

Verso il Duemila

FRANCESCO PERRI Anzitutto la mobilità e la qualità della vita specie nelle aree urbane

1. Non vedo conflitto tra queste due priorità. L'errore da superare è proprio quello di vederle organiche in conflitto. Infatti, a modernizzare un paese non significa solo rendere vivibili le città, fare infrastrutture, combattere l'inquinamento e altro, disinteressandosi della riqualificazione dell'ambiente. Un paese si ammodernizza se tutti questi obiettivi vengono simultaneamente perseguiti.

Da questo punto di vista dobbiamo cogliere le lezioni degli anni più recenti, durante i quali è prevalsa la teoria dell'impossibilità quasi organica di far coesistere l'intervento sul territorio con la tutela ambientale. Cosa è l'abusivo stato edilizio se non figlio di questo errore che è stato anzitutto un atteggiamento culturale? Si è creduto di tutelare l'ambiente urbano bloccando l'espansione delle città, con vincoli di ogni genere. L'effetto è stato di far espandere fuori di ogni regola le nostre città. Si tratta quindi di fare tutte le infrastrutture necessarie per la valorizzazione del paese in un quadro certo e razionale di condizioni, che assuma come fattore di ammodernamento la stessa tutela ambientale.

2. Anzitutto la mobilità e la qualità della vita specialmente nelle grandi aree urbane. Credo che ogni persona aspiri oggi a poter raggiungere una destinazione all'interno del territorio urbano o all'esterno in condizioni di sicurezza, di tranquillità, in tempi ragionevoli e al minor costo possibile. Così come credo che ogni cittadino aspiri a poter contare su servizi efficienti sia pubblici che privati e a poter vivere in un ambiente il meno tossico possibile e al riparo dal degrado e dall'emarginazione. Un campo di intervento che richiede iniziative e piani immediati è poi quello della rete delle infrastrutture di trasporto. È mancata finora nel nostro paese una concezione del trasporto come sistema, fondato sull'intermodalità, sul sinergismo e sull'equilibrio delle varie forme di trasporto. Forse, diciamo francamente, è mancata una politica unitaria e globale dei trasporti.

Oggi abbiamo un sistema di trasporto sbilanciato prevalentemente sulla strada. Ora sembra che a questi problemi si guardi con maggiore attenzione rispetto al passato, ma i programmi tardano ad avviarsi per i soliti motivi procedurali, per la rivalità tra amministrazioni, per la necessità di dover conciliare interessi contrastanti.

3. I vantaggi della concessione consistono soprattutto nel notevole accorciamento dei tempi di realizzazione delle opere. La complessità delle opere pubbliche di grandi dimensioni richiede capacità organizzative, progettuali e di esecuzione alle quali la pubblica amministrazione non è in grado di far fronte

da sola. La concessione, pertanto, va intesa come una modalità organizzativa nella realizzazione delle opere pubbliche di per sé stessa neutra e importante è invece come la si usa. Per questo noi da tempo chiediamo che il settore sia regolamentato da norme precise e chiare così da impedire, fra l'altro un eccesso di discrezionalità delle amministrazioni. A queste deve essere riconosciuta una forte capacità di programmazione e di controllo mentre è logico e conveniente per la stessa amministrazione pubblica che vengano trasferite all'esterno tutte quelle attività che hanno un carattere di mera strumentalità. Ciò presuppone ovviamente una amministrazione forte ed efficiente ma forte ed efficiente nel controllare e nel vigilare l'attuazione delle sue scelte e non invece, nello svolgimento dei suoi compiti tradizionali. In questa direzione, la legge 80, di recente approvata è un primo ma importante passo.

4. Ridurre i tempi di realizzazione delle opere è un obiettivo prioritario se vogliamo che la modernizzazione del paese non rimanga una mera espressione verbale. Su di un punto vorrei insistere: accelerare l'esecuzione dei programmi delle opere non significa abolire o ridurre i controlli e i pareri richiesti, né tanto meno subordinare gli interessi ambientali all'esigenza di far presto. Oggi si perde moltissimo tempo perché i pareri ed i nulla osta richiesti alle varie amministrazioni vengono dati con lentezza e alla "spicciolata". Una razionalizzazione di questo sistema - tanto per intenderci l'apertura di uno sportello unico per le autorizzazioni - permetterebbe di risparmiare molto tempo con il rilascio contemporaneo di tutte le autorizzazioni richieste. La stessa valutazione di impatto ambientale, che riteniamo necessaria ed ineludibile, non dovrà essere un altro anello che va ad allungare la catena dei ritardi, delle autorizzazioni e dei pareri, né dovrà intervenire alla fine della catena.

Oggi è proprio questo che accade. L'art. 6 della legge istitutiva del ministero dell'Ambiente colloca la valutazione dell'impatto ambientale al penultimo posto della sequenza dei vari pareri. Cioè se per ipotesi la valutazione di impatto ambientale obbliga ad una modifica del progetto bisogna ricominciare tutto da capo esattamente come nel gioco delle oca. Se, invece, tutto il complesso delle procedure viene concentrato in un unico momento, con le pubbliche amministrazioni interessate allo stesso tavolo che danno contemporaneamente i loro pareri, ci si guadagna in rapidità, ma anche in visione unitaria di tutti gli aspetti dell'opera pubblica da eseguire.

ROMANO PRODI Le congestioni del traffico tra le principali cause del degrado ambientale

1. Modernizzazione e riqualificazione dell'ambiente non sono concetti che vadano necessariamente contrapposti. L'obiettivo sarebbe assegnare ad entrambi un significato distorto e riduttivo. Intendere cioè per modernizzazione solo un passaggio da ciò che è "naturale" a ciò che è "artificiale" da ciò che è fatto per essere "conservato" a ciò che è progettato per essere "gettato". Vale a dire, considerare la riqualificazione dell'ambiente come un ritorno indiscriminato al passato secondo criteri di "restauro" e di conservazione ad ogni costo.

Occorre aver chiaro che la realtà ambientale non ha carattere statico: essa riscontra sempre una modificazione del mondo della natura con qualche forma di tecnologia. Sono ambiente una piazza, un giardino, un pippetto così come lo sono i laboratori di Silicon Valley, il "Golden Gate Bridge" o la muraglia cinese, tutte opere dove con gradi maggiori o minori di "modernità" rispetto al tempo in cui sono state realizzate i uomo è intervenuto alterando ciò che prima esisteva.

Se si comprende che moderno non concorda con deturpante e riqualificazione non significa necessariamente ripristino si può risolvere l'apparente conflitto tra progresso e qualità dell'ambiente.

È chiaro che bisogna completare i cicli produttivi progettando attentamente anche la destinazione di tutto ciò che è scarto e rifiuto, così come è importante curare l'aspetto estetico delle cose che si fanno, salvaguardare ciò che ha valore storico rilevante e prestare ogni dovuta attenzione all'equilibrio dei sistemi ecologici entro cui si opera.

In questo spirito, la modernizzazione non può che essere essa stessa strumento di riqualificazione dell'ambiente. Infatti essa può e deve significare meno materia prima per ogni oggetto, meno energia per ogni processo, più conoscenza per ogni scelta in fondo, «meno impatto negativo» su ogni ambiente.

2. Le congestioni del traffico urbano ed extraurbano sono, ed ancor più minacciano di essere in futuro tra le principali cause di degrado ambientale. Sarà dunque necessario farvi fronte con crescente adeguata.

Dalla parte scontata la sempre crescente richiesta di mobilità delle persone, risulta di grande importanza offrire vie di comunicazione adeguate.

Oggi è possibile realizzare grandi opere sia nel "modo" (ferroviario che in quello autostradale, nel pieno rispetto degli aspetti estetici ed ecologici, nel senso più lato).

Nella linea di soddisfare la domanda di comunicazione, che risponde ad un'esigenza ad un simile a quella che stimola la domanda di mobilità, le reti di telecomunicazione sono un'altra priorità tra i grandi interventi pubblici.

Una terza priorità è la creazione di ambienti "moderni" e "vivibili" per abitare, quali i centri storici, da un'estremo, o le nuove città, dall'altro strutture per muoversi, comunicare, abitare. Strutture per vivere, vivere modernamente con il gusto di sempre.

3. La risposta al quesito deve muovere da alcune considerazioni di ordine generale.

Occorre innanzitutto assumere che il più grande committente di opere che vi sia, vale a dire la pubblica amministrazione, non è strutturata per realizzare direttamente le opere stesse. Il suo modello è concepito fondamentalmente per produrre atti di consistenza giuridica e non materiali. Su questo piano, dunque, la pubblica amministrazione fa fare moltissimo, ma in proprio (se non, in certa misura, attraverso



negli adempimenti cui queste non provvedano nei tempi dovuti.

Venendo ai temi della tutela ambientale, occorre in primo luogo aver presente che proprio la lentezza nella realizzazione delle opere pubbliche è in sé tra i principali problemi da risolvere al riguardo.

Un'efficace politica ecologica deve, certamente, preservare il territorio da ulteriori insediamenti, pubblici o privati incompatibili con il quadro naturale in essere, ma non può limitarsi a questo. Accanto alle esigenze di semplice preservazione si impongono quelle di vera e propria bonifica ambientale di ricostruzione

degli equilibri ecologici già compromessi e tutto ciò significa soprattutto realizzazione di un'ampia gamma di opere pubbliche, da fare bene e presto.

Tanto premesso si sottolinea la necessità di un effettivo, generalizzato ricorso alla procedura di valutazione di impatto ambientale. Va scongiurato il rischio che i relativi adempimenti siano curati, nella pratica, con spirito puramente formalistico. D'altro canto i modi in cui la valutazione di impatto ha luogo non sogguali da far temere ulteriori complicazioni e lungaggini procedurali.

4. Un paese che sappia realmente provvedere alla conservazione dell'ambiente è, per questo stesso fatto, un paese moderno. Soprattutto nelle società ad alto reddito, con fitti insediamenti umani e produttivi, i problemi ambientali possono essere affrontati con successo solo attraverso l'impiego di tecnologie avanzate sistemi tecnico-organizzativi complessi, forme di gestione del territorio moderne. Ma non è solo questo. Le stesse modificazioni che si richiedono in funzione ambientale nel modo di produrre e nei modelli di consumo sono correlate a processi importanti di modernizzazione dei sistemi di risparmio energetico, all'impiego di nuovi materiali, all'effetto di "smaterializzazione" recato dalla diffusione dell'elettronica e della computerizzazione, dall'evoluzione dei sistemi di comunicazione, dalle biotecnologie.

I termini di conciliazione tra le due esigenze, la modernizzazione e l'ambiente, ci sono, e non sono soltanto teorici. Essi non sono tuttavia automatici. Dipendono dalla direzione che sapremo dare alla politica di sviluppo. Prima ancora, dallo stesso concetto di sviluppo che abbiamo.

Una crescita puramente quantitativa rompe il delicato equilibrio dell'ecosistema, ed è quindi controproducente con l'istituzione ambientalista. Ma nel tempo essa entra in contraddizione anche con se stessa, distrugge le fonti da cui si alimenta, mina lo sviluppo a venire. Non si tratta, anche in questo caso, di una ipotesi teorica: è quanto sta avvenendo sotto i nostri occhi.

Per far fronte a questa situazione, occorre far emergere e quantificare il costo nascosto dell'impiego dissennato delle risorse naturali. Considerare e calcolare, accanto al reddito ed al benessere materiale, i costi del degrado ambientale e del risanamento. Dare all'ambiente un "valore", tenendo conto che è un capitale da conservare e rinnovare, una condizione basilare dello sviluppo, una necessità vitale dell'economia e della sopravvivenza. È introducendo in ogni calcolo nazionale ed aziendale una corretta valutazione del "capitale ambiente" che potremo giungere ad individuare i termini di uno sviluppo "sostenibile" - come è definito nell'ultimo rapporto dell'Onu - e a risolvere la contraddizione apparente tra le due accennate priorità della modernizzazione del paese e della difesa e riqualificazione dell'ambiente.

**GIORGIO RUFFOLO
Tecnologie avanzate e forme moderne di gestione del territorio**

1. Un paese che sappia realmente provvedere alla conservazione dell'ambiente è, per questo stesso fatto, un paese moderno. Soprattutto nelle società ad alto reddito, con fitti insediamenti umani e produttivi, i problemi ambientali possono essere affrontati con successo solo attraverso l'impiego di tecnologie avanzate sistemi tecnico-organizzativi complessi, forme di gestione del territorio moderne. Ma non è solo questo. Le stesse modificazioni che si richiedono in funzione ambientale nel modo di produrre e nei modelli di consumo sono correlate a processi importanti di modernizzazione dei sistemi di risparmio energetico, all'impiego di nuovi materiali, all'effetto di "smaterializzazione" recato dalla diffusione dell'elettronica e della computerizzazione, dall'evoluzione dei sistemi di comunicazione, dalle biotecnologie.

I termini di conciliazione tra le due esigenze, la modernizzazione e l'ambiente, ci sono, e non sono soltanto teorici. Essi non sono tuttavia automatici. Dipendono dalla direzione che sapremo dare alla politica di sviluppo. Prima ancora, dallo stesso concetto di sviluppo che abbiamo.

Una crescita puramente quantitativa rompe il delicato equilibrio dell'ecosistema, ed è quindi controproducente con l'istituzione ambientalista. Ma nel tempo essa entra in contraddizione anche con se stessa, distrugge le fonti da cui si alimenta, mina lo sviluppo a venire. Non si tratta, anche in questo caso, di una ipotesi teorica: è quanto sta avvenendo sotto i nostri occhi.

Per far fronte a questa situazione, occorre far emergere e quantificare il costo nascosto dell'impiego dissennato delle risorse naturali. Considerare e calcolare, accanto al reddito ed al benessere materiale, i costi del degrado ambientale e del risanamento. Dare all'ambiente un "valore", tenendo conto che è un capitale da conservare e rinnovare, una condizione basilare dello sviluppo, una necessità vitale dell'economia e della sopravvivenza. È introducendo in ogni calcolo nazionale ed aziendale una corretta valutazione del "capitale ambiente" che potremo giungere ad individuare i termini di uno sviluppo "sostenibile" - come è definito nell'ultimo rapporto dell'Onu - e a risolvere la contraddizione apparente tra le due accennate priorità della modernizzazione del paese e della difesa e riqualificazione dell'ambiente.

2. Lo sviluppo delle grandi opere infrastrutturali in Italia risente soprattutto della mancanza di un grande disegno di assetto del territorio. Ne è derivato un sistema squilibrato e distorto, che pur avendo raggiunto dimensioni cospicue e fortemente ingombranti risulta sempre insufficiente. I fenomeni più vistosi, nel settore dei trasporti, sono le ben note carenze del trasporto pubblico, gli squilibri tra strada e rotaia, la mancanza di una adeguata intelaiatura delle

degli equilibri ecologici già compromessi e tutto ciò significa soprattutto realizzazione di un'ampia gamma di opere pubbliche, da fare bene e presto.

Tanto premesso si sottolinea la necessità di un effettivo, generalizzato ricorso alla procedura di valutazione di impatto ambientale. Va scongiurato il rischio che i relativi adempimenti siano curati, nella pratica, con spirito puramente formalistico. D'altro canto i modi in cui la valutazione di impatto ha luogo non sogguali da far temere ulteriori complicazioni e lungaggini procedurali.

Una crescita puramente quantitativa rompe il delicato equilibrio dell'ecosistema, ed è quindi controproducente con l'istituzione ambientalista. Ma nel tempo essa entra in contraddizione anche con se stessa, distrugge le fonti da cui si alimenta, mina lo sviluppo a venire. Non si tratta, anche in questo caso, di una ipotesi teorica: è quanto sta avvenendo sotto i nostri occhi.

Per far fronte a questa situazione, occorre far emergere e quantificare il costo nascosto dell'impiego dissennato delle risorse naturali. Considerare e calcolare, accanto al reddito ed al benessere materiale, i costi del degrado ambientale e del risanamento. Dare all'ambiente un "valore", tenendo conto che è un capitale da conservare e rinnovare, una condizione basilare dello sviluppo, una necessità vitale dell'economia e della sopravvivenza. È introducendo in ogni calcolo nazionale ed aziendale una corretta valutazione del "capitale ambiente" che potremo giungere ad individuare i termini di uno sviluppo "sostenibile" - come è definito nell'ultimo rapporto dell'Onu - e a risolvere la contraddizione apparente tra le due accennate priorità della modernizzazione del paese e della difesa e riqualificazione dell'ambiente.

3. Mi sembra che la questione degli strumenti giuridico-amministrativi più idonei alla realizzazione delle opere non possa essere posta in rapporto al fenomeno di moltiplicazione nella gestione delle iniziative contrattuali (appalto o concessione). Caso mai è un problema che va risolto all'interno di ciascun tipo di contratto. In termini molto generali, si può dire che la possibilità di un controllo più esteso e penetrante si affida, più che alla moltiplicazione dei passi procedurali, alla tempestività ed esauriente pubblicizzazione dei vari momenti di decisione, e degli elementi che ne sono alla base.

Quanto alla scelta del tipo di strumento, in particolare all'eventuale più frequente ricorso all'appalto, è un problema che si pone di volta in volta, tenendo conto delle caratteristiche dell'intervento, della complessità delle operazioni che esso comporta, del know how specifico e dell'affidabilità del concessionario, dell'urgenza, del collegamento della fase progettuale e di realizzazione con la successiva fase gestionale, etc.

Anche qui, in termini generali si può constatare come la necessità di affrontare con metodologie sistemiche ed innovative progettuali sempre più esecutive del modello tradizionale dell'opera pubblica, estendono di fatto l'area degli interventi per i quali la concessione appare più idonea.

4. I tempi lunghi delle opere pubbliche hanno cause diverse di procedure, di finanziamento, di molteplicità dei centri decisionali. Ed hanno un costo, a volte, elevatissimo (di qui anche certe collusioni

UNA FLOTTA DELL'IRI IN DIFESA DEL MARE

43 navi pattugliano quotidianamente i mari italiani per prevenire o intervenire sugli eventi inquinanti

Il 28 settembre scorso il supply vessel Ecotoma della Società Castalia rilevava un inquinamento da idrocarburi a circa 5 miglia a N.E. dell'isola Zannone. La zona inquinata era costituita da una macchia di circa 200 metri di diametro e da una striscia copulente della lunghezza di circa 1 miglio e larghezza di 50 metri. La nave interveniva prontamente con i propri mezzi tecnici di bordo raccogliendo 80 kg di estrame.

Ricordiamo l'incidente della nave Ecotoma nelle vicinanze dell'isola di Zannone. L'incidente è parzialmente occultato (anche se gli 80 kg di estrame avrebbero potuto provocare gravissimi danni una volta raggiunte le coste di Zannone) ma perché costituisce un esempio tipo dell'importante lavoro che ogni giorno, lungo tutte le coste italiane (9.000 km), svolgono con grande professionalità ed utilizzando le tecniche più avanzate gli oltre 300 (fra tecnici e marittimi) uomini della Castalia impegnati in un'opera puntuale ed attenta di disinquinamento dei nostri mari.

Un lavoro spesso oscuro ma che viene svolto con grande dedizione ed amore verso il mare e la natura e che è stato reso possibile soprattutto grazie al Ministero della Marina Mercantile che ha dato prova di grande sensibilità sociale e politica realizzando, nell'ambito delle competenze attribuite dalla legge 979/82 (meglio nota come legge di difesa del mare) un piano organico e centralizzato di disinquinamento marino. È doveroso sottolineare l'impegno e la professionalità dell'ispettorato centrale per la difesa del mare e delle capitanerie di porto che costituiscono un elemento di coordinamento essenziale al lavoro delle navi di Castalia.

Con la convenzione fra il Ministero della Marina Mercantile e la Società Castalia l'Italia non solo si è adeguata a quanto previsto in campo internazionale per la salvaguardia del mare (convenzione di Bruxelles 1969 e «Barcelona Emergency Protocol dello stesso anno») ma costituisce oggi un esempio unico di funzionalità operativa in favore della tutela dell'ambiente marino.

Le unità della Castalia infatti oltre a svolgere il servizio rivolto al recupero dei rifiuti alla eliminazione o al trasferimento delle «diminuzioni delle conseguenze» derivanti dalla loro presenza in mare, si occupano anche al controllo dello stato del mare, completano un lavoro costante e quotidiano di pattugliamento al fine di prevenire il verificarsi di eventi inquinanti. È proprio questo aspetto della prevenzione, che costituisce un elemento determinante nella difficile opera per mantenere il mare pulito, a dare al lavoro di Castalia una caratteristica di unicità

rispetto a quanto avviene in altri Paesi.

— L'attività svolta dalla flotta di Castalia al disinquinamento dei servizi cosiddetti «spazzamento», che attuano una pur meritoria opera di pulizia lungo le spiagge e in situazioni di mare calmo. I nostri mezzi di maggiore tonnellaggio sono in grado di operare in qualsiasi condizione di mare e sono attrezzati con i più moderni sistemi per il recupero dei rifiuti e per il disinquinamento.

La flotta di Castalia non si limita ad una semplice operazione di cosmesi, ma svolge in profondità un'azione di tutela per ridare ai nostri mari vita e salute.

Rimane il grande problema delle discariche fognarie, su questo aspetto la nostra società sta preparando gli opportuni programmi di lavoro.

— La convenzione tra il Ministero della Marina Mercantile e Castalia ha una durata iniziale di 18 mesi per un importo di 50 miliardi.

Il primo mese di attività ha dato considerando anche il necessario assessment di avvio risultati assai lusinghieri.

Oltre al normale lavoro di pattugliamento e di prevenzione i nostri mezzi navali hanno compiuto 27 interventi specifici di disinquinamento.

Determinante è stato l'intervento tempestivo delle navi della Castalia che incrociavano nella zona in occasione delle operazioni di disinquinamento nel porto di Napoli a seguito della fuoriuscita di idrocarburi da un'autostrada di una raffineria.

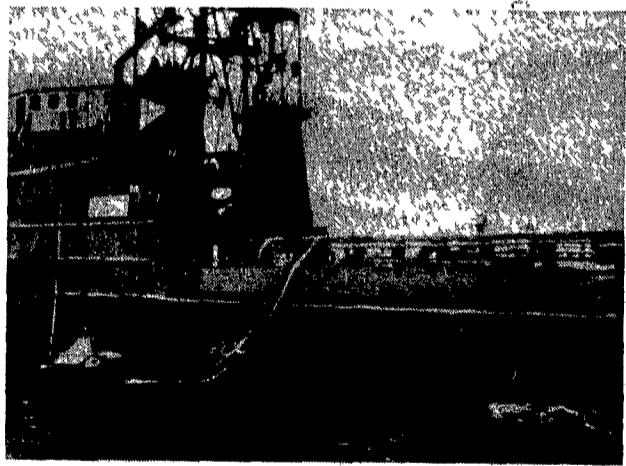
Altro esempio della tempestività e della capacità tecniche delle nostre navi è l'opera di disinquinamento nello specchio di acque antistante Punta Tiberio a Capri. A seguito delle operazioni di recupero di una motonave veniva provocata una fuoriuscita di idrocarburi.

I nostri mezzi prontamente intervenuti hanno provveduto a delimitare la zona, frangendo l'espansione del carburante fuoriuscito con una barriera di panne galleggianti evitando così che esso raggiungesse le coste. Successivamente sono stati recuperati gli idrocarburi presenti in mare.

Da un primo bilancio è stato accertato che i nostri mezzi raccolgono quotidianamente circa 60 tonnellate fra rifiuti solidi e liquidi. Per quanto riguarda i rifiuti solidi si tratta essenzialmente di plastiche legname e materiale organico. Per i liquidi sono stati recuperati essenzialmente idrocarburi.

È evidente che oltre al lavoro di disinquinamento le nostre navi hanno operato anche numerosi interventi di soccorso salvando alcune vite umane.

Altro aspetto tutt'altro che irrilevante nella nostra attività è che essa non si limita al recupero dei rifiuti ma segue lo smaltimento. Ciò significa che non disinquiniamo il mare per andare poi ad inquinare



ra altrove ci atteniamo scrupolosamente alle indicazioni del D.P.R. 915 relativo allo smaltimento dei rifiuti. Quelli assimilabili ai rifiuti solidi urbani vengono avviati a discariche autorizzate mentre quelli assimilabili a rifiuti speciali e gli idrocarburi vengono affidati a specifici impianti di trattamento attrezzati.

— La flotta Castalia che ha una potenza complessiva di 80.000 cavalli ed una stazza di 11.000 tonnellate ha una capacità di raccolta di idrocarburi pari a 1.400 metri cubi/ora e dispone di una capacità di stoccaggio a bordo per complessive 6.500 tonnellate.

La flotta composta da 19 mezzi di altura e da 24 mezzi litoranei opera quotidianamente per 8 ore mentre uomini e mezzi rimangono a disposizione 24 ore su 24 sia per richieste di intervento connesse all'inquinamento del mare sia per far fronte ad ogni altra situazione in tempi estremamente rapidi.

Questo significa che siamo in grado di assicurare un servizio costante evitando così l'aggravarsi dei danni da inquinamento e di raggiungere il posto delle operazioni in tempi estremamente rapidi.

È evidente quanto sia importante in un servizio di questo tipo la tempestività e la prontezza e l'adeguatezza dell'intervento.

I mezzi utilizzati dalla Castalia e gli equipaggi da una apposita commissione tecnica del Ministero della Marina Mercantile sono dotati delle più moderne apparecchiature che li rendono totalmente idonei



all'impiego cui sono destinati.

Particolarmente sofisticate e all'avanguardia le attrezzature di bordo per il recupero degli idrocarburi e dei rifiuti speciali.

Sulle navi esistono anche strumentazioni per l'analisi e il monitoraggio e la classificazione dei rifiuti.

I mezzi fanno capo a sei porti strategici (Genova, Cagliari, Napoli, Catania, Bari e Ravenna) che costituiscono altrettanti centri operativi a disposizione della autorità marittime.

In questo modo viene assicurato il massimo di mobilità e la copertura di tutte le zone di mare italiano (i mezzi sono comunque in grado di operare anche in acque internazionali). In un anno infatti le navi della Castalia coprono rotte per un totale di 255.000 miglia.

— Ciò che è importante sottolineare è che con la convenzione fra Ministero della Marina Mercantile e Castalia si è ottenuto un intervento di tutela e di disinquinamento del mare basato su di una logica di organicità e di continuità.

Non si tratta infatti di interventi a pioggia ma di un lavoro globale che ha una visione di insieme del problema.

Gli interventi sono fra loro sinergici e l'opera di disinquinamento avviene secondo una tecnica unitaria evitando così scollature o omissioni dovute alla mancanza di coordinamento.

È ciò che ha permesso il sistema ideato ed attuato dalla Castalia si basa su tecniche e su rilevamenti scientifici indubbiamente all'avanguardia.