

Inserto bimestrale della rivista *Regioni&Ambiente*

PORTI D'ITALIA

Promosso da ANSEP  UNITAM



APRILE 2006

Regioni & Ambiente
RIVISTA DI INFORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO



I Porti d'Italia è presente nel panorama editoriale da quattro anni. Analizza l'andamento dei traffici e dei progetti di sviluppo dei porti italiani, ospitando articoli delle Autorità Portuali, e dedica uno spazio privilegiato alle problematiche ambientali legate alle attività marittime. La rivista bimestrale approfondisce inoltre i temi dei servizi ecologici portuali e della prevenzione dell'inquinamento. Vengono così presentate le aziende che con professionalità ed esperienza garantiscono una vasta gamma di servizi e prodotti ecologici portuali ed esplicano la loro attività al fine di salvaguardare l'ambiente marino.

I Porti d'Italia è promossa dall'Ansep-Unitam, associazione nazionale imprese per i servizi ecologici portuali e la tutela dell'ambiente marino. Ogni numero ospita anche due rubriche: una dedicata agli aspetti legislativi di maggior interesse per il settore portuale, l'altra dedicata ai principali eventi e alle ultime novità del settore.

In questo numero si toccano i porti di Ravenna, Livorno e Taranto. Il primo scalo che viene affrontato è quello di **Ravenna**. Rivolgendo alcune domande al Presidente dell'Autorità Portuale Giuseppe Parrello abbiamo ottenuto un quadro dell'andamento dei traffici dello scalo ravennate e delle positive esperienze in tema di gestione ambientale all'interno del porto. Per quanto riguarda il porto di **Livorno** abbiamo analizzato la situazione attuale e in prospettiva dello scalo in un'interessante intervista con il Commissario dell'Autorità Portuale Salvatore Giuffrè. Infine abbiamo fatto scalo nel porto di **Taranto**, per il quale, dopo aver preso in esame le principali caratteristiche geomorfologiche, si presenta dettagliatamente l'andamento dei traffici, sia commerciali che industriali, con il supporto di tabelle e grafici illustrativi.

La rubrica "Approfondimenti e normativa" ospita infine un intervento del Com.te Guido Matteini, consulente tecnico dell'Ansep-Unitam, che commenta un nuovo decreto attuativo del Ministero dell'Ambiente relativo ai rifiuti pericolosi provenienti dalle navi.

Buona lettura.

Il Segretario nazionale Ansep-Unitam
Paolo Baldoni

Quando già la rivista era in chiusura ci è arrivata la graditissima lettera di elogio della Capitaneria di Porto di Siracusa per la San Giorgio Barcaioli s.c.a.r.l, socio Ansep-Unitam, per il comportamento tenuto nelle operazioni di disincaglio della M/N ALICAN DEVAL, battente bandiera turca, in prossimità dell'Isola delle Correnti.

Il Comandante Antonio Munafò così si scrive nella comunicazione al Presidente della San Giorgio Barcaioli, il Sig. Angelo Garofalo:

"Desidero esprimere il più vivo compiacimento ed apprezzamento per la particolare disponibilità e la grande professionalità dimostrata dal personale di codesta Società cooperativa impiegato nelle diverse operazioni finalizzate al disincaglio della M/N ALICAN DEVAL.

Mi è particolarmente gradito sottolineare come tale professionalità e perizia marinaresca, dimostrata durante tutto il periodo intercorso dal 08/02/2006 al 01/03/2006, data in cui la M/N ALICAN DEVAL è partita dal Porto di Siracusa con destinazione Malta per effettuare lavori in bacino, abbia consentito di portare a termine le operazioni di disincaglio salvaguardando l'incolumità dell'equipaggio presente a bordo, con la massima tutela per l'ambiente marino".

Regioni  Ambiente
DIVISIONE DI INFORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO

APRILE 2006

- — **Porto di Ravenna** p. III
Intervista al Presidente dell'Autorità Portuale Giuseppe Parrello
- — **Porto di Livorno** p. VI
Analisi del presente e del futuro
nell'intervista al Commissario Salvatore Giuffrè
- — **Labromare srl** p. IX
Difendere l'ambiente: molti ne parlano,
a Livorno c'è chi lo fa 365 giorni all'anno
- — **Porto di Taranto** p. X
Caratteristiche e dati sui traffici
- — **Approfondimenti e normativa** p. XIII
RIFIUTI PERICOLOSI PROVENIENTI DALLE NAVI
Pubblicato un decreto attuativo relativo ai rifiuti pericolosi provenienti
dalle navi che è possibile ammettere alle procedure semplificate

Porto di Ravenna Intervista al Presidente dell'Autorità Portuale Giuseppe Parrello

a cura dell'Autorità Portuale di Ravenna

foto by Maretti, gentilmente concesse dall'Autorità Portuale di Ravenna



Presidente Parrello, può farci un resoconto dell'andamento del traffico dello scalo ravennate?

Le movimentazioni del porto di Ravenna negli ultimi 10 anni sono aumentate complessivamente del 19%.

Se depuriamo il dato complessivo dalla componente petrolifera, il volume dei traffici degli ultimi 10 anni è cresciuto del 62%. Infatti la quota dei prodotti petroliferi sul totale del traffico è scesa in 10 anni di quasi 24 punti percentuali (era del 36% nel 1995, è stata del 12% nel 2005).

La causa principale di questo calo dei petroliferi è attribuibile alla progressiva riduzione dell'attività della centrale elettrica di Porto Tolle, in quanto l'Enel ha scelto di fare produrre maggiori quantitativi di energia elettrica alle centrali funzionanti a combustibili meno costosi rispetto ai derivati del petrolio, quali ad esempio il carbone.

Nel 2005 il porto ha movimentato 23.879.133 tonnellate di merce registrando una flessione del 6,1% rispetto allo scorso anno: 3,9% escludendo dal traffico complessivo il combustibile diretto alla Centrale Enel di Porto Tolle, che ha quasi cessato la propria attività, passato dai 3,2 milioni di tonnellate del 2000 a praticamente zero nel 2005.

Il dato di Ravenna si colloca in un contesto negativo per la portualità italiana che, salvo poche eccezioni e per merito dei prodotti petroliferi, ha registrato una contrazione dei volumi movimentati in quasi tutti i principali scali nazionali. Anche nel settore dei contenitori, che negli ultimi anni era stato il più dinamico in termini di tassi di crescita, il quadro generale ha evidenziato una battuta di arresto che si è estesa anche ai maggiori porti di *transshipment*.

La situazione della portualità italiana trova riscontro nell'andamento economico del Paese che ha visto diminuire nell'anno (dati ISTAT relativi ai primi nove mesi) la propria competitività attraverso una diminuzione dei volumi di merce scambiati con l'estero, pari al 2,3% per le esportazioni e al 1,4% per le importazioni.

Può illustrarci nel dettaglio l'andamento dei traffici per le diverse tipologie di merci?

L'andamento negativo del traffico del porto di Ravenna ha

caratterizzato quasi tutte le principali merceologie e modalità di condizionamento. Fa eccezione il traffico dei prodotti metallurgici che nell'anno ha superato i 4 milioni di tonnellate, con una crescita di 113.000 tonnellate (+2,9%). L'aumento, malgrado il forte incremento dei prezzi dell'acciaio dettato dal mercato cinese, è da attribuire quasi interamente alle importazioni di *coils*, grazie all'attivazione di una nuova linea di lavorazione dell'acciaio nello stabilimento Marcegaglia. In calo l'import di prodotti agricoli e derrate alimentari (-17,2%). In particolare il mercato delle farine, destinate quasi interamente all'alimentazione animale, ha subito un rallentamento dovuto soprattutto ad una minor richiesta da parte degli allevatori in seguito ad una contrazione nel consumo di carne avicola. La diminuzione dell'import di cereali, quali frumento e granturco, e di semi oleosi è da attribuire invece alla sempre maggior competitività dei prodotti provenienti dai Paesi dell'Est Europa (soprattutto Ungheria), che arrivano via camion o ferrovia, rispetto agli arrivi via mare (dal Mar Nero e dal Sud America) penalizzati dalla forte crescita dei noli delle navi.

Lieve flessione dell'import dei minerali greggi e materiali da costruzione (-1,7%), imputabile ad un calo della quota dei materiali ceramici (-3,1% pari a 150 mila tonnellate) che si sono comunque attestati attorno ai 4,8 milioni di tonnellate movimentate (soprattutto argilla proveniente dall'Ucraina e feldspato proveniente Turchia) confermando l'importanza dallo scalo ravennate per questo settore. Anche nel 2005 è infatti transitata da Ravenna oltre la metà della materia prima necessaria alla produzione del distretto delle piastrelle. Ciò è avvenuto pur in un quadro di riferimento in cui la produzione italiana di piastrelle è calata del 3% e l'export ha subito una contrazione del 5%. Buono invece il risultato della movimentazione del *clinker*.

Il traffico di contenitori ha assistito ad un andamento a due velocità, a fronte di un aumento della merce trasportata (+5,3%) sono infatti leggermente diminuiti i contenitori movimentati (-0,5%). Ciò è dovuto al miglioramento nel bilanciamento dei traffici, con una crescita dei contenitori pieni ed una diminuzione di quelli vuoti. Oggi la quota dei contenitori vuoti è inferiore al 23% del totale (soltanto 5 anni fa era del 35%). In termini di destinazioni hanno acquisito importanza Libano, Egitto e Siria, mentre è risultato in sensibile crescita il *feederaggio* attraverso l'*hub* di Gioia Tauro. Il risultato complessivo è stato determinato principalmente dalla sospensione di un servizio *Inframed* nel corso dell'ultimo quadrimestre.

Per quanto riguarda il traffico di rotabili va segnalato che la linea Ravenna-Catania, pur diminuendo il numero dei pezzi trasportati, si è confermata ai vertici delle graduatorie nazionali per le *Autostrade del Mare* in termini di coefficienti di riempimento. Per una linea che viaggia sempre a pieno carico, gli effetti derivanti da una diminuzione anche lieve



del numero delle partenze, causata da esigenze di manutenzione dei due vettori impiegati sulla tratta e dagli scioperi avvenuti in Sicilia nel settore dell'autotrasporto, si riflettono in maniera sensibile sui quantitativi movimentati.

I risultati raggiunti da anni su questa linea, rendono non altrimenti differibile l'impiego di navi più moderne e veloci e il posizionamento permanente di una unità addizionale alle due usualmente impiegate.

In termini di origine/destinazione, la quota complessiva di traffico con i paesi affacciati al Mediterraneo e Mar Nero è salita al 78% del totale portuale (era il 74% nel 2004 e 71% nel 2003), pur in presenza di una diminuzione in termini di volumi.

Cali consistenti in valore assoluto e relativo sono stati registrati per l'import dall'America Meridionale, soprattutto, come già detto, in relazione ai cereali e agli sfarinati, e dall'Asia, con particolare riferimento agli oli e ai prodotti metallurgici.

All'interno del traffico di *Short Sea Shipping*, cresce la componente relativa al cabotaggio nazionale con oltre 6,2 milioni di tonnellate movimentate (+500 mila tonnellate) e pari ad oltre il 25% del traffico totale.

Parliamo di *Autostrade del Mare*. Grazie alle rotte via mare si può contribuire enormemente liberare il territorio da traffico delle merci. Il porto di Ravenna in quali rotte è inserito? Avete previsto azioni per dirottare i traffici su queste rotte?

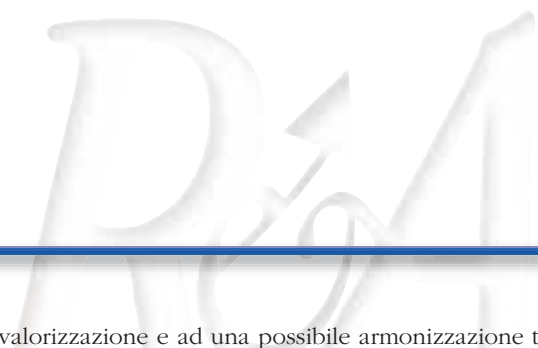
Con il termine *Autostrade del Mare* viene fatto riferimento al trasporto combinato strada-mare con l'utilizzo di navi ro-ro che, se realizzato tra porti nazionali, rappresenta un

segmento dell'attività di cabotaggio e, se realizzato con porti internazionali, si inquadra nel concetto più ampio di navigazione a corto raggio (o *short sea shipping*).

Il collegamento di gran lunga più importante in Adriatico, sotto il profilo dei risultati è quello tra Ravenna e Catania, di cui si è già accennato sopra, (36.102 pezzi nel 2005, per 748.630 tonnellate) che è stato citato all'interno del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L) come un caso interessante perché paradigmatico dell'evoluzione del settore dell'autotrasporto italiano e per le indicazioni sulle potenzialità di sviluppo del cabotaggio nazionale. Tale linea, gestita dalla *Adriatica di Navigazione (Gruppo Tirrenia)*, istituita nel 1991, opera con due navi capaci di trasportare ciascuna 130 *trailers* alla velocità di 18 nodi, per un numero di partenze settimanali (nei due sensi) che dal 2000 è stato portato a sette.

La tratta Ravenna-Catania rappresenta un collegamento a contenuto operativo ed organizzativo avanzato, in quanto il traffico non accompagnato sfiora la quota del 90%.

Uno degli elementi critici della linea è il forte squilibrio del flusso di merci nelle due direzioni riscontrabile attraverso la diversa incidenza dei veicoli vuoti che rappresentano il 5% del traffico per la relazione nord-sud e ben il 45 % per quella opposta. Secondo il P.G.T.L. tale squilibrio è legato al tipo di merci prevalenti nello scambio nord-sud. Le merci destinate alla Sicilia sono prevalentemente mangimi, fertilizzanti, beni strumentali, per i quali è fondamentale la regolarità del servizio e la certezza dei tempi di consegna, mentre passa in secondo piano la variabile tempo che è



invece importante per la maggior parte delle merci in uscita dalle regioni meridionali. Analisi di dettaglio sull'ipotesi di utilizzo della linea per la consegna di merce deperibile presso le catene appartenenti alla grande distribuzione organizzata hanno infatti mostrato che la flessibilità operativa offerta dall'autotrasporto si adatta molto meglio alle esigenze logistiche espresse dal mercato, pur in presenza di un forte differenziale di costo a favore del combinato via mare.

Si segnalano particolare esperienze di "buone pratiche" di gestione ambientale all'interno del porto?

L'Autorità Portuale di Ravenna dal febbraio 2005 è affiliata alla *Fondazione Ecoport*, nata nel 1999 da un progetto dell'Unione Europea, che conta tra i propri iscritti numerose Autorità Portuali italiane e altre nazioni europee. Tale Fondazione si prefigge di armonizzare l'approccio dei porti europei alla gestione dell'ambiente, rendendo, anche attraverso la comparazione di compiti e costi, trasparenti ed omogenei i quadri dispositivi nei quali i porti sono chiamati ad operare in materia di rispetto e sicurezza ambientale. Tali obiettivi rientrano, da sempre, tra le finalità che l'Autorità Portuale ha perseguito e persegue nell'intento di attuare che ogni prescrizione miri alla salvaguardia dell'ambiente, ad una

sua valorizzazione e ad una possibile armonizzazione tra sviluppo dell'attività portuale e pieno rispetto delle istanze ambientali. A questo scopo l'affiliazione alla *Fondazione Ecoports* consente, attraverso uno scambio ed un confronto tra le esperienze dei differenti porti europei di implementare le migliori pratiche in campo ambientale, di mantenere un costante canale informativo su nuove iniziative, moderne tecnologie e procedure innovative in campo ambientale. È stata data piena attuazione al D.Lgs. 182/03, di recepimento in Italia della Direttiva 2000/59/CE. Il Porto quindi dispone di servizi di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico e di un impianto di trattamento delle acque di sentina.

Esiste un servizio ordinario di pulizia degli specchi acquei del porto canale in grado inoltre di intervenire in caso di sversamenti inquinanti accidentali ed occasionali.

Con la collaborazione degli operatori portuali e di altre amministrazioni ed organi di controllo è stato avviato un progetto che ha come obiettivo la limitazione dell'impatto ambientale derivante dalla movimentazione (carico, scarico, stoccaggio) delle rilevanti quantità di merci polverulente alla rinfusa, il Porto di Ravenna infatti è tra i leader in questo settore merceologico.

