

Inserto bimestrale della rivista Regioni&Ambiente

PORTI D'ITALIA

Promosso da ANSEP  UNITAM



GIUGNO 2005

Regioni & Ambiente
PIÙSA DI INFORMAZIONI ED AGGIORNAMENTO



Trapani, Ancona e Trieste sono i porti d'Italia in cui abbiamo fatto scalo in questo numero.

*Si comincia con la storia, le caratteristiche e le potenzialità dello scalo di **Trapani** che si appresta a vivere un momento mediatico importante ospitando le regate preliminari della prestigiosa competizione America's Cup.*

*Si prosegue con **Ancona**, dove abbiamo incontrato il nuovo Presidente dell'Autorità Portuale **Giovanni Montanari**, il quale ci ha illustrato alcune importanti e lungimiranti ipotesi di sviluppo strategico dello scalo dorico. Con l'occasione essendo localizzata nel porto di Ancona anche la sede operativa della nostra associazione, ho approfittato per tracciarne un bilancio dell'ultimo decennio di attività.*

*Si chiude con **Trieste**, illustrando dapprima in modo approfondito la situazione odierna in termini di traffici commerciali, e gettando poi uno sguardo al futuro grazie al contributo del Presidente dell'Autorità Portuale **Marina Monassi** che ci ha gentilmente concesso un'intervista.*

Questo numero si completa con la rubrica dedicata agli approfondimenti che illustra la politica italiana in tema di prevenzione degli inquinamenti operazionali.

Buona lettura.

*Il Segretario nazionale ANSEP-UNITAM
Paolo Baldoni*

● — Porto di Trapani Dalle origini di ieri alle potenzialità di oggi	p. III
● — Porto di Ancona: "Progettare il futuro per recuperare il passato"	p. VI
Il nuovo Presidente dell'Autorità Portuale di Ancona presenta le problematiche dello scalo dorico e illustra gli obiettivi futuri per "il più bel Porto naturale del Mediterraneo"	
● — La salute del mare è il nostro lavoro	p. VIII
● — Il Porto di Trieste oggi	p. X
● — Il Porto di Trieste domani	p. XII
Intervista al Presidente dell'Autorità Portuale Dott.ssa Marina Monassi	
● — Approfondimenti e Normativa	p. XIV
La politica italiana per la prevenzione degli inquinamenti operazionali	

Regioni & Ambiente
REVISTA DI INFORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO

GIUGNO 2005

SPORTI D'ITALIA
Inserto bimestrale della rivista **Regioni & Ambiente**

Porto di Trapani Dalle origini di ieri alle potenzialità di oggi

a cura dell'Autorità Portuale di Trapani

Nel numero di ottobre 2004 abbiamo evidenziato gli obiettivi e le azioni previste nel Piano Regolatore del Porto di Trapani con un'intervista al Commissario dell'Autorità Portuale di Trapani Ing. Emilio Baroncini. In questo numero focalizziamo invece l'attenzione sulle caratteristiche e le potenzialità dello scalo portuale.

LA STORIA

Il porto di Trapani, per la sua conformazione fisica è un tutt'uno con la città. Situato all'estremità occidentale della Sicilia, fra Capo Boeo e Capo San Vito, in una profonda insenatura naturale con giacitura da ponente a levante, il porto di Trapani è un antico scalo fenicio, detto "Darbase" (aculeo) e poi "Drepanon" (falce) dalla lingua di terra a forma di falce che protegge il porto naturale, punto strategico del Mediterraneo.

Proprio per la sua posizione, la città di Trapani è stata oggetto di disputa tra numerose civiltà tra cui, dopo i fenici, ricordiamo i troiani, i greci, i cartaginesi e i romani che ne fecero una città consolare. Prosperò ancora con l'impero d'oriente, poi cadde, con la Sicilia sotto i musulmani, coincidendo con un periodo di lungo declino.

Il porto di Trapani ritornò florido sotto i normanni, avendo Ruggero II concesso il privilegio della franchigia doganale per le navi di tutte le nazioni, e fu tenuto in pregio da Pietro D'Aragona che vi sbarcò nel 1282 e da Carlo V che cinse la città di mura, chiamandola, in lettere scritte ai giurati di Trapani, baluardo del Regno.

La sua attuale configurazione prende corpo solo dalla metà del sec. XVIII, con la realizzazione delle banchine settentrionali e del Molo Sanità, per proseguire con la scogliera di difesa a nord dell'abitato (1784), con l'escavazione dei fondali del canale d'accesso e del bacino interno (dal 1885), con la costruzione della scogliera del Ronciglio e del Lazzaretto (1905) e successivamente con le banchine poste a meridione (Ronciglio) collegate da un ponte sul canale di Mezzo e da un'apposita strada con il resto del porto e della città.

Nel dopoguerra, oltre alla ricostruzione di alcune banchine distrutte o danneggiate dagli eventi bellici, si assiste alla costruzione della banchina Isolella e dello Sporgente Ronciglio, all'ampliamento del porto peschereccio con le nuove banchine fino all'interramento dello scoglio del Lazzaretto e,



più recentemente, alla realizzazione della Stazione Marittima con l'ampliamento delle banchine del Molo Sanità.

CARATTERISTICHE E COLLEGAMENTI

Il porto di Trapani è classificato fra quelli commerciali di interesse nazionale (II categoria - I classe), sebbene va considerato che tale classificazione discende dal R.D. n. 3095 del 2 aprile 1885, dal momento che non risulta ancora emanato il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previsto dall'art. 4, comma 4, della legge n. 84 del 28 gennaio 1994, che avrebbe dovuto operare la classificazione dei porti nazionali tenendo conto sia dell'entità del traffico globale e delle rispettive componenti, sia della capacità operativa degli scali derivanti dalle caratteristiche funzionali e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali degli impianti e delle attrezzature, in ordine alla movimentazione dei passeggeri e delle merci e tenuto conto, altresì, del rifornimento, della manutenzione, della riparazione e dell'assistenza, in genere, delle navi.

Lo scalo trapanese, con i suoi 3.700 metri lineari di banchine, costituisce oggi il naturale porto di riferimento per i traffici ed i collegamenti con il Nord Africa e con gran parte dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Attualmente è collegato per il trasporto passeggeri ed il cabotaggio, con le Isole minori (Egadi e Pantelleria), nonché con i porti di Tunisi, Livorno, Formia - Gaeta e Cagliari, con corse giornaliere, settimanali, bisettimanali e plurisettemanali.

PORT D'ITALIA



Non va altresì dimenticato il collegamento che durante la stagione estiva dà possibilità di raggiungere l'isola di Ustica e Napoli con frequenza trisettimanale. Per quanto concerne gli altri traffici e gli interscambi commerciali è necessario evidenziare la continua e costante crescita delle attività di trasporto merci tramite containers e l'apertura di nuove linee.

POTENZIALITÀ

Principali attività che interessano il porto di Trapani:

Contentori: alta potenzialità con possibilità di ulteriore crescita in relazione al previsto intervento di escavo a -10/-12 metri dei fondali portuali che, al momento, non consentono l'ingresso di navi con pescaggi superiori a - 8 metri.

Rinfuse liquide: altissima potenzialità. Di recente si è assistito ad un incremento vertiginoso dei traffici a seguito dell'acquisizione di un contratto di disidratazione da parte dell'I.M.A. (Industria Mediterranea Alcool). Ulteriore crescita è prevista per l'entrata in funzione, entro breve termine, dell'oleodotto che collega la banchina Ronciglio con la base aerea di Trapani-Birgi.

Rotabili: buonissima potenzialità con alta possibilità di crescita legata alla disponibilità di aree disponibili e alla realizzazione della nuova darsena della banchina a ponente

dello Sporgente Ronciglio previsto dal programma quadro per il trasporto marittimo.

Passeggeri: altissima potenzialità con ulteriore possibilità di crescita legata alla intensificazione dei collegamenti a mezzo unità veloci e al raddoppio delle linee di navigazione con il Nord Africa.

Diporto: alta potenzialità in relazione alla prevista realizzazione del porticciolo turistico internazionale nello specchio acqueo compreso tra l'Isolotto della Colombaia e il Lazzaretto.

Merci convenzionali: buona possibilità di crescita collegata allo sviluppo di aree disponibili.

Pesca: negli ultimi anni si è avuto un declino del settore dovuto agli incentivi derivanti dalla demolizione di unità vetuste, determinando una drastica riduzione della flotta con conseguente impoverimento del settore, come pure del terziario ad esso collegato. Non bisogna tralasciare tuttavia l'alto valore aggiunto delle specie pescate che ne fanno un settore di grande interesse.

Croceristico: buone possibilità di crescita per la disponibilità di nuovi e più ampi spazi di banchine ad esse destinate, nonché la previsione di una stazione terminalistica, dedicata al settore.

