



Burax S.r.l. è una Società che da anni opera nel settore ambientale.

Dal mese di gennaio 2006 è distributore esclusivo in Italia della tecnologia "**Cataglop**", brevettata nei 5 continenti, che consiste più precisamente in un catamarano di 7 metri, in alluminio, capace di pulire qualunque specchio d'acqua (laghi, canali, porti, bracci di mare), da ogni tipologia di rifiuto, liquido e solido, specialmente da tutti quei rifiuti galleggianti come alghe, mucillaggine, sacchi di plastica, tronchi di legno, meduse, etc., ma anche da olio, idrocarburi e acque di sentina.

Elimina gli idrocarburi

- Mediante aspirazione dell'acqua circolante tra i suoi scafi

- Gli oli e gli idrocarburi sono conservati in un compartimento prima di essere raccolti a terra per mezzo di una pompa imbarcata

- Raccoglie fino a 1,2 m³ di idrocarburi



www.burax.it

Il natante è versatile al punto che può essere impiegato come mezzo antincendio, per lavare banchine e opere morte di navi, oltre che nell'appoggio per sommozzatori e operatori O.S.A.L.C. e ormeggio oltre che assistenza catenaria.

Facendo riferimento alla nuova normativa sui rifiuti portuali, si presta molto bene all'aspirazione di acque scure, biologiche e acque di sentina di natanti e navi.

Il "**Cataglop**" è carrellabile.



BURAX

Ambiente, Energia, Risorse

Burax s.r.l.

V.le Castracani, 1157 - 55100 Lucca

Tel +39 583 46 42 86 Fax +39 583 46 29 75

www.burax.it - info@burax.it

Porto di Livorno

Analisi del presente e del futuro nell'intervista al Commissario Salvatore Giuffrè

a cura dell'Autorità Portuale di Livorno
Fonte foto: Autorità Portuale di Livorno

Ammiraglio Giuffrè può farci un resoconto dell'andamento dei traffici dello scalo?

Nel 2005 abbiamo avuto un incremento della merce movimentata nello scalo livornese del 4,29%. Una crescita lieve, rispetto all'andamento dei traffici in altri paesi del Mediterraneo come la Spagna e la Francia che sono i nostri competitori, ma pur sempre una crescita. Alla fine registriamo una movimentazione di 28 milioni e 210 mila tonnellate di merce contro i 27 milioni del 2004.

Tra le varie categorie di merce movimentate da segnalare un ulteriore incremento delle merci che viaggiano su Ro-Ro del 12,95%. Si tratta di quella tipologia di merce che rientra a pieno titolo nelle cosiddette "Autostrade del mare" o nel traffico di cabotaggio con le isole. Un dato estremamente interessante che conferma Livorno come vero e proprio "Casello" di una "autostrada" del mare sulla quale viaggiano migliaia di camion. Basta fare due conti per capire quanti camion sarebbero necessari per trasportare via terra quei 9 milioni di tonnellate che viaggiano viceversa su Ro-Ro. Dai nostri calcoli si tratta di 3 milioni e 682 mila metri lineari (unità di misura di questo traffico) di mezzi, cioè 368 mila chilometri di camion e pianali. Chi mi ha preceduto alla guida dell'Autorità Portuale aveva compreso l'importanza strategica della posizione di Livorno, baricentrica rispetto ai mercati di produzione e di consumo, e ha investito per consolidare questa tendenza. Oggi si tratta di creare le condizioni per accrescere le potenzialità del porto in questo settore realizzando nuovi punti di sbarco per navi che hanno i portelloni di imbarco e sbarco. Non è da sottovalutare, inoltre, la tendenza dell'Armamento che sta puntando, per tratte di medio e corto raggio, all'utilizzo di navi miste, le cosiddette Ro-Pax che uniscono alla merce trasportata anche i passeggeri.

A proposito di passeggeri è opportuno registrare che Livorno ha superato lo scorso anno la quota di 2 milioni di

passeggeri che hanno utilizzato i traghetti. Altro dato in forte crescita è quello riferito alle navi da crociera con i loro 490 mila passeggeri oltre agli uomini di equipaggio. Ormai il porto di Livorno è considerato, nel mondo delle crociere, la porta di ingresso verso le città d'arte della Toscana e una tappa fondamentale nel Mediterraneo. Per il prossimo anno il terminalista, la società *Porto di Livorno 2000*, prevede l'arrivo di 450 navi da crociera che impegneranno non poco il porto ricercando soluzioni che non pregiudichino le attività commerciali dando nel contempo soluzioni dignitose alle navi-albergo.

Questo richiama una seconda domanda che riguarda i lavori che stanno interessando il porto...

Sono lavori di grande importanza che vanno dal completamento di un nuovo Molo (molo Italia) al completamento della Vasca di colmata e il suo consolidamento. La vasca di colmata è una sorta di grande contenitore interamente impermeabilizzato dove vengono riversati i prodotti del dragaggio del porto. Una soluzione che ha consentito al Porto di Livorno di dragare i fondali senza produrre inquinamento in mare o a terra, ma che ha incontrato notevoli difficoltà tecniche. In pratica siamo stati i primi ad adottare questa metodologia e abbiamo, come tutti i neofiti, dovuto "pagare" lo scotto della novità. Stiamo completando operazioni di importanza capitale per il porto, come appunto il completamento del Molo Italia o l'approfondimento del canale di accesso al porto. Opere dai costi notevoli che occorre sostenere per corrispondere alle normative presenti. Questo dei dragaggi portuali è un tema che non riguarda solo Livorno, ma l'intero sistema italiano. Comunque, una volta terminati questi lavori di dragaggio, di completamento della vasca (nuovi 400 mila metri quadri di aree portuali), completamento del Molo Italia, realizzazione di nuovi attracchi per navi Ro-Ro, e, contemporaneamente, approvato il



nuovo Piano regolatore del Porto, occorrerà impostare una strategia per il futuro dello scalo livornese.

La legge affida al Piano Operativo Triennale il compito di indicare le strategie di sviluppo, a che punto siamo?

In quanto Commissario non ho ritenuto opportuno dare il via alla discussione per il nuovo P.O.T., ma mi sono limitato a seguire le indicazioni presenti in quello ancora in essere. È mia intenzione porre mano a questo strumento in modo tale da mettere il nuovo Presidente dell'Autorità Portuale nelle condizioni di licenziare presto il nuovo piano. Una cosa è certa, il porto di Livorno ha tutte le carte in regola per poter crescere e sviluppare grazie alla sua posizione geografica, alla capacità degli operatori e della forza lavoro, alle opportunità di sviluppo date dalla presenza di un'area logistica di grande interesse alle spalle del porto. Occorrerà decidere verso quali traffici e con quali infrastrutture operare, se mantenere la vocazione multi proposta (cioè un porto adatto a tutte le tipologie di merce) o puntare decisamente verso specializzazioni di traffici.

Che situazione ha rilevato in particolare in tema di problematiche ambientali?

Devo dire che ho trovato un'attenzione particolare. Ho ricordato la vasca di colmata che ha ridotto notevolmente l'impatto con l'ambiente marino. Vorrei ricordare l'accordo stipulato con COMIECO per il recupero e riciclo degli imballaggi in carta e cartone sia in ambito portuale che per i rifiuti prodotti in navigazione. Ma non solo, potrei citare il sistema di gestione ambientale che è stato adottato nel porto e che è stato registrato EMAS. Questo sistema prevede una serie di azioni nei confronti dei cosiddetti "utilizzatori" del porto circa le buone pratiche in tema ambientale. Ovvio che non si tratta di imposizioni normative, ma di azioni virtuose nei confronti di operatori e utilizzatori e del controllo puntuale di una serie di parametri ambientali. Devo dire che vi è stata una buona risposta da parte delle imprese portuali tenendo conto che già cinque aziende hanno aderito e si sono, a loro volta, certificate EMAS e che altre tre lo stanno facendo. Ma c'è anche tutto il settore della sicurezza che ci interessa molto, sicurezza dell'ambiente di lavoro e prevenzione di atti lesivi della sicurezza delle infrastrutture e delle persone. Stiamo lavorando in stretto rapporto con tutte le altre autorità competenti in materia - Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Dogana, Polizia - e abbiamo attuato sistemi di controllo telematico e con l'utilizzo di scanner e telecamere.

Ci sono altri progetti in cantiere per il futuro del porto di Livorno?

Sì, vorrei spendere due parole per la grande trasformazione in atto nelle aree del Cantiere Navale. Da questo punto di vista stiamo realizzando un programma che ci vede impegnati nella riconversione di una attività industriale come quella cantieristica in altra attività imprenditoriale ed economica come la realizzazione di un porto turistico e dei servizi alla nautica da diporto. Un pezzetto di futuro per una città che sta cercando di uscire da una situazione critica utilizzando tutte le risorse disponibili sul territorio, a cominciare dalla sua risorsa economica principale, il Porto.

| Tipologia traffico merci | anno 1995 | | anno 2005 | |
|---------------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|
| Merci in contenitore | 15,3% | 3.125.219 | 24,1% | 6.809.953 |
| Merci in colli e numero | 10,7% | 2.181.812 | 9,1% | 2.565.106 |
| Merci su rotabili e Ro/Ro | 19,2% | 3.936.873 | 32,0% | 9.023.158 |
| Rinfuse Liquide | 50,9% | 10.419.630 | 30,6% | 8.626.687 |
| Rinfuse Solide | 3,4% | 687.060 | 4,2% | 1.185.848 |
| Totale | | 20.461.594 | | 28.210.752 |

In questa tabella si notano le trasformazioni delle tipologie di traffico intervenute in 10 anni di attività: da osservare il calo delle rinfuse liquide (meno ricche in termini di occupazione e ricchezza prodotta) a favore delle altre tipologie di merce.

