lo sbarco e la movimentazione di oli vegetali e grassi animali, offrendo servizi non solo di sbarco del materiale, ma anche di controllo, lavorazione e stoccaggio del prodotto; essa gestisce perciò, oltre alle procedure di attracco delle navi, anche diversi serbatoi e impianti all'interno del Porto, con un forte approccio rivolto agli obiettivi globali di sostenibilità della propria attività (<http://www.saardp.com>).

Altra società coinvolta nella movimentazione e stoccaggio di oli e grassi vegetali, nonché di prodotti petrolchimici, biodiesel e altri prodotti chimici organici è la Silomar S.p.A., che ha ottenuto la certificazione ISO 9001 del proprio Sistema Qualità già nel 1996, per poi conseguire, nel 2004, anche la certificazione ISO 14001 del proprio Sistema di Gestione Ambientale (<http://www.silomar.it>).

Il deposito costiero gestito dalla GetOil S.r.l. occupa una superficie di 4.200 mq, con la presenza di nove serbatoi per lo stoccaggio di prodotti petroliferi, e quattro oleodotti per trasferimenti da/al mare sulla banchina della Calata Giaccone; tale attività si impegna per la salvaguardia dell'ambiente tramite sistemi di trattamento e purificazione delle sue acque di scarico (<http://getoil.it>).

Nell'ambito degli olii combustibili, di fondamentale importanza è la Sampierdarena Olii S.r.l., che gestisce un deposito costiero su un'area attrezzata di circa 11.000 mq all'interno dell'area portuale presso Calata Mogadiscio, nel rispetto delle politiche ambientali certificate ISO 14001 (<http://www.sampierdarenaoliisrl.it>).

Su una superficie ancor più ampia, pari a 124.000 mq, si trova il Porto Petroli del Porto di Genova, nell'area di Multedo, che movimentata annualmente circa 15 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi, gestito dalla Porto Petroli di Genova S.p.A., in conformità alla della norma ISO 14001, attraverso costante monitoraggio dei fattori di pressione, dotazione di impianti specifici per la captazione dei vapori, bonifica del sottosuolo, trattamento delle acque industriali (<http://www.portopetroli.com>).

Infine, nell'ambito del rifornimento di combustibili e prodotti intermedi alle navi del porto di Genova, troviamo due società: la PETROLIG S.r.l, ubicata su Calata Canzio, e la ENI S.p.A., presso Calata Oli Minerali.

Il settore commerciale del Porto di Genova dedicato alle rinfuse solide vede al suo interno l'attività di diverse società che possono identificarsi come stakeholders del Progetto GEREMIA, in quanto gestiscono la movimentazione di materiale che può comportarsi potenzialmente come inquinante per l'ambiente portuale nel caso di accidentale dispersione. Su un'area complessiva di 161.000 mq si svolge l'attività di sbarco, imbarco, stoccaggio e ricarica su carri ferroviari e/o automezzi di rinfuse solide, in concessione alla Terminal Rinfuse Genova S.r.l., entrata nel 2017 nella compagine sociale del Gruppo Spinelli. Tale società mobilita una grande varietà di prodotti, tra cui carbone, sale da disgelo, sabbie silicee, cemento, prodotti agroalimentari, fertilizzanti, minerali, prodotti siderurgici; dal 2014 essa fornisce inoltre un servizio di insaccaggio e pallettizzazione di woodpellet e di sale da disgelo. Tutta l'attività viene svolta con un Sistema di Qualità Certificata ISO 9001:2015 (<http://www.trge.it>).

Un'altra attività rilevante si svolge nel canale di Sampierdarena del Porto di Genova, nel terminal gestito dalla Rolcim S.p.A., rilevata nel 2002 dalla LafargeHolcim la quale è frutto della fusione del 2016 tra i due leaders mondiali nella produzione cemento, Holcim, gruppo svizzero e Lafarge, gruppo francese (<https://www.lafargeholcim.com>). Nel terminal del Porto di Genova, certificato BS OSHAS 18001, la società si occupa dell'importazione, stoccaggio e distribuzione di cementi bianchi e Ceneri Volanti.

Infine, ma non di minor rilevanza, la ArcelorMittal Italia S.p.A., maggior produttore italiano di acciaio, gestisce le due banchine Polcevera e Diga Aeroporto per lo sbarco di prodotti finiti e

semilavorati principalmente provenienti dallo stabilimento siderurgico di Taranto. Lo stabilimento di Genova è il solo capace di produrre banda stagnata e cromata elettrolitica; nel 2016 è entrata in funzione la nuova linea di Zincatura 5 con una capacità produttiva di 450.000 tonnellate all'anno (<https://italia.arcelormittal.com>).

Nel Porto di Genova sono presenti svariati servizi intermodali, i quali possono essere di interesse per il Progetto GEREMIA in quanto svolgono attività potenzialmente rischiose per l'ambiente portuale in caso di incidenti. Nell'area del porto di Sampierdarena, con un'estensione di 150.000 mq, si trova il Genoa Port Terminal del Gruppo Spinelli, che movimentata più di 580.000 TEU annui, accogliendo sia navi container che Ro-Ro. Il trasporto delle merci containerizzate, verso altre strutture intermodali, viene effettuato sia tramite camion che su treni merci ed è gestito dalla Spinelli S.r.l., in conformità alla normativa ISO 14001:2015 e certificato BS OSHAS 18001:2007 (<https://www.gruppospinelli.com>). Altra società del Gruppo Spinelli che opera nel Porto di Genova è la Centro Servizi Derna S.r.l., che effettua operazioni doganali, movimentazione di merci, di contenitori vuoti e pieni, imballaggio e pallettizzazione di carico sfuso, con un Sistema di Gestione certificato ISO 14001 e 9001, nonché BS OSHAS 18001 (<http://www.centroserviziderna.com>).

Su Ponte Eritrea del Porto di Genova, con un'area di 135.000 mq, si svolge l'attività della C. Steinweg-GMT S.r.l. del gruppo Steinweg, che offre servizio di noleggio navi, spedizioni, imballaggio, stoccaggio e magazzinaggio di vari tipi di carico, in particolare metalli non ferrosi, ferroleghie, rottami e acciaio, ma anche di prodotti forestali e rinfuse varie (<https://italy.steinweg.com>).

Nelle banchine di Ponte Libia e Ponte Somalia, coprendo una superficie complessiva di 206.000 mq, si situa la Terminal San Giorgio S.r.l del Gruppo Gavio. Il terminal gestito da tale società ha importanza primaria all'interno del Porto di Genova per la gestione di prodotti vari, quali contenitori, breakbulk, project cargo, yachts, siderurgico e Ro-Ro Cargo, con certificazione BS OSHAS 18001 (<http://www.terminalsangiorgio.it>).

Altro terminal che svolge servizio di smistamento merci è l'IMT-Intermodal Marine Terminal del Gruppo Messina S.p.A. Esso movimentata qualsiasi tipologia di merce: contenitori, rotabili di ogni

genere, merce varia, impiantistica, yacht e barche, pezzi eccezionali, e possiede un'area specializzata nel magazzinaggio di merci pericolose. Tale terminal è stato il primo terminal in Europa ad ottenere le certificazioni del Sistema di Gestione della Sicurezza e della Salute sul luogo di lavoro a norma della BS OHASAS 18001:2007 e del Sistema di Gestione Ambientale a norma della ISO 14001:2015, oltre ad essere stato autorizzato per primo in base al Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS) (https://www.imterminal.it/index_it.html).

Il Terminal gestito dalla FO.RE.S.T. S.p.A. del Gruppo Campostano, situato su Ponte Somalia in un'area di 15.000 mq, è l'unico del Porto di Genova specializzato nella movimentazione di prodotti forestali, operando con certificazione di qualità ISO 9001:2015 e certificazione di sicurezza BS OHSAS 18001 (<https://www.campostano.com/servizi-portuali-genova>).

Altra importante società che si occupa di smistamento merci è la Centro Smistamento Merci S.r.l., che opera su un'area complessiva di circa 47.000 mq. Tale società, con certificazione ISO 9001, gestisce ogni tipologia di attività di movimentazione merci, tra cui container, soft commodities, impiantistica, project cargo e rotabili (<https://www.portsofgenoa.com/it/intermodalita-logistica/servizi-logistici/serv-logistici-ge/logistici-csm-ge.html>).

Sempre nell'ambito dello smistamento e della movimentazione merci, altre società operano nel Porto fornendo servizi accessori. Di primaria importanza per il suo valore storico è la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini, la cui origine risale al 1340. Con un proprio parco mezzi per il sollevamento e trasporto merci, essa svolge circa il 50% dell'attività operativa di sbarco, imbarco e traslazione merci nel porto di Genova e Prà-Voltri (<http://www.compagniaunica.it/it>).

Thermocar S.r.l. offre un servizio di container refrigerati, nonché un servizio di logistica per permettere il mantenimento dei prodotti alla giusta temperatura nelle operazioni di carico, scarico e stoccaggio della merce (<http://www.thermocar.com>).

Angelo Pastorino S.r.l. si occupa di servizi logistici, trasporto container, servizi intermodali, ed è specializzata nel sollevamento e trasporto carichi eccezionali per materiali di peso e ingombro elevati (<http://www.angelopastorino.com>).

C.F.M di De Caro S.A.S. è autorizzata allo svolgimento delle operazioni portuali di deposito merci, riempimento, svuotamento e movimentazione container, con specializzazione nei trasporti eccezionali (<https://www.portsofgenoa.com/it/porti/porti-genova/porti-decaro-ge.html>).

Infine, parte della movimentazione merci viene svolto anche da Euromare Servizi Marittimi, che opera da Ponte Somalia e fornisce anche servizi accessori.

Di seguito è riportato uno schema riassuntivo delle società private potenzialmente coinvolte nella creazione di emergenze nell'ambito portuale genovese.



Ce paragraphe décrira les entreprises privées qui, exerçant leurs activités dans la zone portuaire, pourraient accidentellement entraîner une situation d'urgence. Pour ces entreprises, le projet GEREMIA peut représenter un point de référence important pour la mise en œuvre de plans internes de gestion des urgences. Le nombre d'entreprises qui pourraient accidentellement déterminer une situation d'urgence dans la zone portuaire pourrait être très important, car dans le port de Gênes, il y a de nombreux ruisseaux et rivières sur les rives desquels se trouvent plusieurs activités industrielles. Toutefois, aux fins du présent document, il a été décidé de ne sélectionner que les entreprises qui opèrent directement dans le port.

Le port de Gênes possède un important secteur industriel consacré à la réparation et à la construction navales. Ce secteur est situé dans la zone est du port de Gênes.

L'une des plus prestigieuses sociétés privées de la section de construction navale du port de Gênes est Amico & Co S.r.l.. Cette société s'occupe au niveau international de la rénovation et de la réparation de yachts et de superyachts. Le chantier naval, en croissance continue depuis

1992, occupa una superficie di 30 000 m², dont 12 zones dédiées à l'activité. La protection de l'environnement dans lequel la société opère est assurée par la société elle-même, qui est la première installation italienne dédiée au service de restructuration et de réparation de yachts à avoir obtenu, en 2002, la certification ISO14001 pour son système de gestion environnementale (<https://amicoshipyard.com>).

Une partie fondamentale du secteur industriel du port de Gênes est celle gérée par Ente Bacini S.r.l., qui est le concessionnaire de 5 cales sèches pour les navires, d'une extrême importance pour les équipements portuaires dans le secteur de la réparation navale. En outre, cette zone fait également partie du patrimoine historique de la ville, de sorte que 4 des cales sèches sont devenues un patrimoine culturel en 2007 et sont soumises aux règlements de protection prévus par le décret législatif 42/2004. L'Autorité de bassin dispose d'un règlement interne concernant les lignes directrices à suivre pour les différentes activités réalisées, les règles générales de conduite et la gestion des situations d'urgence. Elle est titulaire de l'autorisation environnementale unique (AUA) délivrée par le département de l'environnement de la province de Gênes, qui prévoit des prescriptions et des limitations des activités, notamment en cas d'alerte au vent, de lavage des équipements, d'activités bruyantes et d'activités d'amarrage (<https://www.entebacinigenova.it>).

Dans le port de Gênes se trouve également le groupe Fincantieri S.p.A., une multinationale mondiale, leader dans la conception et la construction de différents types de navires, ainsi que dans la réparation de ceux-ci et la production de systèmes mécaniques et électriques. Fincantieri est actif dans la protection de l'environnement, en adoptant un plan de durabilité qui couvre diverses questions environnementales, telles que l'énergie propre, la consommation et la production responsables, l'action climatique et la vie marine. Le groupe dispose d'un système de gestion environnementale certifié conforme à la norme internationale ISO 14001, et adhère au programme sur le changement climatique de la CPD, une organisation britannique dont l'objectif est d'améliorer la gestion des risques environnementaux par la transparence de l'information. Le système de gestion de l'environnement de Fincantieri couvre diverses

questions, telles que l'énergie, l'eau, les matières premières, les déchets et les gaz polluants, y compris, entre autres actions, le contrôle de ses rejets d'eau (<https://www.fincantieri.com>).

Une autre société présente dans le port de Gênes et opérant dans le secteur de la réparation navale est San Giorgio del Porto S.p.A. Cette société est spécialisée dans la réparation et l'entretien des navires, mais effectue également des travaux de restauration, fournit des techniques de peinture et de lavage de pointe, et a également développé un secteur spécial consacré à l'élimination et au recyclage des navires. San Giorgio del Porto S.p.A. est donc dotée d'un système de gestion de l'environnement conforme aux normes ISO 9000, 14000 et BS OHSAS 18000, ainsi que de la certification ISO 30000:2009 pour les activités de démantèlement et de recyclage (<https://www.sgdp.it>). Partenaire de San Giorgio del Porto S.p.A., toujours dans la zone industrielle du port de Gênes, T. Mariotti S.p.A. exerce son activité de la même manière. Ces deux sociétés constituent le Holding Genova Industrie Navali, créé en 2008 par les deux chantiers navals historiques génois. Le T. Mariotti S.p.A. exerce également des activités de réparation, d'entretien et de restauration de navires et adopte donc un système de gestion environnementale certifié ISO 9001:2015, 14001:2015 et BS OHSAS 18001:2007 (<https://www.mariottiyard.it>).

Un autre secteur de première importance pour le port de Gênes est celui dédié à la manutention des passagers, qui est situé dans la partie centrale de la zone portuaire, dans le bassin dit du Vieux Port. Cette composante des activités portuaires est certainement intéressante pour le projet GEREMIA, car le trafic est très intense et en progression continue. En outre, ce secteur est situé dans la partie de la zone portuaire qui est en contact direct avec la ville située derrière, est touché par plusieurs rejets d'eaux usées et est un bassin semi-fermé où l'hydrodynamisme est moins intense.

La planification, la construction et la gestion du port de passagers de Gênes et de son trafic sont sous la responsabilité de Stazioni Marittime S.p.A., sous concession de l'État par l'Autorité portuaire de Gênes. Le port de passagers couvre une surface de 290 000 mètres carrés et comprend 12 postes d'amarrage dans 5 terminaux, dont trois sont principalement dédiés aux

ferries et deux au trafic des navires de croisière. L'activité de Stazioni Marittime S.p.A. est en constante augmentation et relie la ville de Gênes non seulement à diverses destinations méditerranéennes, mais aussi à des destinations internationales au Moyen-Orient, en Afrique du Nord, dans l'Atlantique, en Europe du Nord et en Amérique (<https://smge.it>). Stazioni Marittime S.p.A. est donc l'une des parties prenantes du projet GEREMIA, dont les résultats peuvent être utiles à l'entreprise pour la prévention et la gestion des urgences environnementales pouvant découler de ses activités.

Le port de Gênes est connu au niveau international pour son importance commerciale, c'est pourquoi une partie importante de celui-ci est consacrée au secteur du commerce, tant en termes de manutention des conteneurs que de vrac liquide et solide. Une partie de cette zone, située entre le vieux port et l'entrée du Levant, est occupée par deux importants terminaux à conteneurs, l'un géré par le Container Terminal Porto di Genova S.p.A., plus connu sous le nom de SECH (<http://www.sech.it>), et l'autre confié au Consorzio Bettolo, qui est détenu à 50 % par le groupe MSC par l'intermédiaire de ses filiales Itatermineaux Sarl pour 50 % et Terminal Investment Limited Sarl pour 50 %, avec une concession de 33 ans jusqu'en 2045 (<https://www.portsofgenoa.com>). Le SECH peut accueillir jusqu'à 550 000 TEU par an dans le port de Gênes et a récemment investi sur le territoire pour modifier l'aptitude au commerce Med/Extrême-Orient (14 000 TEU), en travaillant avec de grands navires. Elle fonctionne selon des normes de qualité et de sécurité conformes aux certifications BS OHSAS 18001, ISO 9001:2015 et AEOF. Le terminal à conteneurs le plus important en termes de taille est toutefois situé dans un secteur distinct du port de Gênes, dans la partie de Gênes-Prà. Il s'agit du terminal VTE de la société PSA Genova Prà, qui traite jusqu'à 60 millions de TEU par an et couvre une superficie de 98 hectares. La société, qui fait partie du groupe mondial PSA, relie le port de Gênes, par le biais du VTE, à l'Afrique de l'Ouest, aux Amériques, au Moyen-Orient, à l'Asie et aux principaux ports de l'Atlantique et de la Méditerranée (<https://genovapramagazine.it>). Ce terminal est donc d'une importance primordiale en termes commerciaux et maintient des normes élevées de sécurité, de qualité et d'environnement grâce aux certifications BS OHSAS 18001, ISO 9001:2015 et 14001:2015 (<https://www.psagp.it>). Ces entreprises ne peuvent

manquer de représenter des acteurs importants pour le projet GEREMIA, car elles s'identifient parmi les principaux responsables des activités d'importation/exportation dans tout le pays et sont donc un point d'amarrage fréquent pour les grands navires.

En ce qui concerne le domaine consacré au vrac liquide dans le secteur commercial, plusieurs entreprises peuvent être identifiées comme parties prenantes du projet GEREMIA. SAAR Depositi Portuali S.p.A. gère dans le port de Gênes un entrepôt côtier pour le déchargement et la manutention des huiles végétales et des graisses animales, en offrant des services non seulement pour le déchargement du matériel, mais aussi pour le contrôle, la transformation et le stockage du produit ; elle gère donc, outre les procédures d'accostage des navires, plusieurs réservoirs et usines dans le port, avec une approche forte des objectifs globaux de durabilité de son activité (<http://www.saardp.com>).

Une autre entreprise impliquée dans la manipulation et le stockage d'huiles et de graisses végétales, ainsi que de produits pétrochimiques, de biodiesel et d'autres produits chimiques organiques, est Silomar S.p.A., qui a obtenu la certification ISO 9001 de son système de qualité dès 1996, avant d'obtenir également la certification ISO 14001 de son système de gestion de l'environnement en 2004 (<http://www.silomar.it>).

Le dépôt côtier géré par GetOil S.r.l. occupe une superficie de 4 200 mètres carrés, avec neuf réservoirs pour le stockage de produits pétroliers et quatre oléoducs pour les transferts vers/ depuis la mer sur le quai de Calata Giaccone ; cette activité s'engage à protéger l'environnement grâce à des systèmes de traitement et d'épuration de ses eaux usées (<http://getoil.it>).

Dans le domaine des fiouls, la société Sampierdarena Olii S.r.l., qui gère un dépôt côtier sur une surface équipée d'environ 11 000 mètres carrés dans la zone portuaire de Calata Mogadiscio, est d'une importance fondamentale, conformément aux politiques environnementales certifiées ISO 14001 (<http://www.sampierdarenaoliisrl.it>).

Sur une surface encore plus grande, égale à 124.000 mètres carrés, se trouve le port pétrolier du port de Gênes, dans la zone de Multedo, qui traite annuellement environ 15 millions de tonnes de produits pétroliers, géré par Porto Petroli di Genova S.p.A., en conformité avec la

norme ISO 14001, par le biais d'un contrôle constant des facteurs de pression, de la mise à disposition d'installations spécifiques pour la capture des vapeurs, de l'assainissement du sous-sol, du traitement des eaux industrielles (<http://www.portopetroli.com>).

Enfin, en ce qui concerne la fourniture de combustibles et de produits intermédiaires aux navires du port de Gênes, il existe deux sociétés : PETROLIG S.r.l., située à Calata Canzio, et ENI S.p.A., à Calata Oli Minerali.

Le secteur commercial du port de Gênes dédié aux cargaisons solides en vrac voit en lui l'activité de plusieurs entreprises qui peuvent s'identifier comme parties prenantes du projet GEREMIA, car elles gèrent la manutention de matériaux qui peuvent potentiellement agir comme un polluant pour l'environnement portuaire en cas de dispersion accidentelle. Sur une surface totale de 161.000 mètres carrés, l'activité de déchargement, d'embarquement, de stockage et de rechargement sur des wagons de chemin de fer et/ou des véhicules de vrac solide, en concession au Terminal Rinfuse Genova S.r.l., qui est entré dans le Groupe Spinelli en 2017. Cette entreprise mobilise une grande variété de produits, notamment du charbon, du sel de décongélation, des sables siliceux, du ciment, des produits agroalimentaires, des engrais, des minéraux, des produits sidérurgiques ; depuis 2014, elle fournit également un service d'ensachage et de palettisation de granulés de bois et de sel de décongélation. Toutes les activités sont menées dans le cadre d'un système de qualité certifié ISO 9001:2015 (<http://www.trge.it>).

Une autre activité importante est exercée dans le canal Sampierdarena du port de Gênes, dans le terminal géré par Rolcim S.p.A., repris en 2002 par LafargeHolcim qui est le résultat de la fusion en 2016 entre les deux leaders mondiaux de la production de ciment, Holcim, groupe suisse et Lafarge, groupe français (<https://www.lafargeholcim.com>). Dans le terminal du port de Gênes, certifié BS OSHAS 18001, la société s'occupe de l'importation, du stockage et de la distribution de ciment blanc et de cendres volantes.

Enfin, ArcelorMittal Italia S.p.A., le plus grand producteur d'acier italien, gère les deux quais Polcevera et Diga Aeroporto pour le déchargement des produits finis et semi-finis provenant principalement de l'aciérie de Tarente. L'usine de Gênes est la seule capable de produire du fer

blanc électrolytique et des bandes chromées ; en 2016, la nouvelle ligne de Zinc Plating 5 est entrée en service avec une capacité de production de 450 000 tonnes par an (<https://italia.arcelormittal.com>).

Dans le port de Gênes, il existe plusieurs services intermodaux, qui peuvent présenter un intérêt pour le projet GEREMIA car ils réalisent des activités potentiellement risquées pour l'environnement portuaire en cas d'accident. Dans la zone du port de Sampierdarena, avec une extension de 150 000 mètres carrés, se trouve le terminal portuaire de Gênes du groupe Spinelli, qui traite plus de 580 000 TEU par an, accueillant à la fois des navires porte-conteneurs et Ro-Ro. Le transport de marchandises conteneurisées, vers d'autres structures intermodales, est effectué aussi bien par camion que par train de marchandises et est géré par Spinelli S.r.l., conformément à la norme ISO 14001:2015 et certifiée BS OSHAS 18001:2007 (<https://www.gruppospinelli.com>). Une autre société du groupe Spinelli opérant dans le port de Gênes est Centro Servizi Derna S.r.l., qui effectue des opérations douanières, la manutention des marchandises, des conteneurs vides et pleins, l'emballage et la palettisation des marchandises en vrac, avec un système de gestion certifié ISO 14001 et 9001 et BS OSHAS 18001 (<http://www.centroserviziderna.com>).

Sur le pont d'Erythrée du port de Gênes, d'une superficie de 135 000 mètres carrés, le C. Steinweg-GMT S.r.l. du groupe Steinweg, qui offre des services d'affrètement de navires, d'expédition, d'emballage, de stockage et d'entreposage pour divers types de marchandises, notamment les métaux non ferreux, les ferro-alliages, la ferraille et l'acier, mais aussi les produits forestiers et diverses marchandises en vrac (<https://italy.steinweg.com>).

Sur les quais de Ponte Libia et Ponte Somalia, d'une superficie totale de 206 000 mètres carrés, se trouve le Terminal San Giorgio S.r.l du groupe Gavio. Le terminal géré par cette société a une importance primordiale au sein du port de Gênes pour la gestion de divers produits, tels que les conteneurs, le breakbulk, les cargaisons de projet, les yachts, l'acier et les cargaisons Ro-Ro, avec la certification BS OSHAS 18001 (<http://www.terminalsangiorgio.it>).

Le terminal maritime intermodal IMT de Gruppo Messina S.p.A. est un autre terminal qui fournit un service de tri du fret. Il traite tous les types de marchandises : conteneurs, matériel roulant

de toutes sortes, marchandises diverses, installations techniques, yachts et bateaux, pièces exceptionnelles, et dispose d'un espace spécialisé dans le stockage des marchandises dangereuses. Ce terminal a été le premier en Europe à obtenir les certifications du système de gestion de la santé et de la sécurité au travail selon la norme BS OHSAS 18001:2007 et du système de gestion de l'environnement selon la norme ISO 14001:2015, ainsi que le premier à être autorisé selon le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) (https://www.imterminal.it/index_it.html).

Le terminal géré par FO.RE.S.T. S.p.A. de Gruppo Campostano, situé sur le Ponte Somalia dans une zone de 15 000 m², est le seul du port de Gênes spécialisé dans la manutention des produits forestiers, fonctionnant avec la certification de qualité ISO 9001:2015 et la certification de sécurité BS OHSAS 18001 (<https://www.campostano.com/servizi-portuali-genova>).

Une autre entreprise importante qui s'occupe du tri des marchandises est le Centro Smistamento Merci S.r.l., qui opère sur une surface totale d'environ 47 000 mètres carrés. Cette société, certifiée ISO 9001, gère tous les types d'activités de manutention de marchandises, y compris les conteneurs, les produits de base, l'ingénierie des installations, les cargaisons de projets et le matériel roulant (<https://www.portsofgenoa.com/it/intermodalita-logistica/servizi-logistici/serv-logistici-ge/logistici-csm-ge.html>).

Dans le domaine du tri et de la manutention du fret, d'autres entreprises opèrent également dans le port en fournissant des services auxiliaires. La Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini, dont l'origine remonte à 1340, est de première importance pour sa valeur historique. Avec sa propre flotte de véhicules pour le levage et le transport de marchandises, elle réalise environ 50% de l'activité opérationnelle de déchargement, d'embarquement et de transfert de marchandises dans le port de Gênes et de Prà-Voltri (<http://www.compagniaunica.it/it>).

Thermocar S.r.l. offre un service de conteneurs réfrigérés, ainsi qu'un service logistique permettant de maintenir les produits à la bonne température lors des opérations de chargement, de déchargement et de stockage (<http://www.thermocar.com>).

Angelo Pastorino S.r.l. s'occupa di servizi logistici, di trasporto di contenitori, di servizi intermodali, ed è specializzata nel sollevamento e nel trasporto di carichi eccezionali per materiali di peso elevato e in vettura (<http://www.angelopastorino.com>).

La C.F.M. di De Caro S.A.S. è autorizzata a effettuare operazioni portuali di stoccaggio di merci, di riempimento, di svuotamento e di manutenzione di contenitori, con una specializzazione nei trasporti eccezionali (<https://www.portsofgenoa.com/it/porti/porti-genova/porti-decaro-ge.html>).

Infine, una parte della manutenzione del fido è anche assicurata da Euromare Servizi Marittimi, che opera da Ponte Somalia e fornisce anche servizi accessori.

Qui sotto troverete un riassunto delle imprese private potenzialmente coinvolte nella creazione di situazioni di emergenza nella zona portuale di Genova.

SETTORE COMMERCIALE	- SECH - Consorzio Bettolo - PSA Genova Pra'	TRASPORTO PASSEGGERI
- Gruppo Spinelli - Genoa Port Terminal C. Steinweg-GMT S.r.l. - Terminal San Giorgio S.r.l. - Gruppo Messina S.p.A. - FO.RE.S.T. S.p.A. - Centro Smistamento Merci S.r.l. - Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini - Thermocar S.r.l. - Angelo Pastorino S.r.l. - C.F.M di De Caro S.A.S. - Euromare Servizi Marittimi	- Terminal Rinfuse Genova S.r.l. - Rolcim S.p.A. - ArcelorMittal Italia S.p.A.	- Stazioni Marittime S.p.A. – Terminal Crociere - Stazioni Marittime S.p.A. – Terminal Passeggeri
	- SAAR Depositi Portuali S.p.A. - Silomar S.p.A. - GetOil S.r.l. - Sampierdarena Olii S.r.l. - Porto Petroli di Genova S.p.A. - PETROLIG S.r.l. - ENI S.p.A	<th data-bbox="1070 1503 1390 1547">SETTORE INDUSTRIALE</th>
		- Amico & Co S.r.l. - Ente Bacini S.r.l. - Fincantieri S.p.A. - San Giorgio del Porto S.p.A. T. Mariotti S.p.A.

Elenco delle società del Porto di Genova identificate come potenziali fonti di emergenza, suddivise in settore commerciale (in verde quelle dedicate a servizi intermodali, in rosso le società dedicate ai container, in giallo quelle dedicate alle rinfuse solide, in blu quelle dedicate alle rinfuse liquide), trasporto passeggeri e settore industriale.

Liste des entreprises du port de Gênes identifiées comme sources potentielles d'urgence, divisée en secteur commercial (en vert celles qui se consacrent aux services intermodaux, en rouge celles qui se consacrent aux conteneurs, en jaune celles qui se consacrent au vrac solide, en bleu celles qui se consacrent au vrac liquide), transport de passagers et secteur industriel.

3.2. Porto di La Spezia/Port de La Spezia



Il Porto della Spezia è un approdo naturale che offre molteplici vantaggi per il trasporto marittimo e terrestre. Grazie alla strategica posizione geografica, è uno dei più importanti scali mercantili del Mediterraneo ed uno dei nodi strategici all'interno della TENT-T Core network, la rete centrale di trasporto trans-europea, quale porto core del Corridoio prioritario Scandinavia-Mediterraneo.

Il Porto è parte integrante di un vasto cluster portuale che abbraccia nel suo insieme altri importanti settori dell'economia marittima come la cantieristica, la nautica da diporto, il turismo, l'acquacoltura e rappresenta una delle realtà economiche più significative presenti sul territorio ligure.

Il Porto di La Spezia è il secondo porto container in Italia per l'accesso diretto ai mercati di produzione e consumo del nord Italia, con collegamenti settimanali verso tutti i continenti: Asia, Nord e Sud America, Europa, Africa e Medio Oriente. Oltre 3,5 km di strade interne al porto e 17 km di binari assicurano il collegamento ai network stradali e ferroviari nazionali, facilitando il trasferimento efficiente dalla nave alla banchina, fino ai mercati finali



Le port de La Spezia est un lieu de débarquement naturel qui offre de nombreux avantages pour le transport maritime et terrestre. Grâce à sa position géographique stratégique, il est l'un des plus importants ports marchands de la Méditerranée et l'un des nœuds stratégiques du

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée

réseau central de transport transeuropéen TENT-T, en tant que port central du corridor prioritaire Scandinavie-Méditerranée.

Le port fait partie intégrante d'un vaste cluster portuaire qui englobe d'autres secteurs importants de l'économie maritime tels que la construction navale, la plaisance, le tourisme, l'aquaculture et représente l'une des réalités économiques les plus significatives présentes sur le territoire ligurien.

Le port de La Spezia est le deuxième port à conteneurs en Italie pour l'accès direct aux marchés de production et de consommation du nord de l'Italie, avec des liaisons hebdomadaires vers tous les continents : Asie, Amérique du Nord et du Sud, Europe, Afrique et Moyen-Orient. Plus de 3,5 km de routes à l'intérieur du port et 17 km de voies ferrées assurent la connexion avec les réseaux routiers et ferroviaires nationaux, facilitant un transfert efficace du navire au quai, jusqu'aux marchés finaux.

3.2.1. Società private coinvolte nella gestione delle emergenze nel Porto della Spezia/Entreprises privées impliquées dans la gestion des situations d'urgence dans le port de La Spezia



All'interno del Porto di La Spezia, una delle principali società che si occupa di problematiche ambientali è Sepor S.p.A. (<http://www.sepor.it>). Nata nel 1952 alla Spezia, negli anni si è evoluta e consolidata ed è attualmente una società leader in campo nazionale per le bonifiche industriali e navali e nella protezione dell'ambiente terrestre e marittimo. Con la realizzazione, alla fine degli anni Ottanta nel Porto della Spezia, del primo impianto portuale nazionale per il trattamento di acque oleose e di sentina (in seguito ampliato ad altre tipologie di acque industriali) la Sepor ha esteso il proprio campo di attività al trattamento dei reflui di risulta delle stesse. L'azienda vanta un know how di oltre 50 anni nel settore delle bonifiche di serbatoi ed

è in grado di fornire ai propri clienti innovative ed avanzate soluzioni e tecnologie per la pulizia interna di serbatoi e cisterne di navi di qualsiasi forma e capacità (da quelli più piccoli a quelli oltre i 100.000 mc contenenti prodotti chimici, greggio, prodotti petroliferi leggeri e pesanti). Clienti di Sepor sono importanti raffinerie (Eni S.p.A Tamoil S.p.A , IES S.p.A), stabilimenti petrolchimici (Polimeri Europa S.p.A, Syndial S.p.A), cementifici (Italcementi S.p.A, Rossi S.p.A , Holcim S.p.A), Cantieri Navali (Fincantieri, San Marco), Basi militari e navali sparse su tutto il territorio nazionale. Nell'ambito del Porto di La Spezia, l'azienda svolge il servizio giornaliero di ritiro rifiuti di cucina dalle navi stazionanti nel Porto; i rifiuti prima di essere conferiti in discarica, subiscono un processo di sterilizzazione al fine di eliminare eventuali microrganismi patogeni, virus, batteri e quindi forme di trasmissione di patologie infettive per gli animali e per l'uomo. Sepor S.p.A. inoltre, in concessione della locale Autorità Portuale, grazie alle sue bettoline e ai suoi rimorchiatori, ritira le acque provenienti dalle sentine, dalle bonze e dalle casse delle navi stazionanti nel porto di La Spezia, acque che vengono successivamente depurate dall'impianto di trattamento acque di proprietà dell'azienda. Altro servizio svolto giornalmente da Sepor S.p.A. per conto dell'Autorità Portuale della Spezia è la pulizia degli specchi acque nel Golfo della Spezia. Per lo svolgimento di questo Servizio Sepor S.p.A. utilizza sofisticati battelli ecologici Rec-Oil di propria progettazione; con questi battelli la società è in grado di effettuare operazioni di emergenza nel caso di inquinamenti provocati da sversamenti a mare di idrocarburi. Infine, Sepor, con la propria organizzazione di rimorchiatori e motocisterne, svolge nei porti mercantili di La Spezia e Marina di Carrara il servizio di bunkeraggio alle navi per conto di Eni S.p.A. L'azienda per svolgere i servizi portuali dispone di una flottiglia di una trentina di imbarcazioni che spaziano dalla petroliera per i bunkeraggi "Salina Bay" (nave da 2.500 tonn. di portata) alle imbarcazioni Rec-Oil, ai rimorchiatori e alle numerose bettoline. Per realizzare tali processi produttivi ed impostare continui piani di miglioramento è stato messo in atto un Sistema di Gestione Integrato conforme alle Norme Iso 9001 ed Iso 14001.

Un'altra società che può essere identificata come stakeholder del Progetto GEREMIA, è Sicur-Fire (<http://sicur-fire.it/>), che si occupa in modo specialistico di problematiche legate alle emergenze in ambito portuale, come i servizi antincendio. Sicur-Fire è nata il 4 ottobre 1994 da

un gruppo di Vigili del Fuoco Discontinui appartenenti al Comando Provinciale VV.F. della Spezia. Ottenuta l'autorizzazione ad operare in ambito portuale dalla locale autorità, Sicur-Fire è diventata un sicuro punto di riferimento per gli operatori che richiedono l'intervento per la messa in sicurezza delle merci pericolose all'imbarco, allo sbarco e al transito, e per mettere in sicurezza tutte le operazioni effettuate a bordo delle navi utilizzando fonti di calore che potrebbero causare incendi. Inoltre, Sicur-Fire fornisce collaborazione ai responsabili prevenzione e protezione aziendali nel far rispettare a tutte le maestranze addette ai lavori tutte le normative in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro. Al momento la Sicur-Fire impiega quasi 60 addetti, tra soci e dipendenti, tutti altamente qualificati e, come valore aggiunto, in possesso di brevetti che abilitano al primo soccorso a persona anche con uso di defibrillatore, ai lavori in quota ed ai lavori in ambienti confinati.

L'Avvisatore Marittimo della Spezia (<http://www.avvisatoresp.it/>), pur non svolgendo in modo specifico un ruolo di emergenza ed ecologico in ambito portuale, può essere individuato come portatore di interesse per il progetto GEREMIA. Questa figura, attiva ventiquattro ore per tutti i giorni dell'anno, svolge un servizio di informazione, coordinamento e promozione delle attività esercitate nell'ambito portuale ed è un punto di riferimento utile alla collettività ed al cluster portuale. Attualmente il servizio è presente in alcuni porti italiani, tra cui La Spezia, e svolge diverse funzioni: avvistamento, riconoscimento e segnalazione dell'ora di arrivo, partenza e movimento delle navi mercantili, aggiornamento della situazione in rada e all'ormeggio, assistenza delle comunicazioni tra navi ed agenzie, registrazione dei tempi di pioggia e intensità del vento ai fini del lavoro portuale e computo di stallie e controstallie, ascolto radio continuo sulle frequenze stabilite dall'Autorità Marittima, collaborazione con l'Autorità Marittima, con l'Autorità di Sistema Portuale e con altre autorità pubbliche civili e militari, per la raccolta e fornitura di dati utili alla sicurezza e polizia dei porti. Tra i compiti di questa figura si evidenzia anche l'ausilio durante la gestione delle emergenze.

AdSP MLO ha previsto che i residui del carico (principalmente costituiti da legnami, pancali e materiali residui d'imballaggio), vengano gestiti (dalla raccolta allo smaltimento) direttamente

dai concessionari e/o dalle imprese terminaliste, quali La Spezia Container Terminal S.p.A. e Terminal del Golfo S.p.A. Oltre a queste, nel 2019 sono state autorizzate altre imprese allo svolgimento di operazioni portuali per conto proprio o di terzi, quali:

- Enel Produzione S.p.A. (conto terzi limitato alle operazioni di trasbordo e/o allibo): merci alla rinfusa
- Container Service S.r.l.: operazioni e servizi portuali
- Contrepair S.r.l.: operazioni portuali
- Consorzio Asterix: operazioni e servizi portuali
- Consorzio T.S.L.: operazioni portuali
- Car Box S.r.l.: operazioni e servizi portuali

Di seguito è riportato uno schema riassuntivo delle società private coinvolte nelle emergenze nell'ambito portuale spezzino.



Dans le port de La Spezia, l'une des principales entreprises s'occupant de questions environnementales est Sepor S.p.A. (<http://www.sepor.it>). Fondée en 1952 à La Spezia, elle a évolué et s'est consolidée au fil des ans. Elle est actuellement une entreprise leader dans le domaine national de la remise en état industrielle et navale et de la protection de l'environnement terrestre et maritime. Avec la construction, à la fin des années 80, dans le port de La Spezia, de la première usine portuaire nationale pour le traitement des eaux huileuses et de cale (plus tard étendue à d'autres types d'eaux industrielles), Sepor a étendu son champ d'activité au traitement des eaux usées. La société possède un savoir-faire de plus de 50 ans dans le secteur de l'assainissement des réservoirs et est en mesure de fournir à ses clients des solutions et des technologies innovantes et avancées pour le nettoyage interne des réservoirs et des citernes des navires de toute forme et capacité (des plus petits aux plus de 100 000 mètres cubes contenant des produits chimiques, du pétrole brut, des produits pétroliers légers et lourds).

Les clients de Sepor sont d'importantes raffineries (Eni S.p.A Tamoil S.p.A , IES S.p.A), des usines pétrochimiques (Polimeri Europa S.p.A, Syndial S.p.A), des cimenteries (Italcementi S.p.A, Rossi S.p.A , Holcim S.p.A), des chantiers navals (Fincantieri, San Marco), des bases militaires et navales réparties sur tout le territoire national. Dans le port de La Spezia, la société assure le service quotidien de ramassage des déchets de cuisine des navires stationnés dans le port ; les déchets, avant d'être livrés à la décharge, subissent un processus de stérilisation afin d'éliminer tout micro-organisme pathogène, virus, bactérie et donc toute forme de transmission de maladies infectieuses pour les animaux et les humains.

En outre, Sepor S.p.A., en concession de l'autorité portuaire locale, grâce à ses réfectoires et à ses remorqueurs, prélève l'eau provenant des cales, des bonzes et des caisses des navires stationnés dans le port de La Spezia, eaux qui sont ensuite purifiées par la station d'épuration appartenant à la société. Un autre service effectué quotidiennement par Sepor S.p.A. pour le compte de l'Autorité portuaire de La Spezia est le nettoyage des miroirs d'eau dans le Golfe de La Spezia. Pour la réalisation de ce service, Sepor S.p.A. utilise des bateaux écologiques Rec-Oil sophistiqués de sa propre conception ; avec ces bateaux, la société est en mesure d'effectuer des opérations d'urgence en cas de pollution causée par des déversements d'hydrocarbures en mer. Enfin, Sepor, avec sa propre organisation de remorqueurs et de pétroliers, assure le service de soutage des navires pour le compte d'Eni S.p.A. dans les ports marchands de La Spezia et de Marina di Carrara. Pour assurer les services portuaires, la compagnie dispose d'une flottille d'une trentaine de navires allant du pétrolier pour les soutes "Salina Bay" (un navire d'une capacité de 2 500 tonnes) aux navires Rec-Oil, aux remorqueurs et aux nombreux réfectoires. Afin de mettre en œuvre ces processus de production et d'établir des plans d'amélioration continue, un système de gestion intégré conforme aux normes ISO 9001 et ISO 14001 a été mis en place.

Une autre entreprise qui peut être identifiée comme partie prenante du projet GEREMIA est Sicur-Fire (<http://sicur-fire.it/>), qui traite de manière spécialisée des questions liées aux urgences dans l'environnement portuaire, comme les services de lutte contre les incendies. Sicur-Fire a été créé le 4 octobre 1994 par un groupe de pompiers discontinus appartenant au

commandement provincial VV.F. della Spezia. Ayant obtenu l'autorisation d'opérer dans la zone portuaire de la part de l'autorité locale, Sicur-Fire est devenu un point de référence sûr pour les opérateurs qui ont besoin d'intervenir pour sécuriser les marchandises dangereuses à bord, au débarquement et en transit, et pour sécuriser toutes les opérations effectuées à bord des navires en utilisant des sources de chaleur qui pourraient provoquer des incendies. En outre, Sicur-Fire collabore avec les responsables de la prévention et de la protection de l'entreprise pour faire respecter par tous les travailleurs impliqués dans le travail toutes les réglementations relatives à la sécurité sur le lieu de travail. Actuellement, Sicur-Fire emploie près de 60 personnes, dont des associés et des employés, tous hautement qualifiés et, en tant que valeur ajoutée, en possession de brevets qui permettent de prodiguer les premiers soins à une personne même avec l'utilisation d'un défibrillateur, de travailler en hauteur et de travailler dans des environnements confinés.

L'Avvisatore Marittimo della Spezia (<http://www.avvisatoresp.it/>), bien qu'il ne joue pas spécifiquement un rôle d'urgence et écologique dans le port, peut être identifié comme un porteur d'intérêt pour le projet GEREMIA. Ce chiffre, actif vingt-quatre heures sur vingt-quatre toute l'année, permet d'informer, de coordonner et de promouvoir les activités menées dans l'environnement portuaire et constitue un point de référence utile pour la communauté et le cluster portuaire. Actuellement, le service est présent dans certains ports italiens, dont La Spezia, et remplit diverses fonctions : observation, reconnaissance et signalisation des temps d'arrivée, de départ et de déplacement des navires marchands, mise à jour de la situation dans la rade et à l'accostage, assistance dans les communications entre les navires et les agences, enregistrement des temps d'intensité de la pluie et du vent aux fins des travaux portuaires et calcul des temps d'attente et des surestaries, écoute radio continue sur les fréquences établies par l'autorité maritime, collaboration avec l'autorité du système portuaire et d'autres autorités publiques civiles et militaires, pour la collecte et la fourniture de données utiles à la sécurité et à la police portuaire. Parmi les tâches de ce personnage, il y a aussi l'aide à la gestion des urgences.

AdSP MLO a prévu que les résidus de cargaison (principalement constitués de bois, de palettes et de matériaux d'emballage résiduels), sont gérés (de la collecte à l'élimination) directement par les concessionnaires et/ou les sociétés de terminaux, telles que La Spezia Container Terminal S.p.A. et Terminal del Golfo S.p.A. En outre, en 2019, d'autres sociétés ont été autorisées à effectuer des opérations portuaires pour leur propre compte ou pour le compte de tiers, telles que

-Enel Produzione S.p.A. (compte de tiers limité au transbordement et/ou aux opérations allibo)
: marchandises en vrac

-Container Service S.r.l. : opérations et services portuaires

-Contrepair S.r.l. : opérations portuaires

-Consortium Astérix : opérations et services portuaires

-T.S.L. consortium : opérations portuaires

-Car Box S.r.l. : opérations et services portuaires

Vous trouverez ci-dessous un résumé des entreprises privées impliquées dans les situations d'urgence dans le port de La Spezia.

**SOCIETÀ CHE SI OCCUPANO DELLA GESTIONE DEI RESIDUI DI CARICO
E DI OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI**

- La Spezia Container Terminal S.p.A.
- Terminal del Golfo S.p.A.
- Enel Produzione S.p.A.
- Container Service S.r.l.
- Contrepaire S.r.l.
- Consorzio Asterix
- Consorzio T.S.L.
- Car Box S.r.l.

**SOCIETÀ E PROFESSIONISTI CHE SI OCCUPANO DELLA GESTIONE AMBIENTALE
E DELLA SUPERVISIONE DELLE ATTIVITÀ PORTUALI**

- Sepor S.p.A.
- Sicur-Fire
- Avisatore Marittimo

Società private coinvolte che si occupano della gestione delle emergenze nel Porto di La Spezia, suddivise in società che gestiscono residui di carico e effettuano operazioni e servizi portuali, e società e professionisti che si occupano della gestione ambientale e della supervisione delle attività portuali

Entreprises privées qui s'occupent de la gestion des situations d'urgence dans le port de La Spezia, divisées en entreprises qui gèrent les résidus de cargaison et effectuent des opérations et des services portuaires, et en entreprises et professionnels qui s'occupent de la gestion environnementale et de la supervision des activités portuaires

3.2.2. Società private che sono potenziali fonti di emergenze nel Porto della Spezia/Les entreprises privées qui sont des sources potentielles de situations d'urgence dans le port de La Spezia



Nel presente paragrafo si riporta l'elenco delle società ed aziende private, presenti all'interno dell'area portuale, che con la loro attività potrebbero determinare incidentalmente l'insorgenza di un'emergenza. Si è ritenuto più opportuno concentrarsi sulle aziende operanti direttamente nel bacino portuale, anche se il ventaglio di aziende potenzialmente interessate potrebbe

essere molto più ampio, considerando le attività industriali ubicate lungo il fiume Magra, che potrebbero essere fonti di inquinamento o contaminazione delle acque del fiume che sfocia a Bocca di Magra, e quindi nell'area prospiciente il porto.

Di seguito si riporta la mappa del porto commerciale di La Spezia.



Ce paragraphe énumère les entreprises et les sociétés privées, présentes dans la zone portuaire, qui, par leur activité, pourraient accidentellement déterminer le déclenchement d'une situation d'urgence. Il a été jugé plus approprié de se concentrer sur les entreprises opérant directement dans le bassin portuaire, bien que l'éventail des entreprises potentiellement concernées puisse être beaucoup plus large, compte tenu des activités industrielles situées le long du fleuve Magra, qui pourraient être des sources de pollution ou de contamination des eaux du fleuve se jetant dans Bocca di Magra, et donc dans la zone surplombant le port.

Vous trouverez ci-dessous une carte du port commercial de La Spezia.



A – Calata Païta	D – Calata Artom	G – Terminal del Golfo
B – Calata Malaspina	E – Molo Fornelli	H – Enel Terminal
C – Molo Garibaldi	F – Terminal Angelo Ravano	

<http://www.porto.laspezia.it/it/il-porto/port-map>



Le società che gestiscono le aree commerciali sono:

La Spezia Container Terminal del Gruppo Contship Italia - LSCT (<https://www.contshipitalia.com/it/societa-del-gruppo/la-spezia-container-terminal>) gestisce la movimentazione dei container da/per le navi porta container e fornisce una vasta gamma di servizi logistici integrati e di collegamenti intermodali direttamente connessi alle banchine, che lo collegano alle maggiori aree industrializzate del nord Italia e del nord Europa. Le strutture ed infrastrutture occupano il Molo Fornelli, il Terminal Angelo Ravano e Calata Artom. Il nome Contship è la combinazione delle parole "CONTAINER" e "SHIPPING". Il fondatore di Contship, Angelo Ravano, convertì le navi di famiglia in portacontainer nel 1969, adottando lo slogan: "We

Bring the Ship to Your Factory". Grazie a questa intuizione, Contship è stata un'autentica pioniera della containerizzazione, in Italia e in Europa.

Il Terminal del Golfo, della Tarros S.p.A. (<http://www.tarros.it/>), è situato nella zona est del porto di La Spezia, copre un'area di 42.000 mq e movimentata circa 100.000 TEU per anno, offrendo un servizio containers "door to door" nell'area mediterranea attraverso le tecniche del trasporto intermodale (nave-strada-ferrovia).

Speter S.p.A. (<http://www.porto.laspezia.it/it/il-porto/il-porto-mercantile/port-operators/terminals-commerciali/speter>) è il principale terminal multipurpose presente nel porto della Spezia con aree operative sul molo Garibaldi, Calata Paita, Malaspina ed Artom con una superficie operativa a disposizione per oltre 100 mila mq. È specializzato in operazioni di carico e scarico di prodotti forestali, minerali, zirconio, ferro silicio, argilla, cemento, acciaio e prodotti in ferro, bobine, piombo, rame, fogli di zinco e containers, oltre ad operare nel settore del general cargo e delle rinfuse solide. Dispone di varie banchine con profondità fino a 12 metri mentre le strutture a disposizione comprendono anche magazzini coperti per 15.000 mq, gru di banchina fino a 35 tonnellate di portata, gru mobili fino a 100 tonnellate e mezzi operativi con capacità fino a 45 tonnellate.

La Monfer S.p.A. (<https://monfer.net/>) si occupa delle operazioni di scarico e distribuzione di cereali ed opera sul lato orientale del molo Garibaldi. Si estende su una superficie di circa 4.500 mq e dispone di una banchina con 11 metri di profondità d'ormeggio e di un sistema a quattro pompe per lo scarico dei cereali (400 ton/h). I silos di stoccaggio possono contenere fino a 30.000 tonnellate di cereali.

Rolcim S.p.A. (<http://www.rolcim.it>), situata sulla Calata Paita su un'area di 760 mq, esegue operazioni di scarico di cemento attraverso una stazione di pompaggio collegata ad un silos. La capacità di stoccaggio è di 4.200 tonnellate, mentre la capacità di scarico è di 150 ton/h.

Il Consorzio Asterix è invece specializzato nella movimentazione sottobordo e nel navettamento con gli inland terminal. Anche il Consorzio T.S.L., Car Box e Contrepair utilizzano autotrasportatori su gomma per la movimentazione delle merci in porto.

Altre aziende che operano nel settore della movimentazione merci e servizi portuali sono: Dock Services situata sul Molo Fornelli, Mercitalia Shunting & Terminal, Triacca Trasporti, Eagles Service, Dini Autogru S.r.l.

Fra le agenzie marittime con sede nel porto, la Dario Perioli S.p.A. (<http://www.darioperioligroup.com/>), è divenuta la struttura portante di un gruppo di aziende con attività collegate e complementari, per la gestione delle merci, operanti nel porto di La Spezia e Genova. Nel primo quadrimestre del 2020 sono state operate navi con un ritmo di 6 navi al mese che si sono alternate tra i porti di Arzew -Algeria e La Spezia con una frequenza da servizio di linea ogni 4-5 giorni.



Les entreprises qui gèrent les zones d'activité sont les suivantes.:

Le terminal à conteneurs de La Spezia du groupe Contship Italia - LSCT (<https://www.contshipitalia.com/it/societa-del-gruppo/la-spezia-container-terminal>) gère la manutention des conteneurs vers/depuis les navires porte-conteneurs et fournit une large gamme de services logistiques intégrés et de liaisons intermodales directement reliées aux quais, qui le relie aux principales zones industrialisées du nord de l'Italie et de l'Europe du Nord. Les installations et les infrastructures occupent le Molo Fornelli, le terminal Angelo Ravano et l'Artom de Calata. Le nom Contship est une combinaison des mots "CONTAINER" et "SHIPPING". Le fondateur de Contship, Angelo Ravano, a converti les navires familiaux en porte-conteneurs en 1969, en adoptant le slogan : "Nous amenons le navire à votre usine". Grâce à cette intuition, Contship a été un véritable pionnier de la conteneurisation en Italie et en Europe.

Le terminal du Golfe de Tarros S.p.A. (<http://www.tarros.it/>), est situé dans la zone orientale du port de La Spezia, couvre une superficie de 42 000 mètres carrés et déplace environ 100 000

TEU par an, offrant un service de conteneurs "porte à porte" dans la zone méditerranéenne grâce aux techniques de transport intermodal (navire-route-rail).

Speter S.p.A. (<http://www.porto.laspezia.it/it/il-porto/il-porto-mercantile/port-operators/terminals-commerciali/speter>) est le principal terminal polyvalent du port de La Spezia, avec des zones d'exploitation sur les quais de Garibaldi, Calata Paita, Malaspina et Artom, d'une superficie de plus de 100 000 mètres carrés. Il est spécialisé dans le chargement et le déchargement de produits forestiers, de minéraux, de zirconium, de fer, de silicium, d'argile, de ciment, d'acier et de produits sidérurgiques, de bobines, de plomb, de cuivre, de feuilles de zinc et de conteneurs, ainsi que dans le chargement et le déchargement de marchandises générales et de vrac solide. Elle dispose de plusieurs quais d'une profondeur allant jusqu'à 12 mètres, ainsi que d'entrepôts couverts de 15 000 mètres carrés, de grues de quai d'une capacité allant jusqu'à 35 tonnes, de grues mobiles de 100 tonnes et de véhicules d'exploitation d'une capacité allant jusqu'à 45 tonnes.

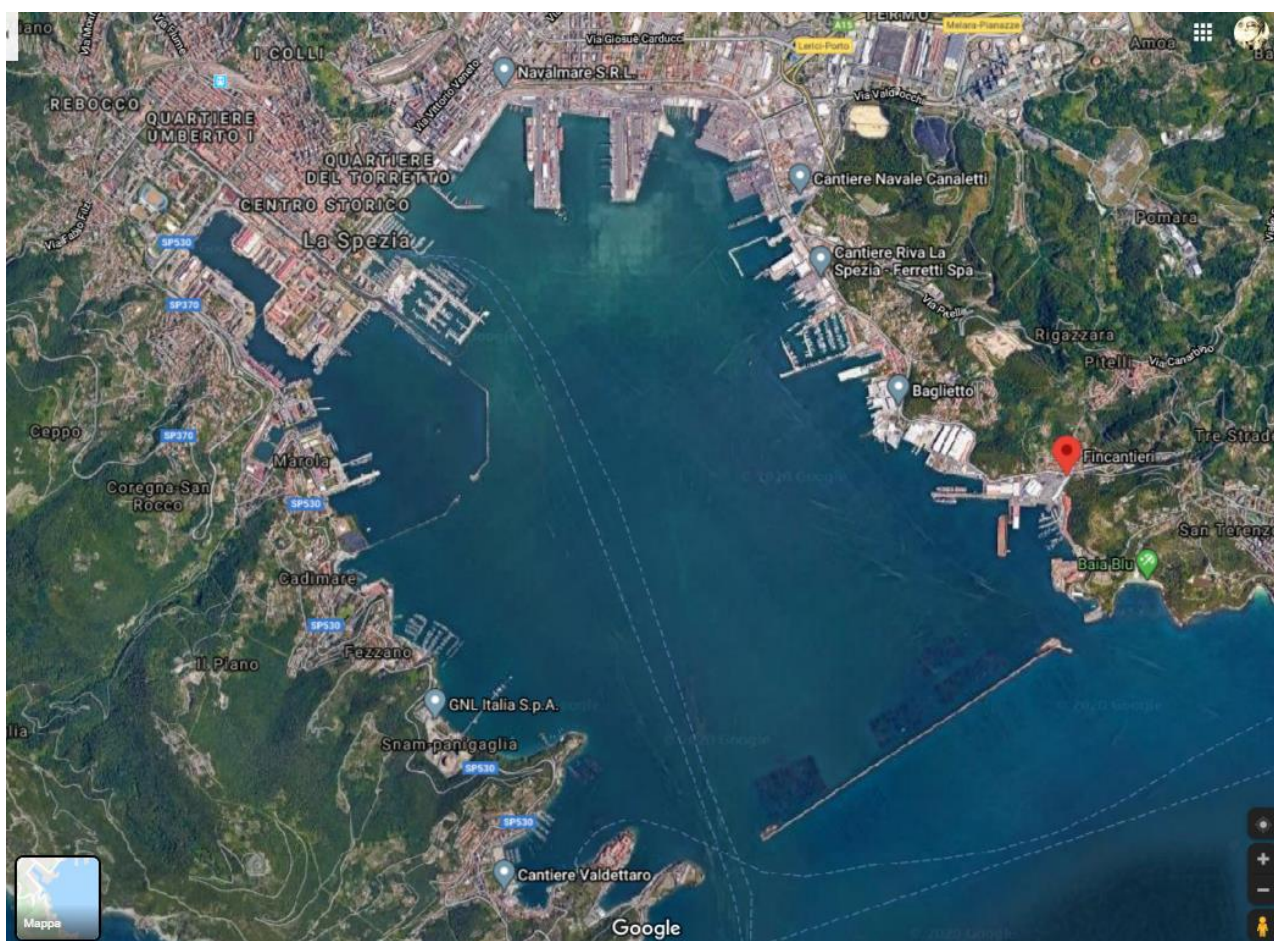
Monfer S.p.A. (<https://monfer.net/>) s'occupe du déchargement et de la distribution des céréales et opère sur le côté est du quai de Garibaldi. Il couvre une superficie d'environ 4 500 mètres carrés et dispose d'un quai d'une profondeur de 11 mètres et d'un système à quatre pompes pour le déchargement des céréales (400 tonnes/h). Les silos de stockage peuvent contenir jusqu'à 30 000 tonnes de céréales.

Rolcim S.p.A. (<http://www.rolcim.it>), située sur Calata Paita sur une surface de 760 m², effectue des opérations de déchargement de ciment par le biais d'une station de pompage reliée à un silo. La capacité de stockage est de 4 200 tonnes, tandis que la capacité de déchargement est de 150 tonnes/h.

Le Consortium Astérix, quant à lui, est spécialisé dans la manutention à bord et dans le transport par navette avec les terminaux intérieurs. Le Consorzio T.S.L., Car Box et Contrepaire font également appel à des transporteurs routiers pour la manutention des marchandises dans les ports.

D'autres entreprises opérant dans le domaine de la manutention des marchandises et des services portuaires le sont : Dock Services situé à Molo Fornelli, Mercitalia Shunting & Terminal, Triacca Trasporti, Eagles Service, Dini Autogru S.r.l.

Parmi les agences maritimes basées dans le port, Dario Pericoli S.p.A. (<http://www.dariopericoligroup.com/>), est devenue l'épine dorsale d'un groupe d'entreprises ayant des activités connexes et complémentaires, pour la gestion des marchandises, opérant dans le port de La Spezia et de Gênes. Au cours de la première période de quatre mois de 2020, les navires ont été exploités à raison de 6 navires par mois, en alternance entre les ports d'Arzew -Algérie et de La Spezia, avec une fréquence de service régulier tous les 4-5 jours.



Mappa del Golfo di La Spezia

Carte du Golfe de La Spezia



Nel Golfo di La Spezia sono presenti anche società coinvolte nel trasporto e movimentazione dei combustibili, che possono essere interessate alle tematiche del progetto in quanto potrebbero rappresentare una causa di inquinamento in caso di sversamenti accidentali a seguito di incidenti.

Il terminal ENEL (<http://www.enel.it>) è situato sul lato orientale dell'area portuale. L'impianto è dotato di strutture idonee alla movimentazione d'oli combustibili e carbone destinati a rifornire, fra l'altro, anche l'impianto ENEL Produzione S.p.A. della Spezia. Situato su un'area di oltre 30.000 mq, questo terminal è attrezzato per realizzare tutte le operazioni di carico e scarico di carbone e oli combustibili. La calata, con oltre 250 m di lunghezza e 200 di larghezza, ha una profondità d'ormeggio di 12 metri e può accogliere navi fino a 85.000 DWT. Negli ultimi anni sono stati realizzati radicali lavori di ristrutturazione al fine di ridurre i consumi di carbone e passare all'utilizzo del metano.

Sempre all'interno della diga foranea, ma sito nel territorio del comune di Porto Venere, si trova il rigassificatore di Panigaglia. Costruito e progettato intorno alla fine degli anni '60 dalla SNAM (<https://www.snam.it/>), l'impianto di ricezione e rigassificazione del gas naturale liquefatto (GNL) è attualmente di proprietà della GNL Italia. Il terminal di Panigaglia ha una capacità di rigassificazione di 3,5 miliardi di metri cubi di gas all'anno e rappresenta un punto d'ingresso del gas complementare ai metanodotti di importazione dall'estero. Si estende per 45.000 mq e dispone di due cisterne per lo stoccaggio del metano (53 mt di diametro e 30 mt di altezza), sistemi di vaporizzazione, un molo di 500 mt (10 mt di profondità) in grado di accogliere tutte le navi cisterna per GNL. Il gas, che giunge al terminal allo stato liquido attraverso le navi metaniere, viene riportato al suo naturale stato gassoso e quindi immesso nella rete nazionale di trasporto.

Il parco boe del Terminal Arcola Petrolifera (<http://www.arcolapetrolifera.it>) è situato nell'area orientale del Golfo ed è specializzato nella movimentazione di prodotti petroliferi raffinati e non. È in grado di accogliere navi cisterna fino 35.000 DWT con pescaggi fino a 12 metri. Il terminal è collegato direttamente con l'impianto di raffineria di Arcola tramite oleodotto, assicurando la distribuzione di un'ampia gamma di prodotti petroliferi su tutto il territorio nazionale.

All'interno della Rada di La Spezia sono inoltre presenti diverse attività di cantieristica. Lo stabilimento della Cantieri Navali Baglietto S.p.A. (<https://www.baglietto.com/>) è stato acquisito nel 1999 per rispondere adeguatamente ad un mercato in continua espansione verso la costruzione di grandi yachts, di traghetti veloci e di naviglio militare ed è specializzato nella costruzione di imbarcazioni in alluminio e/o acciaio. Lo stabilimento della Spezia (ex Cantiere Ferrari), situato al centro dell'area cantieristica del golfo della Spezia, occupa una superficie di 25.000 metri quadrati, ed è provvisto di un dipartimento tecnico, nonché di strutture tali da consentire l'alaggio, il varo e la costruzione di imbarcazioni da 18 e 150 mt. di lunghezza e fino a 650 ton. di peso.

I Cantieri Navali Beconcini, Perini Navi Group (<https://www.perininavi.it/>), sono specializzati nella ricostruzione e nel refitting di imbarcazioni classiche e d'epoca, a vela e a motore.

Il Cantiere del Muggiano (<http://www.porto.laspezia.it/it/la-cantieristica/fincantieri>) è inquadrato nell'attuale Direzione Navi Militari della società Fincantieri S.p.a. insieme a quello di Riva Trigoso, con cui mantiene una proficua integrazione produttiva: infatti Muggiano, oltre alla costruzione di imbarcazioni proprie, assume la gestione delle fasi finali di allestimento e delle prove pre-consegna anche delle navi realizzate e varate a Riva Trigoso.

La Michelini & C. S.r.l. (<http://www.cantieremichelini.it/>) si occupa in maniera continuativa di alaggi e vari di natanti fino a 75 mt di lunghezza, 13 mt di larghezza e 700 tonnellate di peso su carrello di alaggio ed effettua riparazioni e trasformazioni anche di piccole navi. Inoltre, effettua trasporti di materiali alle navi in rada ed al pontile GNL Italia, trasporti costieri di scafi o altro, sollevamenti, sbarchi ed imbarchi di carichi eccezionali, posizionamento massi o cassoni e lavori

marittimi con i mezzi a disposizione, vale a dire tre rimorchiatori, tre chiatte e due pontoni di sollevamento.

Riva S.p.A. (<https://www.rivagroup.com/it/>) è un cantiere spezzino, che oggi copre una superficie di oltre 28.000 mq, concepito per la produzione di yacht superiori ai 65 piedi.

Un'altra società che potrebbe essere "portatore di interesse" per il progetto GEREMIA è la Cantieri Navali San Lorenzo S.p.A. (<https://www.sanlorenzoyacht.com/it/azienda/azienda.asp>) che produce superyacht di elevata qualità. La sede principale del Cantiere è situata ad Ameglia (La Spezia) nel parco naturale di Montemarcello-Magra, sulle rive del fiume Magra. Una seconda divisione ha sede a Viareggio, cuore storico della nautica italiana, una terza divisione ha sede a Massa, mentre la produzione di superyacht ha luogo nella sede di La Spezia. Il Cantiere è certificato UNI EN ISO 14001 a garanzia del massimo rispetto dell'ambiente durante il ciclo produttivo.

Baia di Pertusola (ex Navalmare SpA) è il cantiere del Gruppo Antonini (<http://www.gruppoantonini.it/gruppo/baiadipertusola>) dedicato alle fasi di montaggio ed assemblaggio delle grandi strutture, prefabbricate nel sito produttivo di Arcola e degli impianti/package, anche molto complessi, prodotti nel sito di Groppoli, potendo così competere alla realizzazione di manufatti di notevoli dimensioni e complessità. Il cantiere, infatti, è particolarmente attrezzato per la costruzione di grandi strutture off-shore, come le piattaforme petrolifere in ogni loro parte sia subacquea che sopra il livello del mare, sezioni navali prefabbricate, navi gasiere, bacini galleggianti, gru per containers, impianti di scarico del carbone per centrali termoelettriche. Il sito di Pertusola costituisce quindi uno sbocco a mare strategico che consente al Gruppo di operare anche nelle operazioni di trasporto ed installazione a destino di manufatti, piattaforme e impianti.

Situato nel Golfo dei Poeti, cantiere storico di Le Grazie, il Cantiere Valdetaro S.r.l. (<http://www.valdetaro.it/>) esegue lavori di ordinaria e straordinaria manutenzione, da piccoli gozzi in legno a megayacht fino a 100 metri.

Cantieri Navali di La Spezia S.r.l. (<https://www.cnlaspezia.com/>) è un'azienda dispone di un travel lift di ultima generazione da 140 tons, 3 carrelli per le movimentazioni a terra, 4

capannoni per l'allestimento e il rimessaggio al coperto per imbarcazioni di ogni tipo e materiale: il cantiere tratta ogni imbarcazione da diporto, dalla vela, al motore, alle barche d'epoca; dalla vetroresina, all'acciaio, alle leghe di metallo, al legno, al composito. Il cantiere occupa una superficie di 23.000 mq (di cui circa 11.000 di piazzale) e dispone di 11.000 mq coperti, suddivisi in 4 capannoni in cui le imbarcazioni vengono ospitate. Tutti i capannoni sono dotati di sistemi di aria compressa, elettricità ed acqua.

Il Centro Catamarani Italia (<http://www.porto.laspezia.it/it/marinas/centro-catamarani>), della Sardinia Cat, è la prima ed unica azienda italiana che si occupa a 360° di multiscafi ed in particolare di catamarani. Questa compagnia ha realizzato una banchina galleggiante adiacente alla passeggiata Morin, dove si possono trovare una scuola di vela, un centro per il noleggio e un servizio di charter anche di catamarani privati. Proprio in ragione delle sempre crescenti richieste di questo tipo di imbarcazione, che segnerà sicuramente il futuro della navigazione da diporto, è già stata progettata la costruzione tutta italiana di catamarani che saranno realizzati proprio a La Spezia. È stata perciò fondata la Catamarani Italia S.r.l., una società che si occupa della costruzione e della vendita di catamarani di 10 e 13 metri.

Marina del Fezzano (<http://www.marinadelfezzano.it/>), un tempo cantiere navale, è stato convertito, pochi anni fa, in porto turistico grazie ad un graduale e costante sviluppo; ad oggi è in grado di offrire 250 moderni ormeggi con attacchi per acqua e corrente elettrica e con spazi ed attrezzature per la riparazione di barche.

Assonautica (<https://www.assonauticasp.it>) si trova sulla passeggiata Morin e copre una superficie marina di circa 26.500 mq; è formato esclusivamente da moli galleggianti che ospitano 600 ormeggi privati oltre ad altri ormeggi destinati alle imbarcazioni in transito. L'area servizi è situata su una piattaforma galleggiante. Ogni ormeggio, monitorato 24 ore al giorno, è dotato di impianto antincendio, attacchi per l'acqua e l'energia elettrica, mentre un moderno sistema di punti luce illumina tutta l'area. Fissati sotto alla piattaforma vi sono una serie di speciali serbatoi in acciaio inossidabile per le acque nere; attualmente la loro manutenzione è affidata ad una ditta specializzata, mentre in futuro questi serbatoi verranno collegati direttamente con la rete fognaria cittadina.

Per quanto riguarda il settore crocieristico, Dal 2015 è operativo il nuovo Cruise Terminal di Largo Fiorillo (<http://www.speziacruisefacility.it/>) (Terminal 2) che, con una superficie interna di 1450mq, consente le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri. Obiettivo strategico è quello di realizzare le opere previste dal Piano Regolatore Portuale che consentiranno di far crescere ulteriormente il traffico grazie ad un nuovo molo su calata Paita con due banchine della lunghezza di 393 metri l'una e 339 metri e una nuova stazione crocieristica. Royal Caribbean, Costa Crociere, MSC Cruises, NCL Norwegian Cruise Line, Carnival Silversea, Oceania Cruises, AIDA Cruises sono solo alcune delle numerose compagnie che fanno scalo a La Spezia. Porto Mirabello (<https://www.portomirabello.it/>), è stato inaugurato nel settembre 2010 e rappresenta l'esempio unico in Italia di una marina cittadina realizzata completamente sul mare: una penisola artificiale di 40.000 mq e uno specchio d'acqua per complessivi 270.000 mq circa che mantiene inalterata la costa, valorizzandone l'incontrovertibile vocazione nautica. ITN Industrie Turistiche Nautiche S.p.A. è una società creata appositamente per la realizzazione di Porto Mirabello, costituita principalmente da due gruppi imprenditoriali di Modena e Reggio Emilia. Il complesso, collegato alla città di La Spezia da un ponte pedonale, è dotato di ogni confort e tecnologie all'avanguardia, offre 407 posti barca con concessione demaniale di 60 anni, a partire da 12 metri, 100 dei quali destinati a super yacht da 40 a 130 m. I moli sono larghi fino a 35 metri con 1300 parcheggi e 287 box auto anche di fronte all'ormeggio, eliporto, sorveglianza 24 ore su 24, cantiere per le manutenzioni, travel lift x alaggio e varo di imbarcazioni fino a 160 tonnellate, due stazioni di bunkeraggio. In sinergia con l'Autorità Portuale di La Spezia sono stati realizzati oltre 700 posti barca per natanti di lunghezza inferiore ai 14 metri, ricavati su 13 pontili galleggianti, situati all'esterno del molo principale. È presente una galleria commerciale e una piscina di 25 metri. Prossimamente verranno costruite 11 suite di pregio con vista a 360° sulla città e il golfo. Il complesso è stato realizzato nel totale riguardo della natura e dell'ambiente, per questo ha ottenuto il riconoscimento della Bandiera Blu 2013 Approdi Turistici.

Il Consorzio Marittimo Turistico delle Cinque Terre (<https://www.navigazionegolfodeipoeti.it/>) è un servizio turistico di escursioni in traghetto lungo la riviera Ligure. Le 16 motonavi di cui

dispone garantiscono i collegamenti tra La Spezia (Banchina Revel), Lerici, Portovenere ed inoltre le Cinque Terre, i paesi della riviera fino a Moneglia e Portofino.

Fra i portatori di interesse degli argomenti del progetto GEREMIA, sono da tenere in considerazione i mitilicoltori che operano nel Golfo della Spezia attraverso la raccolta, il trattamento e la distribuzione dei mitili. La Cooperativa Mitilicoltori Spezzini a.r.l. (<http://www.mitilicoltori.it/>) è composta da 86 soci che hanno i loro impianti nel Golfo della Spezia, all'interno e all'esterno della diga foranea, nel mare di Lerici, nel mare di Portovenere e nel mare dell'Isola Palmaria. I mitili vengono allevati in vivai di ampiezza variabile tra i cinquecento e i duemila metri quadrati, costituiti da pali in ferro zincato piantati sul fondale o da galleggianti collegati tra loro da corde di nylon, tese sotto il livello del moto ondoso, a cui sono annodati i cosiddetti "pergolati" o "reste" su cui crescono i mitili. Le reste sono a loro volta formate da reti di nylon a calza tubolare in numero di due, poste una dentro l'altra, all'interno delle quali vengono posti i singoli mitili. Inoltre, nelle stesse zone dei mitili, la Cooperativa ha avviato l'allevamento e la commercializzazione di ostriche.

Di seguito è riportato uno schema riassuntivo delle società private potenzialmente coinvolte nella creazione di emergenze nell'ambito portuale di La Spezia.



Dans le golfe de La Spezia, il y a également des entreprises impliquées dans le transport et la manutention des carburants, qui pourraient être intéressées par les enjeux du projet car elles pourraient être une cause de pollution en cas de déversement accidentel à la suite d'un accident.

Le terminal de l'ENEL (<http://www.enel.it>) est situé à l'est de la zone portuaire. L'usine est équipée de structures adaptées à la manutention du fioul et du charbon destinés à alimenter, entre autres, l'usine d'ENEL Produzione S.p.A. della Spezia. Situé sur une surface de plus de 30 000 mètres carrés, ce terminal est équipé pour effectuer toutes les opérations de chargement

et de déchargement du charbon et du fioul. Le fleuve, avec plus de 250 m de long et 200 m de large, a une profondeur d'amarrage de 12 mètres et peut accueillir des navires jusqu'à 85 000 TPL. Ces dernières années, des travaux de rénovation radicaux ont été réalisés afin de réduire la consommation de charbon et de passer à l'utilisation du méthane.

Le regazéifieur de Panigaglia se trouve également à l'intérieur de la digue, mais sur le territoire de la municipalité de Porto Venere. Construite et conçue vers la fin des années 1960 par la SNAM (<https://www.snam.it/>), l'usine de réception et de regazéification de gaz naturel liquéfié (GNL) est actuellement la propriété de GNL Italia. Le terminal de Panigaglia a une capacité de regazéification de 3,5 milliards de mètres cubes de gaz par an et représente un point d'entrée de gaz complémentaire aux gazoducs importés de l'étranger. Il couvre une surface de 45 000 mètres carrés et dispose de deux réservoirs de stockage de méthane (53 mètres de diamètre et 30 mètres de hauteur), de systèmes de vaporisation, d'une jetée de 500 mètres (10 mètres de profondeur) pouvant accueillir tous les méthaniers. Le gaz, qui arrive au terminal à l'état liquide par des méthaniers, est ramené à son état gazeux naturel, puis alimente le réseau de transport national.

Le parc de bouées du terminal Arcola Petrolifera (<http://www.arcolapetrolifera.it>) est situé dans la partie orientale du Golfe et est spécialisé dans la manutention des produits pétroliers raffinés et non raffinés. Il peut accueillir des pétroliers jusqu'à 35 000 TPL avec des tirants d'eau allant jusqu'à 12 mètres. Le terminal est directement relié à la raffinerie d'Arcola par un pipeline, ce qui assure la distribution d'une large gamme de produits pétroliers dans tout le pays.

À l'intérieur de la Rada di La Spezia, il y a également plusieurs activités de construction navale. L'usine de Cantieri Navali Baglietto S.p.A. (<https://www.baglietto.com/>) a été acquise en 1999 pour répondre de manière adéquate à un marché en expansion continue vers la construction de grands yachts, de ferries rapides et de navires militaires et est spécialisée dans la construction de bateaux en aluminium et/ou en acier. Le chantier naval de La Spezia (anciennement Cantiere Ferrari), situé au centre de la zone des chantiers navals du golfe de La Spezia, occupe une superficie de 25 000 mètres carrés et est doté d'un département technique,

ainsi que d'installations permettant le halage, la mise à l'eau et la construction de bateaux de 18 et 150 mètres de long et d'un poids allant jusqu'à 650 tonnes.

Cantieri Navali Beconcini, groupe Perini Navi (<https://www.perininavi.it/>), est spécialisé dans la reconstruction et le réaménagement de bateaux à voile et à moteur classiques et anciens.

Le chantier naval de Muggiano (<http://www.porto.laspezia.it/it/la-cantieristica/fincantieri>) fait partie de l'actuelle Gestion des navires militaires de la société Fincantieri S.p.a. avec celle de Riva Trigoso, avec laquelle il maintient une intégration productive profitable : en effet, Muggiano, outre la construction de ses propres bateaux, prend en charge la gestion de la préparation finale et des essais avant livraison des navires construits et mis à l'eau à Riva Trigoso.

Michelini & C. S.r.l. (<http://www.cantieremichelini.it/>) est continuellement engagée dans la réparation et la transformation de navires jusqu'à 75 m de long, 13 m de large et 700 tonnes de poids sur un chariot de remorquage et répare et transforme également de petits navires. En outre, elle assure le transport de matériaux vers les navires de la rade et de la jetée de GNL Italia, le transport côtier de coques ou autres, le levage, le déchargement et l'embarquement de charges exceptionnelles, le positionnement de blocs ou de caissons et les travaux maritimes avec les moyens disponibles, à savoir trois remorqueurs, trois barges et deux pontons de levage.

Riva S.p.A. (<https://www.rivagroup.com/it/>) est un chantier naval de La Spezia, qui couvre aujourd'hui une surface de plus de 28 000 mètres carrés, conçu pour la production de yachts de plus de 65 pieds.

Une autre société qui pourrait être "porteuse d'intérêt" pour le projet GEREMIA est Cantieri Navali San Lorenzo S.p.A. (<https://www.sanlorenzoyacht.com/it/azienda/azienda.asp>) qui produit des superyachts de haute qualité. Le siège du chantier naval est situé à Ameglia (La Spezia), dans le parc naturel de Montemarcello-Magra, sur les rives du fleuve Magra. Une deuxième division est basée à Viareggio, le cœur historique du yachting italien, une troisième division est basée à Massa, tandis que la production des superyachts a lieu à La Spezia. Le

chantier naval est certifié UNI EN ISO 14001 pour garantir le respect maximal de l'environnement pendant le cycle de production.

Baia di Pertusola (anciennement Navalmare SpA) est le chantier naval du groupe Antonini (<http://www.gruppoantonini.it/gruppo/baiadipertusola>) qui se consacre aux phases d'assemblage et de montage des grandes structures, préfabriquées dans le site de production d'Arcola, et de l'usine/du paquet, même très complexe, produit dans le site de Groppoli, pouvant ainsi être compétitif dans la production de produits de taille et de complexité considérables. En effet, le chantier naval est particulièrement équipé pour la construction de grandes structures offshore, telles que des plates-formes pétrolières dans toutes leurs parties, tant sous l'eau qu'au-dessus du niveau de la mer, des sections navales préfabriquées, des transporteurs de gaz, des docks flottants, des grues à conteneurs, des installations de déchargement de charbon pour les centrales thermiques. Le site de Pertusola est donc un débouché maritime stratégique qui permet au groupe d'intervenir également dans les opérations de transport et d'installation à destination des produits, des plates-formes et des usines.

Situé dans le Golfe des Poètes, le site historique du Grazie, le chantier naval Valdettaro S.r.l. (<http://www.valdettaro.it/>) effectue des travaux d'entretien ordinaires et extraordinaires, des petits goiters en bois aux mégayachts jusqu'à 100 mètres.

Chantier naval de La Spezia S.r.l. (<https://www.cnlaspezia.com/>) est une entreprise disposant d'un travel lift de dernière génération de 140 tonnes, de 3 chariots pour la manutention à terre, de 4 hangars pour la préparation et le stockage à l'intérieur de bateaux de tous types et matériaux : le chantier traite tous les bateaux de plaisance, du voilier au moteur, les bateaux de collection, la fibre de verre, l'acier, les alliages métalliques, le bois, le composite. Le chantier naval occupe une superficie de 23 000 mètres carrés (dont environ 11 000 mètres carrés de chantier) et dispose de 11 000 mètres carrés couverts, répartis en 4 hangars où sont logés les bateaux. Tous les hangars sont équipés de systèmes d'air comprimé, d'électricité et d'eau.

Centro Catamarani Italia (<http://www.porto.laspezia.it/it/marinas/centro-catamarani>), de Sardinia Cat, est la première et la seule société italienne qui s'occupe de multicoques et en

particulier de catamarans. Cette société a construit un quai flottant à côté de la promenade du Morin, où l'on trouve une école de voile, un centre de location et un service d'affrètement également pour les catamarans privés. C'est précisément en raison de la demande toujours croissante pour ce type de bateau, qui marquera certainement l'avenir du yachting, qu'a déjà été prévue la construction de catamarans entièrement italiens qui seront construits à La Spezia. C'est ainsi qu'a été fondée Catamarani Italia S.r.l., une société qui s'occupe de la construction et de la vente de catamarans de 10 et 13 mètres.

Marina del Fezzano (<http://www.marinadelfezzano.it/>), autrefois un chantier naval, a été converti, il y a quelques années, en marina grâce à un développement progressif et constant ; aujourd'hui, il est en mesure d'offrir 250 amarrages modernes avec des connexions d'eau et d'électricité et avec des espaces et des équipements pour la réparation des bateaux.

Assonautica (<https://www.assonauticasp.it>) est situé sur la promenade du Morin et couvre une surface maritime d'environ 26 500 mètres carrés ; il est constitué exclusivement de quais flottants qui abritent 600 amarrages privés en plus d'autres amarrages pour les bateaux en transit. La zone de service est située sur une plate-forme flottante. Chaque poste d'amarrage, surveillé 24 heures sur 24, est équipé d'un système de lutte contre l'incendie, de branchements d'eau et d'électricité, tandis qu'un système d'éclairage moderne illumine toute la zone. Sous la plate-forme se trouve une série de réservoirs spéciaux en acier inoxydable pour les eaux noires; actuellement, leur entretien est confié à une entreprise spécialisée, tandis qu'à l'avenir, ces réservoirs seront directement reliés au réseau d'égouts de la ville.

En ce qui concerne le secteur des croisières, le nouveau terminal de croisière de Largo Fiorillo (<http://www.speziacruisefacility.it/>) (Terminal 2) est opérationnel depuis 2015. D'une superficie interne de 1450 mètres carrés, il permet aux passagers d'embarquer et de débarquer. L'objectif stratégique est de réaliser les travaux prévus par le plan de régulation portuaire qui permettront d'augmenter encore le trafic grâce à un nouveau quai sur le quai Paita avec deux quais de 393 mètres de long chacun et 339 mètres et une nouvelle station de croisière. Royal Caribbean, Costa Cruises, MSC Cruises, NCL Norwegian Cruise Line, Carnival Silversea, Oceania

Cruises, AIDA Cruises sont quelques-unes des nombreuses compagnies qui font escale à La Spezia.

Porto Mirabello (<https://www.portomirabello.it/>), inaugurée en septembre 2010, représente l'exemple unique en Italie d'une ville-marina entièrement construite sur la mer : une péninsule artificielle de 40 000 mètres carrés et un plan d'eau de 270 000 mètres carrés au total qui maintient la côte, renforçant ainsi l'incontestable vocation nautique. ITN Industrie Turistiche Nautiche S.p.A. est une société créée spécifiquement pour la construction de Porto Mirabello, composée principalement de deux groupes d'entreprises de Modène et de Reggio Emilia. Le complexe, relié à la ville de La Spezia par un pont piétonnier, est équipé de tout le confort et d'une technologie de pointe. Il offre 407 places de port avec une concession d'État de 60 ans, à partir de 12 mètres, dont 100 pour des super yachts de 40 à 130 mètres. Les quais ont une largeur de 35 mètres avec 1300 places de parking et 287 boxes à voitures également devant l'amarrage, l'héliport, la surveillance 24h/24, le chantier de maintenance, le travel lift x remorquage et la mise à l'eau de bateaux jusqu'à 160 tonnes, deux stations de soutage. En synergie avec l'autorité portuaire de La Spezia, plus de 700 postes d'amarrage ont été construits pour les bateaux de moins de 14 mètres de long sur 13 quais flottants situés à l'extérieur du quai principal. Il y a une galerie marchande et une piscine de 25 mètres. Dans un futur proche, 11 suites prestigieuses seront construites avec une vue à 360° sur la ville et le golfe. Le complexe a été construit dans le respect total de la nature et de l'environnement, c'est pourquoi il a reçu le "Blue Flag 2013 Tourist Landings".

Le Consorzio Marittimo Turistico delle Cinque Terre (<https://www.navigazionegolfodeipoeti.it/>) est un service touristique d'excursions en ferry le long de la Riviera ligurienne. Les 16 bateaux à moteur à sa disposition garantissent les liaisons entre La Spezia (Quai Revel), Lerici, Portovenere et aussi les Cinque Terre, les villes de la Riviera jusqu'à Moneglia et Portofino.

Parmi les parties prenantes des thèmes du projet GEREMIA, il convient de prendre en considération les mytiliculteurs opérant dans le golfe de La Spezia par le biais de la collecte, du traitement et de la distribution des moules. Cooperativa Mitilicoltori Spezzini a.r.l. (<http://www.mitilicoltori.it/>) est composé de 86 membres qui ont leurs usines dans le Golfe de

La Spezia, à l'intérieur et à l'extérieur de la digue, dans la mer de Lerici, dans la mer de Portovenere et dans la mer de l'île de Palmaria. Les moules sont élevées dans des nurseries de cinq cents à deux mille mètres carrés, composées de poteaux en fer galvanisé plantés au fond de la mer ou de flotteurs reliés entre eux par des cordes en nylon, tendues sous le niveau du mouvement des vagues, auxquelles sont nouées les "pergolas" ou "repos" sur lesquelles les moules poussent. Le reste est à son tour formé par des filets en nylon avec une chaussette tubulaire au nombre de deux, placés l'un dans l'autre, dans lesquels sont placées les différentes moules. De plus, dans les mêmes zones de moules, la coopérative a commencé l'élevage et la commercialisation des huîtres.

Vous trouverez ci-dessous un schéma récapitulatif des entreprises privées potentiellement impliquées dans la création de situations d'urgence dans le port de La Spezia.

SETTORE COMMERCIALE		SETTORE INDUSTRIALE		
- Speter S.p.A. - Monfer S.p.A. - Rolcim S.p.A. - Contrepair S.r.l. - Consorzio Asterix - Consorzio T.S.L. - Car Box S.r.l. - Dock Services - Mercitalia Shunting & Terminal - Triacca Trasporti - Eagles Service - Dini Autogru S.r.l. - Dario Perioli S.p.A.	- La Spezia Container Terminal (Gruppo Contship Italia) - Terminal del Golfo (Gruppo Tarros S.p.A.)	- Cantieri Navali Baglietto S.p.A. - Cantieri Navali Beconcini (Perini Navi Group) - Cantiere del Muggiano (Fincantieri S.p.A.) - Michelini & C. S.r.l. - Riva S.p.A. - Cantieri Navali San Lorenzo S.p.A. - Gruppo Antonini - Cantiere Valdettaro S.r.l. - Cantieri Navali di La Spezia S.r.l. - Centro Catamarani Italia - Marina del Fezzano - Assonautica		
	- ENEL Produzione S.p.A. - GNL (SNAM S.p.A.) - Terminal Arcola Petrolifera			
		TRASPORTO PASSEGGERI		
	- Cruise Terminal di Largo Fiorillo - Industrie Turistiche Nautiche S.p.A. (Porto Mirabello) - Consorzio Marittimo Turistico delle Cinque Terre	<th>MITICOLTORI</th> <td> Cooperativa Mitilicoltori Spezzini </td>	MITICOLTORI	Cooperativa Mitilicoltori Spezzini

Elenco delle società del Porto di La Spezia identificate come potenziali fonti di emergenze, suddivise in settore commerciale (in verde quelle dedicate a servizi intermodali e alle rinfuse solide, in rosso le società dedicate ai containers, in blu quelle dedicate alla movimentazione di combustibili), trasporto passeggeri, settore industriale e miticoltori.

Liste des entreprises du port de La Spezia identifiées comme sources potentielles d'urgence, divisée en secteur commercial (en vert celles qui se consacrent aux services intermodaux et au vrac solide, en rouge celles qui se consacrent aux conteneurs, en bleu celles qui se consacrent à la manutention du carburant), transport de passagers, secteur industriel et mytiliculteurs.

3.3. Porto di Olbia/Port d'Olbia

3.3.1. Società private coinvolte nella gestione delle emergenze nel Porto di Olbia/Entreprises privées impliquées dans la gestion des situations d'urgence dans le port d'Olbia



Il Porto di Olbia, gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, prevede un piano antinquinamento che si appoggia a diverse società private che operano al suo interno, e che come tali possono essere fruitori del Progetto GEREMIA.

La TEC.MA. S.r.l. (Tecnologie Marittime S.r.l.), socia della Castalia Consorzio Stabile S.C.p.A., si occupa del pattugliamento e recupero idrocarburi, con una capacità di stoccaggio di 205,94 m³, ed ha in dotazione diversa strumentazione adibita a tale scopo, tra cui panne d'altura, costiere e oleo assorbenti, sistema di raccolta idrocarburi galleggianti allo stato solido e meccanismi di recupero di materiali inquinanti dal fondo.

La NUOVA STEMASUB S.r.l., fondata nel 2002 a Olbia e situata su banchina Isola Bianca, opera nel settore lavori marittimi, portuali e subacquei e, per quanto riguarda il disinquinamento, si occupa nello specifico pattugliamento/avvistamento, attività di bonifica e trasporto emulsioni ai siti di lavorazione. Tale azienda è fornita quindi di uno spazio a terra per stoccaggio di materiale inquinante e di mezzi nautici per il pattugliamento e il recupero, nonché di panne galleggianti e camera iperbarica da utilizzare per i lavori oltre i 12 metri di profondità.

La Costruzioni Marittime ed Edili Di Fundoni & Mela S.r.l. è un gestore ambientale che si occupa principalmente di operazioni di antinquinamento tramite utilizzo di panne assorbenti.

Un altro utilizzatore di panne assorbenti che si occupa di disinquinamento nel Porto di Olbia è la Ditta Individuale Pisano Alberto.

La ditta Dilamar S.r.l. si occupa di lavori subacquei e recupero inquinanti, utilizzando panne di contenimento ed assorbenti, nonché prodotti disinfettanti, ed è dotata di serbatoi a terra e meccanismi di recupero con autospurgo.

Un'altra ditta che ha in dotazione panne da confinamento ed assorbenti per la gestione dell'inquinamento nel Porto di Olbia è la HELMET S.r.l.

Nel Porto di Olbia opera anche la Multiservice S.r.l., una società nata nel 2002 e che trae le proprie origini dalla volontà degli Amministratori del Comune di Loiri Porto San Paolo e di un gruppo di imprenditori locali impegnati nel settore della nautica da diporto. Essa si occupa principalmente del servizio di nettezza urbana, ma viene coinvolta anche nelle operazioni di gestione ecologica del Porto, essendo essa dotata di barriere antinquinamento, e può effettuare servizio di monitoraggio nelle aree in concessione (<https://www.multiservicesrlloirisp.it>).

Pur non essendo una società, è necessario indicare tra gli stakeholder del Progetto GEREMIA anche i gestori del rimorchiatore portuale "Mascalzone Scatenato", in quanto esso viene frequentemente utilizzato sotto disposizione dell'autorità marittima, per effettuare operazioni di disinquinamento e per la gestione delle emergenze ambientali nel Porto di Olbia.

Infine, si ritiene utile coinvolgere come stakeholder del Progetto GEREMIA anche delle realtà vicine al Porto di Olbia, che, pur non operando direttamente all'interno dell'area portuale, effettuano operazioni di gestione ambientale in aree marittime poco distanti da essa. La più vicina al Porto di Olbia è la Marina di Costa Corallina, un porto turistico situato all'interno dell'Area Marina Protetta di Tavolara e Molara, che fornisce, oltre a servizi diportistici, anche operazioni di smaltimento rifiuti e disinquinamento dell'area (<https://marinadicostacorallina.com>). Sempre a sud del Porto di Olbia si trova anche la Marina di Porto Ottiolu, che provvede al disinquinamento tramite utilizzo di fogli oleoassorbenti e barriere galleggianti, coadiuvata dalla ditta Gisca Ecologica Sas la quale si occupa di trasporto e stoccaggio di rifiuti speciali. A nord del Porto di Olbia troviamo invece la Marina di Porto

Rotondo (<http://www.marinadiportorotondo.it>), la Marina di Portisco (<http://www.marinadiportisco.it>) e la Marina di Porto Cervo (<https://www.marinadiportocervo.com>). Si tratta anche in questo caso di porti turistici che provvedo ad operazioni di gestione ambientale della propria area di competenza.

Di seguito è riportato uno schema riassuntivo delle società private coinvolte nelle emergenze nell'ambito portuale di Olbia.



Le port d'Olbia, géré par l'Autorité du système portuaire de la mer de Sardaigne, prévoit un plan anti-pollution qui s'appuie sur plusieurs entreprises privées qui y opèrent et qui, à ce titre, peuvent être utilisatrices du projet GEREMIA.

Le TEC.MA. S.r.l. (Tecnologie Marittime S.r.l.), membre du Castalia Consorzio Stabile S.C.p.A., est responsable des patrouilles et de la récupération des hydrocarbures, avec une capacité de stockage de 205,94 m³, et est équipée de divers instruments à cet effet, notamment de lits d'hydrocarbures offshore, côtiers et absorbants, d'un système de collecte des hydrocarbures à l'état solide flottant et de mécanismes de récupération des matériaux polluants du fond.

NUOVA STEMASUB S.r.l., fondée en 2002 à Olbia et située sur le quai de l'Isola Bianca, opère dans le secteur des travaux maritimes, portuaires et sous-marins et, en ce qui concerne la dépollution, s'occupe plus particulièrement des patrouilles, des activités de récupération et du transport des émulsions vers les sites de traitement. Cette entreprise dispose donc d'un espace à terre pour le stockage de matériel polluant et de véhicules nautiques pour la patrouille et la récupération, ainsi que de brise-lames flottants et d'une chambre hyperbare pour les travaux à plus de 12 mètres de profondeur.

Costruzioni Marittime ed Edili Di Fundoni & Mela S.r.l. est un gestionnaire environnemental qui s'occupe principalement des opérations anti-pollution par l'utilisation de panneaux absorbants.

La Ditta Individuale Pisano Alberto est un autre utilisateur de lingettes absorbantes qui s'occupe de la réduction de la pollution dans le port d'Olbia.

La société Dilamar S.r.l. s'occupe des travaux sous-marins et de la récupération de la pollution, en utilisant des lingettes de confinement et absorbantes, ainsi que des produits de nettoyage, et est équipée de réservoirs au sol et de mécanismes de récupération avec auto-purge.

Une autre entreprise équipée de confinement et d'absorbants pour la gestion de la pollution dans le port d'Olbia est HELMET S.r.l.

Multiservice S.r.l., une société fondée en 2002, opère également dans le port d'Olbia. La société repose sur la volonté des administrateurs de la municipalité de Loiri Porto San Paolo et d'un groupe d'entrepreneurs locaux impliqués dans le secteur de la navigation de plaisance. Elle s'occupe principalement du service de nettoyage urbain, mais participe également aux opérations de gestion écologique du port, car elle est équipée de barrières anti-pollution, et peut assurer un service de surveillance dans les zones de concession (<https://www.multiservicesrlloiripsp.it>).

Bien que ce ne soit pas une entreprise, il est nécessaire d'indiquer parmi les parties prenantes du projet GEREMIA également les gestionnaires du remorqueur portuaire "Mascalzone Scatenato", lorsqu'il est fréquemment utilisé sous la disposition de l'autorité maritime, pour effectuer des opérations de nettoyage et pour la gestion des urgences environnementales dans le port d'Olbia.

Enfin, il est jugé utile d'impliquer comme parties prenantes du projet GEREMIA également les réalités proches du port d'Olbia, qui, bien que n'opérant pas directement dans la zone portuaire, mènent des opérations de gestion environnementale dans des zones maritimes non loin de celle-ci. Le plus proche du port d'Olbia est la Marina di Costa Corallina, une marina située dans la zone marine protégée de Tavolara et Molara, qui fournit, en plus des services de plaisance, des opérations d'élimination des déchets et de dépollution dans la zone (<https://marinadicostacorallina.com>). Au sud du port d'Olbia se trouve également la Marina di Porto Ottiolu, qui assure le nettoyage grâce à l'utilisation de feuilles absorbant l'huile et de

barrières flottantes, avec l'aide de la société Gisca Ecologica Sas qui s'occupe du transport et du stockage des déchets spéciaux. Au nord du port d'Olbia se trouvent la Marina di Porto Rotondo (<http://www.marinadiportorotondo.it>), la Marina di Portisco (<http://www.marinadiportisco.it>) et la Marina di Porto Cervo (<https://www.marinadiportocervo.com>). Ce sont également des ports de plaisance qui assurent des opérations de gestion environnementale dans leur domaine de compétence.

Vous trouverez ci-dessous un résumé des entreprises privées impliquées dans les situations d'urgence dans le port d'Olbia.

SOCIETA' E PROFESSIONISTI CHE SI OCCUPANO DELLA GESTIONE AMBIENTALE • TEC.MA. S.r.l. (Socio della Castalia Ecolmar S.C.p.A.) • NUOVA STEMASUB S.r.l. • Dilamar S.r.l. • HELMET S.r.l. • Costruzioni Marittime ed Edili Di Fundoni & Mela S.r.l. • Multiservice S.r.l. • Ditta Individuale Pisano Alberto • Rimorchiatore portuale "Mascalzone Scatenato"	MARINE VICINE AL PORTO DI OLBIA CHE SI OCCUPANO DEL CONTROLLO AMBIENTALE NELLA PROPRIA AREA DI COMPETENZA • Marina di Costa Corallina • Marina di Porto Ottiolu • Marina di Porto Rotondo • Marina di Porto Cervo
---	--

Società private coinvolte nella gestione delle emergenze ambientali nel Porto di Olbia e realtà vicine al Porto di Olbia che gestiscono il controllo ambientale nella propria area di competenza
 Entreprises privées impliquées dans la gestion des urgences environnementales dans le port d'Olbia et réalités proches du port d'Olbia qui gèrent le contrôle environnemental dans leur domaine de compétence

3.3.2. Società private che sono potenziali fonti di emergenze nel Porto di Olbia/Les entreprises privées qui sont des sources potentielles de situations d'urgence dans le port d'Olbia



Il Porto di Olbia si può suddividere in tre zone distinte: il Porto interno, destinato al diportismo; Isola Bianca, che è la zona in cui si concentra gran parte del traffico commerciale tramite Ro-Ro merci, ma è anche l'area adibita al trasporto passeggeri e al traffico di navi da crociera; Porto Cocciani, che racchiude il settore industriale, ma è anche la zona in cui vengono movimentate le merci trasportate su navi tipo General Cargo/Multipurpose Ship, e funziona da approdo di alcune navi Ro-Ro merci.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, le principali compagnie di navigazione che approdano a Olbia sono: Tirrenia, Grimaldi Lines e la GNV. A queste compagnie occorre aggiungere le navi da crociera che abitualmente raggiungono il Porto di Olbia in estate. Si menzionano a titolo di esempio: Costa crociere, Disney, Oceania Cruises, Royal Caribbean etc.

La società che gestisce l'attività di prima accoglienza (in imbarco o in sbarco) e di indirizzamento nelle corrette direttrici di traffico (in uscita dal porto o nelle aree di preimbarco adiacenti alle navi) dello scalo olbiese è la Sinergest S.p.A, controllata dalla Moby S.p.A. del Gruppo Onorato Armatori (<https://static.moby.it/pdf-comunicati-2019/02.05.2019-COMUNICATO-STAMPA-Onorato-Armatori.pdf>). Inoltre, il Gruppo Onorato possiede anche la Compagnia Italiana Di Navigazione S.p.A., ovvero la Tirrenia, la quale opera attivamente nel Porto di Olbia.

All'interno della zona industriale, oltre all'area di gestione di Porto Cocciani in cui le fonti di emergenze sono ascrivibili principalmente al traffico di navi Ro-Ro, si trovano anche diverse attività di cantieristica nella località di Cala Saccaia.

La Olbia Yacht Service S.r.l. si occupa di vendita e noleggio, ma anche di rimessaggio di imbarcazioni da diporto, per cui esegue operazioni di manutenzione come verniciatura, azioni

di carpenteria e tappezzeria, assistenza impianti e anche rifacimenti completi (<http://www.olbiayachtservice.it>).

Il Cantiere Navale Marino di Marino Giacomo nasce a Genova nel 1973, per poi trasferire le sue attività definitivamente nel Porto di Olbia nel 2000. Esso si occupa di rimessaggio ma anche di produzione vera e propria di imbarcazioni, sia da diporto che di barche da lavoro, come barche pilota, rimorchiatori e gozzi per la miticoltura. (<https://www.cnmarino.com>).

La Olbia Boat Service S.r.l. è un centro nautico di 17.000 mq, attrezzato per accogliere imbarcazioni dai 6 ai 40 metri per il rimessaggio e gli interventi di assistenza tecnica; esso aderisce al Service & Refit Network Nautica Casarola, dealer esclusivo del Cantiere Riva (<http://www.nauticacasarola.com/service/olbia-boat-service>).

C.S. Nautica S.r.l. si occupa di rimessaggio di imbarcazioni da diporto e fornisce, a una clientela di privati e aziende, una gamma completa di servizi, riparazioni, assistenza e installazione di equipaggiamento idoneo per ogni tipologia di imbarcazione (<https://www.csnavtica.it>).

La Primatist di Bruno Abbate, della Cantieri di levante S.r.l., nasce nel 1973 sul Lago di Como e il suo cantiere di Olbia si occupa di ricovero, manutenzione e riparazione d'imbarcazioni su una superficie di 3800 mq coperti con un portone d'ingresso alto 12 m su un'area totale di 8000mq (<https://www.primatist.it>).

La M.Y.I. S.r.l., parter della Maori Yacht, si occupa di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive (<https://www.maoriyachtworld.it>).

Il Cantiere Nautico Gottardi offre servizi di riparazione, rimessaggio, assistenza motori, refitting e restyling di imbarcazioni, sviluppandosi su un'area di oltre 8.000 mq al coperto e 8000 mq di piazzale per il rimessaggio all'esterno (<https://www.cantierenauticogottardi.it>).

Il Cantiere nautico della Lomar International Marine fornisce servizio di rimessaggio, riparazioni, vendita e assistenza post-vendita di barche di qualsiasi tipo, come gommoni, pilotine e natanti in genere (<https://www.lomarine.it>).

M.G.C. YACHT SERVICES è un'azienda specializzata in servizi per la nautica di lusso e il suo cantiere di Olbia si occupa di rimessaggio, assistenza e servizi nautici, quale revisione dei motori

e degli impianti elettrici, lavorazioni in legno, carpenteria metallica, elettronica di bordo, verniciatura, meccanica navale, refitting (<https://www.mgcyachtservices.com>).

Infine, la Olbia Boat Rental fornisce servizio di noleggio di gommoni e imbarcazioni (<http://www.olbiaboatrental.com>).

Un'ulteriore società del Porto di Olbia che si occupa di rimessaggio, riparazione, refitting, restyling e assistenza imbarcazioni, è il Cantiere Navale Isola Bianca, specializzato su barche a motore e a vela fino a 40 metri. Tale società non opera nel settore industriale di Cala Saccaia, bensì nella zona di Isola Bianca (<https://www.isolabianca.it>).

Oltre naturalmente agli scarichi dovuti ai canali di scolo di acque meteoriche e agli sbocchi naturali di fiumi e rii presenti lungo lo sviluppo portuale del porto di Olbia, un'altra potenziale fonte di emergenza potrebbe essere lo scarico dell'impianto di depurazione del CIPNES (Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna) di Olbia, localizzato in Cala Saccaia. Tale impianto si occupa del trattamento sia di scarichi industriali che civili, raccogliendo reflui pari a 45.000 ab/eq, per un volume di 146.000 m³ all'anno. Inoltre, a tale impianto vengono conferiti anche rifiuti liquidi stoccati in cisterne e i reflui dell'impianto di potabilizzazione, sempre gestito dal CIPNES (<http://www.cipnes.eu/ambiente>).

Un'ulteriore fonte di possibili emergenze ambientali nell'area portuale di Olbia è la presenza di impianti di miticoltura, i quali prevedono, oltre alla produzione in loco, anche il trattamento del prodotto. Per questo motivo sono provvisti di impianti di stabulazione e producono reflui che devono essere trattati e possono presentare una fonte di inquinamento in caso di perdita accidentale che determinerebbe dispersione di patogeni e agenti contaminanti. Per tale ragione si ritiene necessario inserire tra gli stakeholder del Progetto GEREMIA anche le realtà che nel Porto di Olbia si occupano di miticoltura.

Vi sono due realtà che gestiscono gli impianti di miticoltura che producono il prodotto certificato "Cozze di Olbia": la Olbia Mitili Soc. Coop Agricola a.r.l., attiva dal 1981 (<http://www.olbiamitili.bio>) e la Quattro B Olbia Società Cooperativa a.r.l., la cui nascita risale al 1920 (<https://www.cozzadiolbia4b.it>).

La prevalenza del traffico navale nel Porto di Olbia è ascrivibile, oltre al trasporto di passeggeri, alla movimentazione di merci, principalmente tramite navi Ro-Ro. Vi sono diverse agenzie marittime che gestiscono tali attività nel Porto di Olbia e si ritiene che, a causa delle possibili emergenze ambientali che possono derivare da incidenti, esse siano importanti stakeholders per il Progetto GEREMIA.

La Compagnia Portuale F. Corridoni Coop a.r.l. nasce nel 1930 e opera nei Porti di Olbia e di Golfo Aranci, fornendo servizi per il carico e lo scarico delle navi in transito, sia per il trasporto merci alla rinfusa, sia per il traffico Ro Ro, auto al seguito passeggeri e per mezzi commerciali, sbarco e imbarco merci. La compagnia è certificata ISO 9001:2008 e contribuisce alla sostenibilità ambientale, avendo dotato la propria sede di impianto fotovoltaico e utilizzando energia elettrica 100% certificata proveniente da fonti rinnovabili (<https://www.compagniaportualeolbia.com>).

La Serraship Olbia è l'agenzia marittima che gestisce l'80% del traffico merci da e per il porto di Olbia, effettuando sia un servizio per navi cargo di cui gestisce tutte le fasi, come aspetti burocratici, approvvigionamento di bordo, carico/scarico merci e bunkeraggio, sia un servizio per yacht in cui è compreso approvvigionamento e bunkeraggio (<http://www.serraship.com>).

Un'altra importante agenzia marittima, che dal 1955 opera nel Porto di Olbia, è la Unimare, la quale fornisce una grande varietà di servizi, con certificazione OSHAS 18001. Come agenzia marittima essa garantisce il servizio di raccomandazione marittima a navi da carico, navi da crociera, navi di linea e non di linea e yachts commerciali e privati, curandone le formalità amministrative e l'operatività in porto, e fornendo inoltre servizi di assistenza a equipaggi, per pratiche relative all'imbarco di provviste e per dotazioni di bordo, bunkeraggi, riparazioni navali e visite ispettive. Dal punto di vista del traffico commerciale, la Unimare copre l'intero ciclo operativo degli sbarchi e imbarchi dei mezzi commerciali su navi ro-ro, in tutto l'ambito portuale di Olbia-Golfo Aranci. Inoltre, tale agenzia si occupa anche di pratiche burocratiche doganali e è dotata di una sezione dedicata alla funzione di agenzia viaggi (<http://lnx.unimare.it>).

Nel Porto di Olbia è presente anche una filiale dell'Agenzia Marittima Cincotta S.r.l., che opera in tutti i porti della Sardegna ed è parte del Gruppo Cincotta. Tale agenzia, certificata ISO

9001:2015, fornisce sia un servizio di espletamento delle pratiche doganali, sia di assistenza alle navi da crociera, ma soprattutto è attiva nel settore delle spedizioni marittime, garantendo assistenza alle navi, da carico secco, petroliere, gasiere e chimichiere (<http://www.cincotta.org/agenzia-marittima-cincotta-srl>).

Di seguito è riportato uno schema riassuntivo delle società private potenzialmente coinvolte nella creazione di emergenze nell'ambito portuale di Olbia.



Le port d'Olbia peut être divisé en trois zones distinctes : le port intérieur, qui est utilisé pour la navigation de plaisance ; Isola Bianca, qui est la zone où se concentre l'essentiel du trafic commercial de marchandises Ro-Ro, mais qui est aussi la zone utilisée pour le transport de passagers et le trafic de navires de croisière ; Porto Cocciani, qui englobe le secteur industriel, mais qui est aussi la zone où sont traitées les marchandises transportées sur des navires de type General Cargo/Multipurpose Ship, et qui sert de lieu de débarquement pour certains navires de marchandises Ro-Ro.

En ce qui concerne le trafic de passagers, les principales compagnies de navigation qui débarquent à Olbia sont Tirrenia, Grimaldi Lines et GNV. À ces entreprises, il faut ajouter les bateaux de croisière qui atteignent habituellement le port d'Olbia en été. Ils sont mentionnés à titre d'exemple : Costa Cruises, Disney, Oceania Cruises, Royal Caribbean etc.

La société qui gère l'activité de première réception (embarquement ou débarquement) et d'adressage des routes de trafic correctes (sortie du port ou des zones de pré embarquement adjacentes aux navires) du port d'escale d'Olbia est Sinergest S.p.A., contrôlée par Moby S.p.A. du groupe Onorato Armatori (<https://static.moby.it/pdf-comunicati-2019/02.05.2019-COMUNICATO-STAMPA-Onorato-Armatori.pdf>). En outre, le groupe Onorato possède également la Compagnia Italiana Di Navigazione S.p.A., c'est-à-dire Tirrenia, qui opère activement dans le port d'Olbia.

Dans la zone industrielle, en plus de la zone de gestion de Porto Cocciani où les sources d'urgence sont principalement attribuables au trafic de navires Ro-Ro, il y a également plusieurs activités de construction navale dans la localité de Cala Saccaia.

Olbia Yacht Service S.r.l. s'occupe de la vente et de l'affrètement, mais aussi de l'entreposage des bateaux de plaisance, pour lesquels elle effectue des opérations d'entretien telles que des travaux de peinture, de menuiserie et d'ameublement, l'assistance aux installations et même la reconstruction complète (<http://www.olbiayachtservice.it>).

Le Cantiere Navale Marino di Marino Giacomo a été fondé à Gênes en 1973, puis a définitivement transféré ses activités dans le port d'Olbia en 2000. Il traite du garage mais aussi de la production proprement dite des bateaux, qu'il s'agisse de bateaux de plaisance ou de bateaux de travail, tels que les bateaux-pilotes, les remorqueurs et les goîtres pour les moules. (<https://www.cnmarino.com>).

Olbia Boat Service S.r.l. est un centre nautique de 17 000 mètres carrés, équipé pour accueillir des bateaux de 6 à 40 mètres pour le stockage et l'assistance technique ; il fait partie du réseau Casarola Service & Refit Network Nautica Casarola, concessionnaire exclusif du chantier naval Riva (<http://www.nauticacasarola.com/service/olbia-boat-service>).

C.S. Nautica S.r.l. s'occupe du stockage des bateaux de plaisance et fournit une gamme complète de services, de réparations, d'assistance et d'installation d'équipements adaptés à tous les types de bateaux (<https://www.csnavtica.it>).

Le Primatiste de Bruno Abbate, de Cantieri di Levante S.r.l., a été fondé en 1973 sur le lac de Côme et son chantier naval d'Olbia est chargé de l'abri, de l'entretien et de la réparation des bateaux sur une surface couverte de 3800 mètres carrés avec une porte d'entrée de 12 m de haut sur une surface totale de 8000sqm (<https://www.primatist.it>).

M.Y.I. S.r.l., un partenaire de Maori Yacht, est impliqué dans la construction de bateaux de plaisance et de sport (<https://www.maoriyachtworld.it>).

Le Cantiere Nautico Gottardi offre des services de réparation, de stockage, d'assistance moteur, de remise à neuf et de restylage de bateaux, sur une surface de plus de 8 000 mètres carrés

couverts et 8 000 mètres carrés de cour pour le stockage en plein air (<https://www.cantierenausicogottardi.it>).

Le chantier naval international Lomar assure le stockage, la réparation, la vente et le service après-vente de tous les types de bateaux, tels que les pneumatiques, les bateaux-pilotes et les bateaux en général (<https://www.lomarine.it>).

M.G.C. YACHT SERVICES est une société spécialisée dans les services pour les yachts de luxe et son chantier naval d'Olbia fournit des services de garage, d'assistance et des services nautiques, tels que la révision des moteurs et des systèmes électriques, le travail du bois, la charpenterie métallique, l'électronique de bord, la peinture, la mécanique navale, le refitting (<https://www.mgcyachtservices.com>).

Enfin, Olbia Boat Rental propose un service de location de pneumatiques et de bateaux (<http://www.olbiaboatrental.com>).

Une autre entreprise du port d'Olbia qui s'occupe du stockage, de la réparation, du réaménagement, du restyling et de l'assistance aux bateaux, est le chantier naval Isola Bianca, spécialisé dans les bateaux à moteur et à voile jusqu'à 40 mètres. Cette société n'opère pas dans le secteur industriel de Cala Saccaia, mais dans la région de l'Isola Bianca (<https://www.isolabianca.it>).

En plus, bien sûr, des rejets dus aux canaux de drainage des eaux de pluie et aux sorties naturelles des rivières et canaux présents le long du développement du port d'Olbia, une autre source potentielle d'urgence pourrait être le rejet de la station d'épuration du CIPNES (Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna) d'Olbia, située à Cala Saccaia. Cette usine traite à la fois les effluents industriels et civils, en collectant des eaux usées d'un volume égal à 45 000 ab/eq, pour un volume de 146 000 m³ par an. En outre, cette usine est également alimentée par des déchets liquides stockés dans des réservoirs et par les eaux usées de la station de traitement d'eau potable, également gérée par le CIPNES (<http://www.cipnes.eu/ambiente>).

Une autre source d'éventuelles urgences environnementales dans la zone portuaire d'Olbia est la présence d'usines de mytiliculture, qui assurent, en plus de la production sur place, le traitement du produit. Pour cette raison, elles sont équipées de centrales d'habitation et produisent des eaux usées qui doivent être traitées et peuvent présenter une source de pollution en cas de perte accidentelle qui provoquerait la dispersion d'agents pathogènes et de contaminants. C'est pourquoi il est jugé nécessaire d'inclure parmi les parties prenantes du projet GEREMIA les réalités qui concernent l'élevage des moules dans le port d'Olbia.

Deux réalités gèrent les fermes mytilicoles qui produisent le produit certifié "Cozze di Olbia" : Olbia Mitili Soc. Coop Agricola a.r.l., active depuis 1981 (<http://www.olbiamitili.bio>) et Quattro B Olbia Società Cooperativa a.r.l., dont la naissance remonte à 1920 (<https://www.cozzadiolbia4b.it>).

La prédominance du trafic maritime dans le port d'Olbia est attribuable, en plus du transport de passagers, à la manutention de marchandises, principalement par des navires Ro-Ro. VI, il existe plusieurs agences maritimes qui gèrent ces activités dans le port d'Olbia et on pense qu'en raison des éventuelles urgences environnementales pouvant résulter d'accidents, elles sont des parties prenantes importantes pour le projet GEREMIA.

La société portuaire F. Corridoni Coop a.r.l. a été fondée en 1930 et opère dans les ports d'Olbia et de Golfo Aranci, fournissant des services de chargement et de déchargement des navires en transit, tant pour le transport de marchandises en vrac que pour le trafic Ro Ro, voitures particulières et véhicules commerciaux, le débarquement et l'embarquement de marchandises. L'entreprise est certifiée ISO 9001:2008 et contribue à la durabilité environnementale. Elle a équipé son siège d'un système photovoltaïque et utilise de l'électricité certifiée à 100 % provenant de sources renouvelables (<https://www.compagniaportualeolbia.com>).

Serraship Olbia est l'agence maritime qui gère 80 % du trafic de marchandises à destination et en provenance du port d'Olbia. Elle assure à la fois un service pour les navires de marchandises dont elle gère toutes les phases, telles que les aspects bureaucratiques, l'approvisionnement à

bord, le chargement/déchargement des marchandises et le soutage, et un service pour les yachts qui comprend l'approvisionnement et le soutage (<http://www.serraship.com>).

Une autre agence maritime importante, qui opère dans le port d'Olbia depuis 1955, est Unimare, qui fournit une grande variété de services, avec la certification OSHAS 18001. En tant qu'agence maritime, elle fournit un service de recommandation maritime aux navires de charge, aux navires de croisière, aux navires réguliers et non réguliers et aux yachts commerciaux et privés, en s'occupant des formalités administratives et du fonctionnement dans le port, et en fournissant également des services d'assistance aux équipages, pour les pratiques liées à l'embarquement de fournitures et d'équipements à bord, aux soutes, aux réparations et aux inspections des navires. Du point de vue du trafic commercial, Unimare couvre l'ensemble du cycle opérationnel des débarquements et embarquements de véhicules commerciaux sur les navires rouliers, dans tout le port d'Olbia-Golfo Aranci. En outre, cette agence s'occupe également des procédures bureaucratiques douanières et dispose d'une section consacrée à la fonction d'agence de voyage (<http://lnx.unimare.it>).

Dans le port d'Olbia, il existe également une filiale de l'Agenzia Marittima Cincotta S.r.l., qui opère dans tous les ports de Sardaigne et fait partie du groupe Cincotta. Cette agence, certifiée ISO 9001:2015, assure à la fois le dédouanement et l'assistance aux navires de croisière, mais elle est surtout active dans le secteur du transport maritime, en fournissant une assistance aux navires, aux cargaisons sèches, aux pétroliers, aux transporteurs de gaz et de produits chimiques (<http://www.cincotta.org/agenzia-marittima-cincotta-srl>).

Vous trouverez ci-dessous un résumé des entreprises privées potentiellement impliquées dans la création de situations d'urgence dans le port d'Olbia.

SETTORE INDUSTRIALE • Olbia Yacht Service S.r.l. • Cantiere Navale Marino di Marino Giacomo • Olbia Boat Service S.r.l. • C.S. Nautica S.r.l • Primatist • M.Y.I. S.r.l • Cantiere Nautico Gottardi • Lomar International Marine • M.G.C. YACHT SERVICES • Olbia Boat Rental • Cantiere Navale Isola Bianca	TRASPORTO PASSEGGERI • Sinergest S.p.A • Compagnia Italiana Di Navigazione S.p.A. (Tirrenia)
IMPIANTO DI TRATTAMENTO REFLUI • CIPNES	MITICOLTORI • Olbia Mitili Soc. Coop Agricola a.r.l. • Quattro B Olbia Società Cooperativa a.r.l.
	AGENZIE MARITTIME • Compagnia Portuale F. Corridoni Coop a.r.l. • Serraship Olbia • Unimare • Agenzia Marittima Cincotta S.r.l.

Elenco delle società del Porto di Olbia identificate come potenziali fonti di emergenze, suddivise in settore industriale, impianti di trattamento reflui, trasporto passeggeri, miticoltori e agenzie marittime
 Liste des entreprises du port d'Olbia identifiées comme sources potentielles de situations d'urgence, ventilées par secteur industriel, stations d'épuration des eaux usées, transport de passagers, mytiliculteurs et agences maritimes

3.4. Porto di Tolone/Port de Toulon

3.4.1 Enti pubblici coinvolti nella gestione delle emergenze a Tolone/Organismes publics impliqués dans la gestion des situations d'urgence à Toulon



La Francia ha scelto di affidare ai suoi servizi pubblici il potere di dare l'avviso formale di intervento al soggetto inquinante, con l'obbligo per questi servizi di intervenire se il loro avviso formale rimane privo di effetto. Questo assicura che ci sarà un'azione anche se il soggetto inquinante non agisce. La legge francese rende il soggetto inquinante responsabile di tutti i danni. L'autorità responsabile può costringerlo a intraprendere azioni personali al di fuori dei

[La cooperazione al cuore del Mediterraneo](#)
[La coopération au coeur de la Méditerranée](#)

limiti della sua proprietà o del pubblico dominio che gli è stato concesso, contro l'inquinamento da lui causato. Questa azione al di fuori della proprietà del soggetto inquinante o della sua concessione sul demanio pubblico marittimo e portuale appartiene al sindaco o al prefetto del dipartimento, che è responsabile, secondo la legge, di eseguire o di far eseguire tutte le azioni necessarie.

In caso di emergenza interverranno diversi Enti statali: le prefetture di terra e di mare, nonché le capitanerie di porto. Non appena verrà segnalata un'emergenza, il Prefetto del Var armerà il centro operativo dipartimentale (unità di crisi) della Prefettura per monitorare l'evento e preparare le misure di protezione ambientale a terra. La Direzione Dipartimentale del Territorio e del Mare (DDTM) collabora con i comuni interessati per valutare l'entità del fenomeno nelle aree, mettere in sicurezza il perimetro interessato e individuare le risorse che possono e devono essere mobilitate per far fronte a questi rifiuti. A sostegno di questi elementi, il Prefetto del Var ha recentemente attivato il piano POLMAR.

POLMAR (POLLutions MARines - Inquinamenti marini) è un piano di risposta attivato in caso di inquinamento marino accidentale. La risposta all'inquinamento che colpisce la costa (POLMAR a terra) è integrata nel piano ORSEC (Organizzazione per la risposta della sicurezza civile). Il piano ORSEC è un programma per l'organizzazione di interventi di emergenza su scala dipartimentale in caso di catastrofe (decreto n°2005-1157 del 13 settembre 2005). Esso consente l'attuazione rapida ed efficiente di tutti i mezzi necessari sotto l'autorità del Prefetto. Il sistema ORSEC riunisce l'organizzazione dei servizi di emergenza (vigili del fuoco, servizi medici di emergenza, forze di polizia) e risorse pubbliche e private (Stato, autorità locali, operatori di rete e associazioni di sicurezza civile). Gli obiettivi del piano POLMAR sono l'identificazione della natura dell'inquinamento, la definizione dell'entità dell'impatto e dell'ambiente interessato e la realizzazione di cantieri di bonifica (mezzi specializzati, bracci galleggianti, ecc.).

L'organizzazione POLMAR si compone di due parti. Il sistema POLMAR/Mare è affidato localmente al Prefetto Marittimo, che dispone dei mezzi interministeriali per l'azione dello Stato in mare. In caso di inquinamento su vasta scala o quando i comuni interessati non sono in

grado di farvi fronte, si attiva POLMAR/Terra. Il sistema POLMAR/Terra, anch'esso interministeriale, è affidato localmente ai Prefetti dipartimentali.

Il coordinamento è guidato dai Prefetti della zona di difesa (decreto n. 2010-224 del 4 marzo 2010). Gli esperti assistono il Prefetto nel processo decisionale, tenendo conto del contesto (stagione/clima, inquinante, utilizzo, ecc.).

Oltre al caso POLMAR, il decreto n°2013-1363 definisce il limite tra il mare, zona di competenza del prefetto marittimo, e il litorale, zona di competenza del prefetto dipartimentale.

Le risorse messe a disposizione dei Prefetti sono in gran parte di competenza del Ministero della Transizione Ecologica e Solidale. Il prefetto della zona di difesa e sicurezza assicura la coerenza delle azioni terrestri e marittime.

Le competenze che possono essere mobilitate sono le seguenti:

- la Direzione Affari marittimi, che fornisce le competenze amministrative e finanziarie per la preparazione: acquisto di attrezzature specializzate, coordinamento e finanziamento di esercitazioni e formazione, coordinamento della rete POLMAR/Terra nazionale e diffusione della dottrina, finanziamento di studi tecnici, monitoraggio dell'assistenza del Cedre (Centro di documentazione, ricerca e sperimentazione) ai servizi decentrati. La Direzione Affari Marittimi è anche responsabile della prevenzione, attraverso la sua sottodirezione per la sicurezza marittima.

- il Dipartimento per l'acqua e la biodiversità (DEB), che contribuisce ad anticipare e combattere l'inquinamento. In tempi normali, garantisce in particolare il finanziamento degli atlanti di sensibilità. Inoltre, l'istruzione del 4 marzo 2002 relativa alla lotta contro l'inquinamento dell'ambiente marino affida al "Ministero dell'Ambiente" il compito di istituire un comitato di esperti, nell'ambito delle misure di preparazione, sia durante un incidente di inquinamento. In tempi di crisi, il DEB gestisce il Fondo di risposta POLMAR: è a questa amministrazione centrale che il Prefetto del Dipartimento deve rivolgersi per finanziare le operazioni di risposta sulla linea di costa, in particolare quando l'inquinatore non è identificato o non è solvibile.

- le Direzioni regionali per l'ambiente, lo sviluppo e l'edilizia abitativa (DREAL), che sono essenziali per le loro capacità di gestione dei rifiuti. Il direttore dell'area DREAL rappresenta il ministero incaricato dell'ecologia e dello sviluppo sostenibile presso il prefetto della zona di difesa e sicurezza. Nelle 4 zone di difesa "costiere" della Francia metropolitana, i deputati alla sicurezza e alla difesa (ASD) dei DREALs controllano tutti i piani di emergenza di competenza del Ministero dello Sviluppo Sostenibile, in particolare POLMAR/Terra. Sono assistiti da personale che forma la Mission zonale de défense et de sécurité (MZDS) della DREAL de zone. Il loro ruolo è molto importante, sia per il coordinamento degli attori che per la fornitura di mezzi di intervento POLMAR/Terra.
- le Direzioni interregionali per il mare, che gestiscono tra l'altro i centri di stoccaggio interdipartimentale POLMAR
- le Direzioni dipartimentali del Territorio e del Mare (DDTM), che nomina un corrispondente dipartimentale POMAR/Terra per assistere i servizi della Prefettura nella pianificazione e durante le operazioni di intervento antinquinamento. In tale veste, mantiene rapporti privilegiati con i centri di stoccaggio, i servizi interministeriali di difesa e protezione civile (SIDPC) e con il vice per la sicurezza e la difesa - "ASD" - presso l'area DREAL. Una delle missioni del corrispondente del dipartimento POLMAR/Terra è quella di essere un consulente tecnico del responsabile della sicurezza e della difesa del DDTM, o anche direttamente al SIDPC della prefettura.
- autorità locali come i Servizi dipartimentali antincendio e di soccorso (SDIS), posti sotto l'autorità del Prefetto o del Sindaco, i servizi del Consiglio dipartimentale, mobilitati dal Prefetto, i Comuni e gli enti pubblici per la cooperazione intercomunale (EPIC) (ad esempio i servizi portuali)
- Il Centro di Documentazione, Ricerca e Sperimentazione sull'inquinamento idrico accidentale (Cedre). La Cedre è un'associazione senza scopo di lucro creata il 25 gennaio 1979 nell'ambito delle misure adottate in seguito al naufragio della petroliera "Amoco Cadiz" per migliorare la preparazione alla risposta all'inquinamento accidentale delle acque e per rafforzare il sistema di risposta francese. Cedre ha assicurato un orologio tecnico e testato attrezzature e prodotti.

Contribuisce alla revisione dei piani, offre formazione teorica e pratica e guide tecniche e operative. Le sue risorse sperimentali, analitiche e documentarie, nonché la sua squadra operativa sono disponibili 24 ore su 24 per fornire consulenza e assistenza a distanza sul campo. La Cedre può intervenire per conto delle autorità prefettizie durante la crisi. Questa possibilità di coinvolgimento è menzionata nell'istruzione del 4 marzo 2002 sulla risposta all'inquinamento dell'ambiente marino.

- Associazioni per la protezione della natura, in particolare per la cura della fauna selvatica
- la riserva comunale di Protezione Civile, posta sotto l'esclusiva autorità del Sindaco, ha il compito di assistere il sindaco in situazioni di crisi, ma anche di preparare e informare la popolazione. La riserva comunale è destinata ad agire esclusivamente nell'ambito delle competenze comunali. Partecipa al sostegno e all'assistenza alla popolazione, al supporto logistico e al recupero post-incidente delle attività. Può contribuire a preparare la popolazione ai rischi. Il punto II dell'articolo L.1424-8-3 stabilisce che la durata delle attività da svolgere nell'ambito della riserva di protezione civile non può superare i 15 giorni lavorativi per anno civile.
- I volontari, tuttavia, durante le operazioni di risposta, sia nella fase di emergenza, sia nella fase di supporto o nella fase post-incidente, tutti gli individui sono a priori soggetti a un divieto generale di accesso pubblico alla linea di costa inquinata. In secondo luogo, l'autorità che comanda le operazioni autorizzerà formalmente (o meno) i risponditori selezionati, in deroga al divieto generale. Saranno accettati solo volontari supervisionati da una (o più) associazione (o da più associazioni) o dalla riserva (o dalle riserve) municipali di protezione civile.

Il porto di Tolone-La Seyne gestisce più di 2 milioni di passeggeri (crociere e traghetti) e più di 3 milioni di tonnellate di merci ogni anno per quasi 2.000 scali. Situato nel piccolo porto di Tolone, confina con il porto militare, la base navale della Marina Francese ed è vicino ai porti turistici di Tolone, La Seyne sur Mer e Saint Mandrier. Vanno aggiunte anche le navi da crociera che fanno scalo nel porto di Tolone, in particolare le compagnie Costa, Disney, Cruises, Royal Caribbean. Questi scali sono organizzati da agenti marittimi con sede sulla costa mediterranea:

- CORSICA FERRIES TOULON Commercial Port 2 Avenue de l'infanterie de marine - 83000 TOULON Telefono: 04 94 41 13 62 Posta: toulon@corsicaferries.com
- AGENTS MARITIMES PROVENCE YACHT SERVICES Port Pin Rolland RN 18 - 83430 SAINT MANDRIER Tel: 06 43 68 20 36 - Fax: 04 94 44 61 90 Mail : info@provenceyachtservices.com
- MÉDITERRANÉENNE DE CONSIGNATION ET DE MANUTENTIONNAIRE Quai du commerce - 06300 NICE E-mail : ocebe@corsicalinea.com mcebe@corsicalinea.com Telefono : 06 60 53 53 19 72 2 Avenue de l'infanterie de marine - 83000 TOULON Telefono : 04 94 41 13 62 Posta : toulon@corsicaferries.com
- AGENCE MARITIME VAROISE - AMV 663, avenue de la 1ère armée Française 83500 LA SEYNE SUR MER Telefono : 04 94 94 94 18 57 - Fax : 04 94 94 94 11 84 Posta : a.m.v@wanadoo.fr.

Per quanto riguarda le merci, esse sono principalmente confezionate sotto forma di rimorchi gestiti nelle stazioni ro-ro. C'è un traffico occasionale in massa solida (pietre a granulometria variabile o sabbia). Ogni anno vengono movimentate più di 100.000 tonnellate di merci pericolose e il 95% di questo tonnellaggio riguarda il bunkeraggio (chiatte e camion) (classe 3). Uno studio sul pericolo prevede la possibilità di trattare 200 tonnellate di ammonitrato (classe 5), poiché per la classe 1 (esplosivi) la massa massima dell'isola è di 25 tonnellate.

Così il porto di Toulon-La Seyne si occupa principalmente dei passeggeri, mentre il carico dei traghetti viene completato con il trasporto di merci su rotaia. Oltre ai terminali specializzati (IFREMER e Câbliers ORANGE Marine), il terminale del molo di armamento gestisce i transatlantici. Il terminal di Tolone Costa Azzurra gestisce i traghetti e le navi di linea e il trasporto merci su rotaia, mentre il terminal di Brégaillon Nord si occupa esclusivamente del trasporto merci. Per quanto riguarda la sicurezza, è spesso il segmento "passeggero" che richiede l'intervento della S.D.I.S. a seguito di infarti, crisi epilettiche, ...

Nella rada di Tolone, l'autorità portuale di MTPM e il suo concessionario, la CCI du Var per i porti commerciali e per il tempo libero, sta mettendo in atto dei mezzi per combattere l'inquinamento accidentale delle navi in banchina sulle banchine e nei limiti delle acque del

porto. Nell'ambito della lotta contro l'inquinamento residuo della nautica da diporto, i porti turistici sono certificati "Porti puliti in biodiversità" e in questi porti vengono implementati mezzi dedicati e dimensionati.

Più volte all'anno viene effettuato un campionamento delle acque della rada, che permette di determinare la qualità dell'acqua nei porti commerciali e ricreativi della rada di Tolone. Queste analisi sono effettuate da un laboratorio specializzato commissionato dall'Agenzia Regionale della Salute (ARS).

Il porto militare di Tolone è il primo porto francese della Marina Francese. Ha anche risorse militari per combattere l'inquinamento causato dalle sue navi da guerra.



La France a choisi de confier à ses services publics le pouvoir de mettre le pollueur en demeure d'agir, ces services devant prendre l'action en charge si leur mise en demeure reste sans effet. Cela garantit qu'il y aura une action, même en cas de défaillance du pollueur. La loi française rend le pollueur responsable de l'ensemble des dommages. L'autorité responsable peut le contraindre à agir personnellement hors des limites de sa propriété ou du domaine public qui lui a été concédé, contre une pollution dont il serait la cause. Cette lutte en dehors de la propriété du pollueur ou de sa concession sur le domaine public maritime et portuaire appartient au Maire ou au Préfet de département auxquels les textes donnent la charge de réaliser, ou de faire réaliser, toutes les actions nécessaires.

En cas d'urgence, différents organismes dépendant de l'Etat vont intervenir : les préfectures terrestres et maritimes, ainsi que les capitaineries. Dès qu'une urgence est signalée, le Préfet du Var arme le centre opérationnel départemental (cellule de crise) de la préfecture pour suivre cet événement et préparer les dispositifs de protection, à terre, de l'environnement. La Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) travaille avec les communes impactées afin d'évaluer l'ampleur du phénomène sur les zones, de sécuriser le périmètre impacté et de recenser les moyens mobilisables et à mobiliser pour prendre en charge ces déchets. A l'appui de ces éléments, le Préfet du Var vient d'activer le plan POLMAR.

POLMAR (POLLutions MARines) est un plan d'intervention déclenché en cas de pollution marine accidentelle. La lutte contre les pollutions affectant le littoral (POLMAR terre) est intégrée au plan ORSEC (Organisation de la Réponse de Sécurité Civile). Le dispositif ORSEC est un programme d'organisation des secours à l'échelle départementale, en cas de catastrophe (décret n°2005-1157 du 13 septembre 2005). Il permet une mise en œuvre rapide et efficace de tous les moyens nécessaires sous l'autorité du Préfet. Le dispositif ORSEC réunit l'organisation des secours (pompiers, SAMU, forces de l'ordre) et des moyens public et privé (état, collectivités, opérateurs de réseaux et associations de sécurité civile). Le plan POLMAR, lui, a pour objectifs d'identifier la nature de la pollution, de définir l'étendue de l'impact et de l'environnement touché, ainsi que de mettre en œuvre les chantiers de dépollutions (moyens spécialisés, barrages flottants, etc...).

L'organisation POLMAR se compose de deux volets. Le dispositif POLMAR/Mer est confié localement au Préfet maritime qui dispose des moyens interministériels de l'action de l'État en mer. En cas de pollution de grande ampleur ou lorsque les communes touchées ne sont pas en capacité de faire face, POLMAR/Terre est activé. Le dispositif POLMAR/Terre, également interministériel, est confié localement aux Préfets de département.

La coordination est pilotée par les Préfets de zone de défense (décret N°2010-224 du 4 mars 2010). Des experts aident le Préfet à la décision, en prenant en compte le contexte 'saison/météo, polluant, usage, etc'.

En dehors du cas POLMAR, le décret n°2013-1363 définit la limite entre la mer, zone de compétence du Préfet maritime, et le littoral, zone de compétence du préfet de département. Les moyens mis à la disposition des Préfets relèvent pour une part importante du ministère de la Transition écologique et solidaire. Le Préfet de zone de défense et de sécurité s'assure de la cohérence des actions terrestres et maritimes.

Les compétences mobilisables sont les suivantes :

- la Direction des Affaires Maritimes, qui assure les compétences administratives et financières de préparation à la lutte : achat de matériels spécialisés, coordination et financement des exercices et des formations, animation du réseau POLMAR/Terre national et diffusion de doctrine, financement d'études techniques, suivi de l'assistance du Cedre (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations) aux services déconcentrés. La Direction des affaires maritimes est compétente aussi pour la prévention, par sa sous-direction de la sécurité maritime

- la Direction de l'Eau et de la Biodiversité (DEB), qui contribue à l'anticipation et à la lutte contre les pollutions. En temps normal, elle assure notamment le financement des atlas de sensibilité. Par ailleurs, l'instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin confie au « Ministère chargé de l'environnement » la mission de constituer un comité d'experts, dans le cadre des mesures de préparation à la lutte autant que lors d'une pollution. En temps de crise, la DEB assure la gestion du Fonds d'intervention POLMAR : c'est à cette administration centrale que le Préfet de département doit faire appel pour financer les opérations de lutte sur le littoral, notamment lorsque le pollueur n'est pas identifié ou n'est pas solvable

- les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), indispensables pour leurs compétences en gestion des déchets. Le directeur de la DREAL de zone représente le ministère chargé de l'écologie et du développement durable auprès du préfet de zone de défense et de sécurité. Dans les 4 zones de défense "littorales" de métropole, les adjoints sécurité défense (ASD) des DREAL suivent l'ensemble des plans d'urgence où le Ministère du développement durable détient une compétence, notamment POLMAR/Terre. Ils sont assistés de personnels qui forment la Mission zonale de défense et de sécurité (MZDS) de la DREAL de zone. Leur rôle est très important, que ce soit pour la coordination des acteurs ou pour la mise à disposition des moyens d'intervention POLMAR/Terre

- les Directions Inter Régionales de la Mer, qui gèrent entre autres les centres interdépartementaux de stockage POLMAR

- les Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM) qui désigne un correspondant départemental POMAR/Terre afin d'assister les services de la préfecture dans la planification et lors des opérations de lutte contre les pollutions. À ce titre, il entretient des relations privilégiées avec les centres de stockage, avec les services interministériels de défense et de protection civile (SIDPC) et avec l'adjoint sécurité-défense - "ASD" - à la DREAL de zone. Une des missions du correspondant départemental POLMAR/Terre est d'être un conseiller technique auprès du Responsable Sécurité Défense de la DDTM, voire directement auprès du SIDPC de la préfecture.

- les collectivités territoriales telles que les Services Départementaux d'Incendie et de Secours (SDIS), placés sous l'autorité du Préfet ou du Maire, les services du Conseil Départemental, mobilisés par le Préfet, les communes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPIC) (par exemple les services des ports)

- le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre). Le Cedre est une association à but non lucratif créée le 25 janvier 1979 dans le cadre des mesures prises suite au naufrage du navire pétrolier « Amoco Cadiz » pour améliorer la préparation à la lutte contre les pollutions accidentelles des eaux et renforcer le dispositif d'intervention français. Le Cedre assure une veille technique et teste matériels et produits. Il contribue à la révision des plans, propose des formations théoriques et pratiques et des guides techniques et opérationnels. Ses moyens expérimentaux, analytiques et documentaires ainsi que son équipe opérationnelle sont disponibles 24h/24 pour fournir conseils à distance et assistance sur le terrain. Le Cedre peut intervenir au profit des autorités préfectorales pendant la crise. Cette possibilité d'engagement est mentionnée dans l'instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin.

- les associations de protection de la nature, en particulier pour les soins à la faune sauvage

- la réserve communale de sécurité civile, placée sous la seule autorité du maire, elle est chargée d'apporter son concours au maire dans les situations de crise, mais aussi dans les actions de préparation et d'information de la population. La réserve communale a vocation à agir dans le seul champ des compétences communales. Elle participe au soutien et à

l'assistance aux populations, à l'appui logistique et au rétablissement post-accidentel des activités. Elle peut contribuer à la préparation de la population face aux risques. L'article L.1424-8-3 dispose dans son point II que la durée des activités à accomplir au titre de la réserve de sécurité civile ne peut excéder 15 jours ouvrables par année civile

- les bénévoles, cependant, pendant les opérations de lutte, que ce soit en phase d'urgence, en phase d'accompagnement ou en phase post-accidentelle, tous les particuliers sont a priori soumis à l'interdiction générale d'accès au public du littoral pollué. Dans un deuxième temps, l'autorité commandant les opérations autorisera (ou non) de façon formelle des intervenants sélectionnés, en dérogation à l'interdiction générale. Ne seront alors acceptés que les bénévoles encadrés par une (des) association(s) ou par la(les) réserve(s) communale(s) de sécurité civile.

Le port de Toulon-La Seyne traite chaque année plus de 2 millions de passagers (croisières + ferries), plus de 3 millions de tonnes de marchandises pour près de 2000 escales. Situé dans la petite rade de Toulon, il est limitrophe du port militaire, de la base navale de la Marine nationale et à proximité des ports de plaisance de Toulon, La Seyne sur mer et Saint Mandrier. Il faut également ajouter les bateaux de croisière en escale dans le port de Toulon notamment les compagnies Costa, Disney, Cruises, Royal Caribbean. Ces escales sont organisées par les agents maritimes implantés sur la façade méditerranéenne :

- CORSICA FERRIES TOULON Port de Commerce 2 Avenue de l'infanterie de marine - 83000 TOULON Tél.: 04 94 41 13 62 Mail : toulon@corsicaferries.com
- AGENTS MARITIMES PROVENCE YACHT SERVICES Port Pin Rolland RN 18 - 83430 SAINT MANDRIER Tél: 06 43 68 20 36 - Fax: 04 94 44 61 90 Mail : info@provenceyachtservices.com
- MÉDITERRANÉENNE DE CONSIGNATION ET DE MANUTENTIONNAIRE Quai du commerce - 06300 NICE E-mail : ocebe@corsicalinea.com mcebe@corsicalinea.com Tél. : 06 60 53 19 72 2 Avenue de l'infanterie de marine - 83000 TOULON Tél.: 04 94 41 13 62 Mail : toulon@corsicaferries.com

- AGENCE MARITIME VAROISE - AMV 663, avenue de la 1ère armée Française 83500 LA SEYNE SUR MER Tél. : 04 94 94 18 57 - Fax : 04 94 94 11 84 Mail : a.m.v@wanadoo.fr.

Concernant les marchandises, celles-ci sont conditionnées majoritairement sous formes de remorques opérées aux postes rouliers. Il existe des trafics spots de vrac solide (granulométrie variable pierres ou sable) qui sont occasionnels. Concernant les marchandises dangereuses, plus de 100.000 tonnes sont traitées chaque année et 95% de ce tonnage concerne les avitaillements (barges + camions) (classe 3). Une étude de danger stipule la possibilité de traiter 200 tonnes d'ammonitrate (classe 5), quant à la classe 1 (explosifs) la masse maximale de l'îlot est de 25 tonnes.

Ainsi le port de Toulon-La Seyne traite majoritairement des passagers, le fret roulant complétant le chargement des ferries. En plus des terminaux spécialisés (IFREMER et Câblers ORANGE Marine), le terminal du môle d'armement opère des paquebots. Celui de Toulon Côte d'Azur des ferries et des paquebots et du fret roulant, celui de Brégaillon Nord exclusivement des marchandises. Concernant la sécurité, c'est souvent le segment "passagers" qui demande des interventions du S.D.I.S suite à des infarctus, crise d'épilepsie, ...

Dans la rade de Toulon, l'autorité portuaire MTPM et son concessionnaire la CCI du Var pour les ports de commerce et de plaisance met en œuvre sur les quais et dans les limites des eaux des ports des moyens de lutte contre les pollutions accidentelles des navires à quai. Dans le cadre de lutte contre les pollutions résiduelles issus de la navigation de plaisance, les ports de plaisance sont certifiés « Ports propre en biodiversité » et des moyens dédiés et dimensionnés sont mis en œuvre dans ces ports.

Un prélèvement des eaux de la rade est effectué plusieurs fois par an, permettant de déterminer la qualité des eaux dans les ports de commerce et de plaisance de la rade de Toulon. Ces analyses sont effectuées par un laboratoire spécialisé mandaté par la Agence Régionale de Santé (ARS).

Le port militaire de Toulon est le premier port français de La Marine Nationale. Il dispose également de moyens militaires de lutte contre les pollutions de ses navires de guerre.

3.4.2 Aziende private che sono potenziali fonti di situazioni di emergenza nel porto di Tolone / Les entreprises privées qui sont des sources potentielles de situations d'urgence dans le port de Toulon



Il porto di Tolone ha alcune attività che potrebbero portare ad una situazione di emergenza, tuttavia il numero di compagnie è limitato, in quanto il porto è per lo più utilizzato e gestito da enti pubblici.

Tra queste aziende ci sono quelle relative alla ristrutturazione di yacht per la nautica da diporto. Una delle più prestigiose è la rete dei cantieri navali di Monaco Marine, che effettua la manutenzione e il riadattamento di yacht, superyacht e megayacht fino a 180 metri e 6000 tonnellate. Più di 3.000 yacht vengono sottoposti a ristrutturazione, manutenzione o svernamento a Monaco Marine ogni anno, con dimensioni che vanno da 8 metri a più di 160 metri. Il gruppo, fondato nel 1995, è composto da 7 cantieri navali e un porto turistico. Nel porto di Tolone, la compagnia occupa una superficie di 40.000 m², con 3.600 m² di hangar coperti e 260 m² di spazio per l'equipaggio. Le operazioni offerte dall'azienda riguardano la manutenzione, la verniciatura e il riadattamento. L'azienda è attenta a svolgere la propria attività nel rispetto dell'ambiente in quanto parte dei propri cantieri è certificata ISO14001.

Il sud del porto di Tolone ospita anche la società IMS Shipyards. Fondato nel 1987 per la costruzione di lanchi di passeggeri in alluminio, il cantiere ripara e rimette a nuovo la sua attività principale dal 1992. L'azienda ha due sedi, vicine l'una all'altra. La superficie di IMS Shipyards copre 77000 m², di cui 20000 m² sono hangar. Il sito offre 75 posti asciutti, di cui 35 sotto hangar sicuri, oltre a gru e carrelli elevatori che possono sollevare fino a 50 tonnellate. L'azienda dispone anche di uno scivolo per il varo di imbarcazioni fino a 100 tonnellate e 20 metri di

larghezza, ideale ad esempio per i multiscafi. L'azienda dispone inoltre di 3.000 m² di uffici e laboratori, di cui 500 m² dedicati alla reception dell'equipaggio (fitness, sala computer, sala riposo, terrazza e barbecue all'aperto, accesso privato al mare...). Le operazioni proposte riguardano il riadattamento, la manutenzione e le riparazioni.

Infine, tra le aziende private che sono potenziali fonti di contaminazione nel porto di Tolone c'è la società di demolizione navale Foselev. Attorno ad un sito completamente dedicato nella base navale di Tolone, che comprende 300 metri di banchina esclusiva, l'azienda fornisce risorse materiali all'avanguardia, come un bacino galleggiante di ultima generazione per lo svolgimento di vari servizi. I lavori offerti riguardano la manutenzione preventiva e correttiva di impianti esistenti o di nuovi lavori, i lavori di riparazione e ristrutturazione nell'ambito delle fermate tecniche delle navi con carenaggio, nonché la presa in carico di operazioni specifiche in mare. La società assicura il completo ammodernamento delle navi e garantisce una qualità del servizio nel pieno rispetto del livello di riservatezza, sicurezza e protezione previsto, confermato dalle più esigenti certificazioni e approvazioni specifiche: ISO 9001, CEFRI, Amianto e Difesa Riservata. L'azienda ha avuto un fatturato di 350 milioni di euro l'anno scorso e ha 2350 dipendenti.



Le port de Toulon dispose de quelques activités susceptibles d'entraîner une situation d'urgence, cependant le nombre d'entreprises est limité, le port étant plutôt utilisé et géré par des organismes publics.

Parmi ces entreprises, on peut trouver celles relatives à la remise en état des yachts pour la grande plaisance. Un des ensembles les plus prestigieux est le réseau de chantiers navals Monaco Marine, qui réalise la maintenance et le refit de yachts, de superyachts et de mégayachts jusqu'à 180 mètres et 6.000 tonnes. Plus de 3000 yachts sont refités, entretenus ou hivernés chez Monaco Marine chaque année, d'une taille variant de 8 mètres à plus de 160 mètres. Le groupe, fondé en 1995, est composé de 7 chantiers et une marina. Sur le port de

Toulon, la société occupe une superficie de 40.000 m², avec 3.600 m² de hangars couverts et 260 m² d'espace équipement. Les opérations proposées par la société couvrent de la maintenance, de la peinture, et du refit. La société prête attention à réaliser ses activités tout en respectant l'environnement puisqu'une partie de ses chantiers navals est certifiée ISO14001.

Le sud du port de Toulon abrite également la société IMS Shipyards. Fondée en 1987 pour la construction de vedettes de transport de passagers en aluminium, le chantier a fait du repair & refit son activité première depuis 1992. La société dispose de deux sites, proches l'un de l'autre. La superficie de IMS Shipyards couvre 77.000 m² dont 20.000 m² de hangars. Le site propose 75 places à sec, dont 35 sous hangars sécurisés, ainsi que des grues et chariots élévateurs pouvant soulever jusqu'à 50 tonnes. La société dispose également d'un slip pour la mise à l'eau de navires jusqu'à 100 tonnes et 20 mètres de large, idéal par exemple pour les multicoques. La société dispose également de 3.000 m² de bureaux et d'ateliers, dont 500 m² dédiés à l'accueil des équipages (fitness, salle informatique, salle de repos, terrasse et BBQ extérieur, accès mer privatif...). Les opérations proposées couvrent le refit, la maintenance et les réparations.

Enfin, parmi les entreprises privées qui sont sources potentielles de contamination dans la rade de Toulon, il y a la société de déconstruction navale Foselev. Autour d'un site entièrement dédié sur la base navale de Toulon comprenant 300 mètres de quai exclusifs, la société dispose de ressources matérielles de pointe telles qu'un dock Flottant dernière génération pour réaliser diverses prestations. Les travaux proposés couvrent des travaux de maintenance préventive et corrective d'installations existantes ou en travaux neufs, des chantiers de réparation et de rénovation dans le cadre d'arrêts techniques de navires avec mise en cale sèche ainsi que la prise en charge d'opérations en mer spécifiques. La société assure la remise à niveau complète des navires et garantit une qualité de prestation en totale conformité avec le niveau de confidentialité, de sûreté et de sécurité attendu, confirmée par les certifications et agréments

spécifiques les plus exigeants : ISO 9001, CEFRI, Amiante et Confidentiel défense. La société a fait un chiffre d'affaires de 350 M€ l'année dernière et comptent 2.350 collaborateurs.