



RAA

Quali progetti ed iniziative sono in atto specificatamente nel settore della tutela ambientale?

I punti di incontro tra porto ed ambiente sono molti, quello più importante, sicuramente più attuale e quasi "di moda", è il binomio "Porto - Autostrade del mare", da molti invocato e dal *Presidente Ciampi* elevato a uno degli obiettivi del paese, perché dal mare, e quindi dai porti, ci si attende la soluzione di gravi problemi ambientali che oggi caratterizzano negativamente strade, autostrade e nodi di traffico d'Italia e d'Europa.

Il Porto di Taranto può assicurare, proprio come un vero e proprio "casello" autostradale, la massima scorrevolezza ai mezzi in entrata e in uscita: l'Autorità Portuale sta investendo molto in questo progetto.

È vero però che i porti sono diventati la nuova palestra di contese intorno a terminologie non sempre chiare, interpretazioni di norme ambientali non sempre univoche, recepimenti di direttive comunitarie non aderenti allo spirito della stessa norma europea.

In teoria si chiede ai porti di adeguarsi, il più presto possibile, per sopperire alle grandi difficoltà delle strade e dei trafori e alla non adeguatezza delle linee ferroviarie. In pratica i porti diventano, sempre più, oggetto dei desideri e di ricerca di ipotesi di gestione che prevedono modelli astrusi e di quasi impossibile applicazione. Tutto questo è frutto di chi pensa ad un porto come ad un insediamento produttivo dove le merci si producono, si manipolano o si consumano, non tenendo minimamente conto dell'estensione e consistenza dello stesso porto, della sua organizzazione, delle interazioni che si sviluppano per l'incontro di più soggetti che, per ragioni diverse, concorrono al trasporto di grandissimi volumi di merci, spedite da un capo all'altro del mondo e con un rapido scambio di sistemi intermodali di trasporto, con regole e norme di sicurezza del tutto diverse per ciascun sistema.

Il porto di Taranto è stato sempre correttamente interessato dalla generalità delle norme che si occupavano dell'ambiente e della sicurezza ed inoltre, partendo dalla considerazione

che le Autorità Portuali ex lege 84/94 non possono erogare servizi, è del tutto normale che per esse il riferimento è alle normative già esistenti che devono gravare direttamente sui singoli soggetti che in porto esercitano le diverse attività.

Comunque l'Autorità Portuale di Taranto ha sempre fatto ottemperare alle norme che incombono sui lavori e le attività interne ai porti in merito: alla valutazione d'impatto ambientale, alla bonifica dei siti inquinati, ai dragaggi, alla gestione dei rifiuti. In particolare a Taranto il servizio di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui di carico è davvero specializzato e all'avanguardia anche relativamente al recepimento delle direttive comunitarie.

Il porto di Taranto è area soggetta a bonifica ai sensi della legge n.426 del 9 dicembre 1998 ed in tal senso sarà oggetto di interessanti interventi di bonifica e recupero ambientale. È stata avviata la procedura per l'elaborazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale che vedrà la redazione dello Studio di Impatto Ambientale per la conseguente valutazione nonché del documento di sicurezza. Si prevede di definire un ambito destinato ad Area Naturalistica che preservi non solo i reperti archeologici esistenti, ma soprattutto la macchia mediterranea e le particolari specie di flora sia marina che terrestre: si tratta dell'area denominata Punta Rondinella, collegata con una diga foranea all'isola di San Pietro, che unitamente all'isola di San Paolo forma le Isole Cheradi che costituiscono difesa naturale alla rada del Porto di Taranto.

Quali sono le principali emergenze del porto di Taranto?

Le emergenze del Porto di Taranto sono quelle degli altri porti. In particolare il mancato completamento della riforma portuale. L'autonomia è rimasta una pura enunciazione che il tempo sta vanificando e cancellando: c'è il rischio di una controriforma con chiare tendenze di restaurazione di un centralismo che aveva determinato la decadenza dei nostri porti rispetto a quelli del Nord Europa principalmente, ma anche dello stesso mediterraneo.



ECOTARAS

spa

Una garanzia contro l'inquinamento nel Golfo di Taranto



ECOTARAS spa è impegnata nel settore ecologia mirato alla tutela dell'ambiente marino e **sin dal 1986 opera nel Golfo di Taranto** svolgendo in concessione l'attività di prevenzione inquinamenti e di pronto intervento per la bonifica degli specchi acquei del Compartimento Marittimo di Taranto.

In particolare **le attività che vengono svolte, con disponibilità 24 ore/24**, con mezzi navali ed attrezzature specializzate, oltre che con personale idoneamente addestrato, riguardano:

- assistenza per la prevenzione inquinamento a tutte le operazioni di movimentazione idrocarburi;
- interventi per bonifica di specchi di mare;
- sorveglianza e controllo campo boe;
- sorveglianza e pulizia degli specchi acquei del Porto di Taranto;
- sorveglianza e pulizia degli specchi acquei antistanti gli sbarramenti fissi e mobili dei canali di scarico;
- lavori di ispezione subacquea ad installazioni petrolifere;
- attività di tutela ambientale durante i dragaggi;
- pulizia banchine;
- attività di studio e di monitoraggio ambientale.

Attualmente, la società opera in mare con circa dodici unità navali attrezzate e specializzate per la lotta agli inquinamenti tra cui: rimorchiatori d'altura, bittoline per il recupero di idrocarburi, unità per operazioni in bassi fondali, boe porta barriere.

La dirigenza aziendale ha partecipato in qualità di esperto:

- durante le operazioni di intervento a seguito di incendi verificatesi presso il Deposito *Agip* di Napoli, il petrolchimico di Brindisi e il *Jet Oil* di Salonicco (Grecia);
- durante le operazioni di bonifica del Deposito sotterraneo a Monopoli (BA) dopo una grande esplosione;

- con l'Ammiragliato in tutte le fasi dell'operazione di recupero dei fusti di piombo tetrametile al largo di Otranto dalla m/n *Cavtat*;
- nel recupero di autobotti di GPL incidentate mediante travaso e bonifica con una particolare metodologia (applicata in seguito da diversi comandi Vigili del Fuoco su tutto il territorio nazionale).

Tra i principali interventi in emergenza eseguiti dalla ECOTARAS negli ultimi anni sono da evidenziare:

- la bonifica durante le operazioni di "bunkeraggio" alle navi operanti nel Porto di Taranto;
- la prevenzione da inquinamenti durante il disincaglio e il salvataggio della petroliera *Brezza*;
- la bonifica e il ripristino dell'habitat del fiume Galeso;
- la prevenzione da inquinamenti durante il salvataggio della m/n *Lassia*.

La ECOTARAS effettua studi di ambienti marini di particolare interesse naturalistico e/o di specchi d'acqua notevolmente perturbati, per la realizzazione di: Aree Protette, Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), Monitoraggio Ambientale, ecc. Tali attività comprendono tra l'altro: il monitoraggio della morfologia dei fondali, la mappatura biocenotica dell'area in esame attraverso rilievi fotografici e riprese televisive subacquee, il campionamento del *ben-thos* sia mediante attrezzatura di superficie sia attraverso l'immersione diretta con autorespiratore da parte di personale specializzato, il rilevamento e lo studio dei parametri chimici (pH, salinità, temperatura, conducibilità, potenziale redox, ecc.) e fisici (correnti, maree, ecc.), i campionamenti planctonici e l'impiego di software per tutte le elaborazioni statistiche applicate in ecologia.

L'organizzazione aziendale, al fine ottenere una migliore soddisfazione della propria utenza, ha certificato il proprio sistema di qualità secondo le norme **UNI EN ISO 9000** ed acquisito la **certificazione SOA per la categoria OS 15** - pulizia acque marine, lacustri e fluviali (classifica V - fino a €5.164.568,90).



ecotaras
società di ecologia s.p.a.

ECOTARAS spa

Cap.Soc.: €1.500.000,00

sede legale: via Nitti, 45/a

sede operativa: Porto di Taranto – Darsena Mezzi Pubblici

PO Box 1401 Taranto Centro

74100 Taranto

Tel. 099 4752510 - Fax 099 4752511

postmaster@ecotaras.it

Il Porto di Gioia Tauro

Intervento di Giuseppe Guacci, Presidente dell'Autorità Portuale



In quanto a storia portuale moderna, Gioia Tauro ha esordito come porto operativo nel 1995, conquistando in appena 5 anni di attività (da zero a circa tre milioni di container movimentati) la *leadership* assoluta nel Mediterraneo.

Il porto di Gioia Tauro è geograficamente localizzato in una posizione di particolare vantaggio in virtù della sua baricentricità sia rispetto alla rotta ottimale sull'asse

Suez-Gibilterra che rispetto alla distanza con i maggiori porti del mercato intra Mediterraneo.

Il porto, sotto il profilo strutturale e tecnico-impiantistico, presenta le seguenti caratteristiche:

- Profondità dei fondali: da 12,50 a 19m;
- Rapporto fronte di accosto / superficie di piazzale: 350;
- Lunghezza del fronte di accosto: 3500 m operativi;
- Numero di gru da banchina: 21 totali;
- Ampiezza della superficie di piazzale: 1.300.000m² operativi;
- Capacità produttiva fase mare: 175;
- Capacità produttiva fase terra per due file di TEU: 37.500 TEUs.

La struttura portuale di Gioia Tauro ha un prevalente utilizzo per il traffico dei container, mentre le merci allo stato di rinfuse liquide e solide non assumono valori rilevanti.

Le movimentazioni relative ai container nell'anno 2001 sono risultate essere pari a circa 2.480.000 TEUs. Tale quantità lo pone al primo posto, con largo margine, tra i porti di *transshipment* mediterranei sia nazionali che comunitari ed extracomunitari.

Le merci containerizzate sia in arrivo che in partenza dal porto vengono movimentate per il 97% con la modalità marittima, per il 2% con quella ferroviaria e per l'1% con la viaria.

I collegamenti marittimi attivati da e per il porto con frequenza settimanale attualmente sono 29 con porti extra Mediterraneo, mentre quelli con porti intra Mediterraneo sono 53.

L'analisi economica del flusso delle merci che transitano nel porto, indica in quelle a più elevato valore aggiunto la percentuale predominante, mentre l'analisi merceologica identifica i seguenti prodotti: attrezzature, prodotti refrigerati, condizionatori, giocattoli, informatica, macchine, elettronica e componentistica, tessile, abbigliamento e prodotti chimici intermedi.

Lo scenario di sviluppo tendenziale della domanda di *transshipment* ipotizza per il Mediterraneo una crescita complessiva dei volumi trasportati pari a circa 35 milioni di container nell'anno 2010.

A parità di *trend* di crescita il porto di Gioia Tauro aumen-

terà il suo volume di movimentato a circa 5 milioni di container nell'anno 2008.

Il porto di Gioia Tauro, *leader* mediterraneo del *transshipment*, al fine di sostenere la competizione internazionale e limitare il rischio di volatilità, che caratterizza le scelte localizzative dei grandi operatori del trasporto marittimo, ha la necessità di interagire con il proprio territorio.

L'accessibilità via terra all'area portuale di Gioia Tauro è assicurata dalla autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria, dalla Statale 18 Salerno - Reggio Calabria e dalla linea ferroviaria Salerno - Reggio Calabria, sulla quale converge la linea adriatica in provenienza da Bari.

La disponibilità di spazi portuali e retro portuali è di circa 1.200 ettari di cui 600 immediatamente utilizzabili.

Le politiche economiche e sociali, nazionali e comunitarie passate non hanno prodotto un sensibile risultato nel compensare e superare, da parte del territorio calabrese, il ritardo del proprio svantaggio socio-economico.

Per favorire la crescita sociale e lo sviluppo, massicci interventi finanziari sono destinati alle infrastrutture, sia per il potenziamento che per l'adeguamento delle reti autostradali, ferroviarie e portuali, tutte a valenza nazionale e comunitaria.

Nessun progetto infrastrutturale potrà produrre da solo i benefici auspicati, in assenza di iniziative innovative nei confronti del passato che siano finalizzate a determinare in concreto sia l'interesse che l'appetibilità imprenditoriale a localizzare gli insediamenti nell'area calabrese.

In questo contesto, l'istituzione della Zona Franca del Porto di Gioia Tauro, assume la funzione sia di variabile di rottura capace di dotare l'area di una forza di attrazione imprenditoriale determinata dalla maggiore competitività dell'area, che di contrapposizione e di recupero del "disagio ambientale" relativo alla sicurezza sociale.

Dall'esame geo-economico dell'Area Mediterranea, emerge e non va sottovalutato né tralasciato, che uno dei fattori di competitività, posti in essere in sostanza da tutti i Paesi concorrenti nel medesimo mercato, interni ed esterni alla stessa Comunità, è l'attivazione di Zone Franche.



Rinfuse - Anno 2002	
Merchi	Tons
Cementi	39.095
Carbone	37.209
Marmo	2.045
Clinker	100.777
Tubi	2.260
Tonno	204
Mezzi Militari	1.173

Contenitori, Teus, Navi e Auto - Anno 2002				
Mese	Container	Teus	Navi	Auto
Gennaio	154.728	234.514	254	-
Febbraio	135.312	205.081	231	1.199
Marzo	146.723	221.804	254	798
Aprile	165.518	251.980	270	799
Maggio	179.263	272.619	302	-
Giugno	170.745	259.934	281	752
Luglio	162.909	251.135	289	1.736
Agosto	165.513	257.159	293	971
Settembre	152.941	237.596	286	1.618
Ottobre	169.701	263.838	286	2.069
Novembre	164.747	256.995	275	300
Dicembre	155.614	241.916	255	1.550
TOTALE	1.923.714	2.954.571	3.276	11.792

Statistiche del porto riferite all'anno 2002

L'attivazione della Zona Franca del Porto di Gioia Tauro, da un lato determina un riequilibrio dei fattori competitivi tra i Paesi che gravitano nel Mediterraneo, dall'altro si propone di contribuire a rafforzare il ruolo di preminenza e di *leadership* della Nazione Italiana e della stessa Unione Europea.

Gioia Tauro è il porto, posto al confine sud-est del territorio comunitario, che nel Mediterraneo, per le sue caratteristiche baricentriche riferite sia alla posizione geografica che alla distanza rispetto ai mercati, offre il migliore *transit time* riferito all'intero sistema portuale mediterraneo.

L'area portuale di Gioia Tauro, sotto il profilo strutturale e tecnico, presenta una tra le migliori *performances* per competere efficacemente nel ruolo di piattaforma produttiva e logistica sia nazionale che comunitaria nell'area mediterranea.

Tale competitività è rafforzata ulteriormente dal posizionamento territoriale dell'area portuale che, con pochissimi altri esempi, dispone di ampi spazi destinati allo sviluppo industriale e commerciale, non occlusi da aree cittadine né tanto meno da preesistenti impianti industriali a rischio ambientale.

In quest'ottica il porto di Gioia Tauro si propone, attraverso la costituzione della Zona Franca, di assolvere sia all'impegno di promuovere lo sviluppo del proprio territorio, la Calabria, che accrescere il ruolo della Comunità e la *leadership* della Nazione nel mercato mediterraneo.

Per quanto riguarda le motivazioni di politica socio-economica, nazionale e comunitaria, per uno sviluppo sostenibile, non solo del sistema infrastrutturale ed imprenditoriale, ma anche di quello della sicurezza sociale, la realizzazione della Zona Franca del Porto di Gioia Tauro rappresenta un'iniziativa a forte impatto economico ed occupazionale in grado di avviare concretamente un

processo competitivo di sviluppo endogeno ed esogeno dell'intera Calabria, fruendo ed interagendo con un centro di eccellenza mondiale quale oggi è il porto di Gioia Tauro. L'iniziativa rappresenta, per l'Amministrazione regionale presieduta dall'On. *Giuseppe Chiaravalloti*, e per quella Provinciale presieduta dall'Ing. *Pietro Fuda*, l'obiettivo strategico prioritario condiviso dall'intero contesto politico e sociale calabrese, in quanto la Calabria è la regione che più di ogni altra del Mezzogiorno, d'Italia e d'Europa, ha accumulato un ritardo nello sviluppo, oramai giunto a livelli strutturali tali da rappresentare un problema socio-economico per l'intera Nazione e per la Comunità.

L'Amministrazione regionale si prefigge, con la realizzazione della Zona Franca del Porto di Gioia Tauro, da un lato di introdurre sul territorio calabrese una condizione di rottura rispetto ai non successi del passato, dall'altro di costituire una motivazione forte ed indispensabile per attrarre una pluralità di imprenditori a localizzarsi sul proprio territorio reso appetibile e competitivo.



38° 26' 60"N
15° 53' 54"E