



Come si può vedere lo scalo trapanese può esprimersi in tutti i settori del trasporto e delle attività industriali e nautiche, tenuto conto della sua posizione privilegiata e delle notevoli risorse operative del bacino d'utenza, che risentono, allo stato attuale, di alcune carenze nelle strutture portuali, cui

in parte si sta già provvedendo essendo in corso i relativi lavori.

Oggi, Trapani e il suo porto, non vogliono perdere l'opportunità di agganciarsi al treno dello sviluppo industriale e tecnologico, e di affermarsi come punto nevralgico per gli interscambi commerciali dei paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Con la creazione di nuove strutture portuali che il "Piano Regolatore Portuale" ha già previsto, si daranno i giusti impulsi per una sicura e proficua affermazione di quello che nel tempo è sempre stato "Il Baluardo del Regno".

Autorità Portuale

L'Autorità Portuale di Trapani è stata istituita con Decreto del Presidente della Repubblica del 2 aprile 2003, ai sensi della Legge n. 84 del 1994, mentre con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30 luglio 2003 sono stati nominati il Commissario Dott. Ing. *Emilio Baroncini* ed il Commissario Aggiunto Dott. *Ignazio Agate*, nonché fissata la perimetrazione della circoscrizione territoriale della stessa.

TRAPANI LOUIS VUITTON ACT 8 & 9

I lavori di adeguamento e ristrutturazione delle banchine settentrionali, l'ultimazione del prolungamento della banchina Isolella con la realizzazione dei piazzali a tergo della stessa, la realizzazione del pennello a ponente dell'attuale Sporgente del Ronciglio e il completamento delle darsene di sottoflutto e sopraflutto, hanno certamente permesso di accogliere la sfida contro il tempo e soprattutto contro gli scettici che hanno sempre considerato il porto di Trapani marginale rispetto al panorama della portualità italiana e, in generale, rispetto a quegli scali che si affacciano nel Mediterraneo.

Il raggiungimento dell'ambito obiettivo è quello di rendere il porto di Trapani un polo di vitale importanza per gli interscambi economico-commerciali e culturali tra il Sud-Europa e il Nord-Africa, e non soltanto una platea occasionale per lo svolgimento di una così importante manifestazione come la "Trapani - Louis Vuitton" ACT 8 & 9.

Oggi, chi pensa che lo sviluppo di questo porto è legato esclusivamente al "Grande Evento", così com'è stato definito, non si è reso conto che esso costituisce una formidabile rampa di lancio a cui si sta così alacremente lavorando, e che consentirà alla città di Trapani, in prima linea, di accettare la sfida, e al suo porto, di riaffacciarsi con orgoglio nel panorama della portualità italiana ed europea.

Non può essere taciuto tuttavia che la pre-regata di Coppa America interesserà nel complesso le banchine settentrionali e la banchina Isolella nella loro totale estensione, con enormi sacrifici e rinunce da parte degli operatori portuali.

Le regate si svolgeranno tra la fine del mese di settembre e i primi dodici giorni di ottobre e saranno impegnati numerosi "addetti ai lavori", tra cui, oltre al Sindaco di Trapani, a cui va sin d'adesso il mio più sentito ringraziamento per la fattiva ed entusiastica collaborazione, il Prefetto di Trapani, il Comandante della Capitaneria di Porto di Trapani Giuseppe Impallomeni e il suo "staff", il Commissariato della Polizia di Frontiera, il Comando Navale della Guardia di Finanza, i Carabinieri, i Vigili del Fuoco, la Polizia Penitenziaria e, non me ne vogliano, anche se nominato per ultimo, il Corpo della Polizia Municipale di Trapani, la cui preziosa collaborazione è risultata, dalle prime battute, di vitale importanza per lo svolgimento della manifestazione.

Senza alcuna retorica, credo che in definitiva ci siano tutti i presupposti per una esaltante riuscita dell'intento sopra delineato.

*Il Commissario dell'Autorità Portuale
Dott. Ing. Emilio Baroncini*

PORTO DI ANCONA: "PROGETTARE IL FUTURO PER RECUPERARE IL PASSATO"

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"

di Alberto Piastrellini



Una posizione invidiabile dal punto di vista geografico, spostato com'è verso le "dirimpettaie" regioni balcaniche, un approdo naturale protetto dai venti del nord grazie ai contrafforti calcarei del Colle Guasco che ne cinge il bacino da Nord-Est e che assieme alla massa boscosa del Monte Conero, spinge la linea di costa adriatica in un gomito (ankon - in greco), da più di duemila anni toponimo della città do-

rica il cui nome riecheggia l'origine classica.

Stiamo parlando di Ancona e del suo Porto, da sempre punto di riferimento per l'attività navale dell'Adriatico, "Porta d'Oriente", snodo commerciale e turistico fra i più rilevanti dell'antico "Golfo di Venezia".

Una realtà che attraverso i secoli è passata dall'importanza strategica nell'età imperiale romana, a quella politico-diplomatica nel primo medio evo, quando la stella di Venezia era ancora al suo sorgere, sino all'importanza commerciale del "700 a seguito del "porto franco" dai dazi concesso dallo Stato Pontificio.

Duramente colpito dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, il Porto di Ancona ha saputo risorgere e rinnovare la sua immagine e la sua sostanza, ed oggi si appresta ad un ulteriore cambiamento.

*Per saperne di più abbiamo intervistato il nuovo Presidente dell'Autorità Portuale, **Giovanni Montanari**, fanese, Presidente uscente di Confitarma, ed ex vicepresidente della società dell'omonima famiglia di armatori con sede a Trieste.*

Presidente, qual è stato il suo primo impatto con il Porto di Ancona?

Premetto che ho sempre avuto una certa predisposizione e un grande amore per Ancona, per la città, dove ho studiato da giovane e in particolar modo per il Porto, una meta privilegiata, in quegli anni, per le passeggiate della domenica con mio padre.

La nomina a Presidente di questa Autorità Portuale mi ha quindi ralleggerato. Il primo impatto che ne ho avuto è stato molto buono, anche dal punto di vista dei rapporti umani. Poi, quando ho iniziato a valutare dal punto di vista tecnico, ho avuto l'immediata impressione che il Porto era "fermo" da troppo tempo. Il Porto è rimasto molto piccolo, chiuso, (e se da una parte questo implica una certa protezione, dall'altra crea difficoltà ad intraprendere operazioni commerciali). Ho

notato banchine dalle dimensioni insufficienti alle capienze navali attuali. Soprattutto quello che mi ha spaventato oltre modo è stato il fatto che il Porto entra praticamente nella città, con tutti gli inconvenienti che ciò implica.

Tutto ciò, valutato con l'ottica dell'armatore e dell'utente dei porti mi ha portato a considerare insufficiente lo sviluppo della nuova Darsena e a pensare un nuovo ampliamento verso il mare che, allo stesso tempo, tenesse conto della restituzione alla città del suo sbocco naturale sul golfo.

Quindi quali sono le problematiche che lei ha valutato nell'attuale configurazione del bacino dorico e quali i possibili scenari futuri?

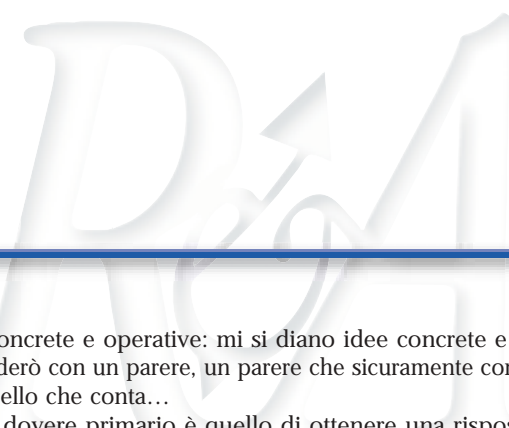
Partiamo dai problemi. Il primo, di cui già ho accennato, è quello riguardante l'insufficienza delle attuali banchine; il secondo riguarda il fatto che attualmente il lavoro del Porto è concentrato sul sistema dei traghetti. Questo implica una congestione insostenibile di traffico che pesa sulla città di Ancona. Salta all'occhio che urge pensare e realizzare un sistema di trasporti verso e dal Porto che "scavalchi" la città.

Nel futuro vedo l'orizzonte del bacino dorico libero dagli antiestetici, seppur utilissimi silos (magari spostandoli in un'altra area), vedo altresì delle banchine appositamente pensate per accogliere i traghetti, con apposite strade di collegamento e raccordo per autovetture e Tir in modo da non gravare sul traffico cittadino. Credo che gli obiettivi di qualità per il futuro Porto di Ancona siano queste azioni fondamentali: aumentare il porto industriale spostandolo lontano dalla città, spostare l'attracco dei traghetti dalla parte del bacino attualmente occupata dai silos (e qui non nascondo la volontà di recuperare l'immagine estetica di uno dei porti naturali più belli del Mediterraneo, purtroppo danneggiata da quelle costruzioni), infine liberare la città dal peso del polo industriale e dall'inevitabile passaggio dei mezzi di trasporto.

Questi sono, secondo me, gli obiettivi da raggiungere nei prossimi dieci anni. Attualmente sto sottoponendo tutto ciò alle Autorità competenti e a quegli organismi istituzionali che hanno la responsabilità del futuro di questo bacino; le mie idee non sono automaticamente un progetto esecutivo...

Volendo introdurre il problema della tutela dell'ambiente marino, a che punto siamo con i Piani di gestione per la raccolta di Rifiuti?

Guardi il cammino è iniziato bene, alcune Ditte sono state incaricate di occuparsi del problema. È anche vero che come Presidente dell'Autorità Portuale di Ancona sono operativo da appena due mesi e per quanto abbia corso in ogni direzione per rendermi conto del quadro della situazione generale non sono ancora riuscito a conoscere tutto. Però un passo, in questo senso, è già stato compiuto: su mio



suggerimento è stata incaricata una Società specializzata affinché venga effettuato un preciso controllo ambientale dell'area Porto che implichi eventuali suggerimenti atti a migliorarne la qualità.

Come vede il porto di Ancona nel più ampio scenario della Regione Marche?

Ancona è l'unica Autorità Portuale della Regione Marche e solo nel momento in cui la Regione metterà a punto un nuovo piano dei trasporti dell'Autorità Portuale ogni Porto potrà dedicarsi alla migliore utilizzazione in base alle singole caratteristiche e alle diverse tipologie di attività in merito a: merci, trasporti, pesca e diporto.

C'è bisogno di un Piano generale condiviso che detti un indirizzo preciso a tutte le realtà portuali regionali affinché si crei sinergia e collaborazione fra porti marchigiani e, nel tempo, faccia venir meno quel sentimento di concorrenza che da solo fastidio e fa perdere traffico a tutti. Solo così, credo, si potrebbe dare una risposta più puntuale alle esigenze regionali.

Quindi cosa si aspetta dalle Istituzioni in questo senso?

Io con la carta non vado molto d'accordo, preferisco delle

idee concrete e operative: mi si diano idee concrete e io risponderò con un parere, un parere che sicuramente conta per quello che conta...

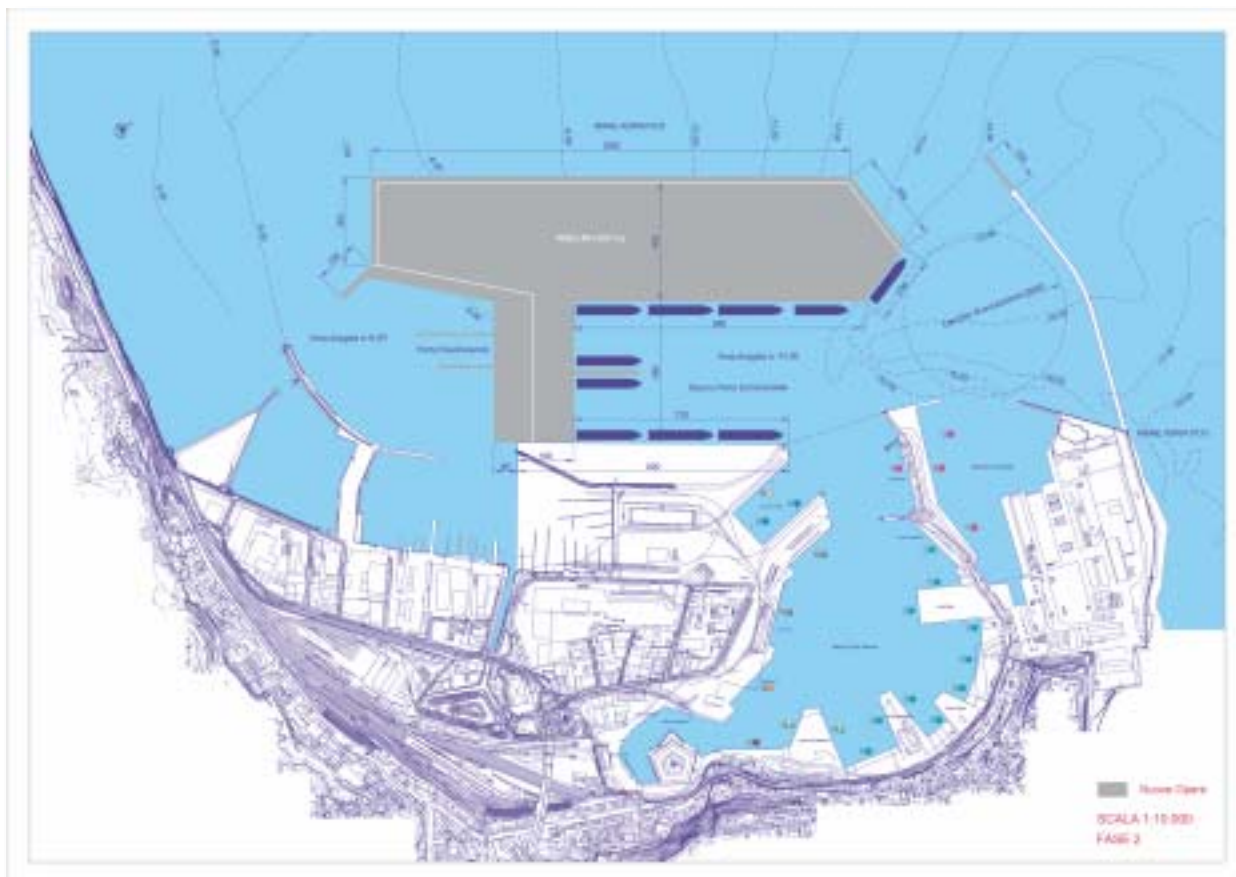
Il mio dovere primario è quello di ottenere una risposta politica per il futuro, se non altro per non buttar via soldi pubblici in cosiddetti "investimenti a pioggia".

Viceversa, lavorando su un piano di adeguati e mirati investimenti e con una serie di obiettivi da raggiungere in un tempo prefissato, si agisce bene e non si sprecano risorse.

E quindi se volessimo ipotizzare una data entro la quale sia rinnovata l'immagine e la sostanza del Porto di Ancona, a quale lasso di tempo dovremmo riferirci?

Premetto che le Marche stanno vivendo un momento particolare; insieme al progetto della strada di collegamento alla grande viabilità nazionale che dovrà liberare Ancona da tutte le incombenze che derivano da trasporti commerciali e passeggeri, contestualmente deve procedere il rinnovamento del Porto.

Penso che in un periodo di tempo che va da oggi al 2010 - 2015, dovremmo trasformare il bacino di Ancona in una nuova realtà industriale e turistica, moderna ed accogliente, che possa godere nei successivi trent'anni di ottima salute.



Ipotesi di espansione del porto di Ancona

LA SALUTE DEL MARE È IL NOSTRO LAVORO

a cura dell'Ansep - Unitam



Lungo tutti i circa 7500 km della tanto suggestiva quanto vulnerabile costa italiana lavorano quotidianamente migliaia di uomini della rete italiana operatori concessionari dei servizi ecologici portuali, sempre pronti a intervenire per fronteggiare casi di inquinamento portuale, forti di mezzi e materiali ad alta tecnologia, di professionalità ed esperienza.

Da diversi anni ormai, larga parte di questi operatori ha trovato espressione nell'ANSEP-UNITAM (Associazione Nazionale Servizi Ecologici Portuali e Tutela dell'Ambiente Marino), il riferimento della categoria a livello nazionale, che la rappresenta di fronte agli organi competenti sia a livello centrale che locale, ne tutela gli interessi ed opera a più livelli per elevarne la professionalità e la qualità dei servizi offerti.

*A tu per tu con il segretario nazionale **Paolo Baldoni**, da 10 anni ai vertici dell'Associazione, abbiamo constatato il buono stato di salute di cui gode oggi l'Ansep-Unitam e fatto il punto sull'avanzamento e i risultati delle principali attività che la vedono impegnata sul fronte divulgativo, normativo e istituzionale.*

Dalla sua investitura di segretario sono trascorsi 10 anni. Cos'è cambiato da allora?

Direi che sono cambiate molte cose. Quando diventai segretario era appena entrata in vigore la legge di riforma portuale n. 84/94, in seguito alla quale abbiamo vissuto momenti difficili in cui la nostra ed altre categorie hanno rischiato l'estinzione a causa di forti pressioni lobbistiche. Il pericolo che abbiamo corso è stato quello di far regredire la situazione indietro di almeno 30 anni, alle tensioni e le lotte stile "fronte del porto".

Si spieghi meglio...

Quella legge, con i cosiddetti decreti Prandini, mise in grande difficoltà i servizi portuali nel loro complesso, creando forti conflitti sociali. È stato grazie alla collaborazione ed il buonsenso di tutte le categorie presenti nei Porti e i grandi sacrifici degli operatori che si è arrivati a trovare un giusto equilibrio tra erogazione servizi e utenza. A onor del vero, devo dire che a 10 Anni dall'approvazione della Legge 84/94, oggi l'intera Portualità Italiana ha ripreso vigore, con risultati economici e organizzativi eccellenti, aumentando competitività e qualità: una trasformazione che ha visto tra i protagonisti anche la nostra Associazione.

Che tipo di organizzazione si è data l'Ansep Unitam?

Oltre ad avere raddoppiato il numero degli associati, es-

sere presenti in quasi la totalità dei porti Italiani ed essere l'unica associazione di categoria, abbiamo tessuto rapporti con i Ministeri dell'Ambiente e quello dei Trasporti, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e con tutte le altre associazioni e federazioni quali Assoport, Confitarma. Inoltre abbiamo promosso una serie di iniziative volte ad approfondire le problematiche ambientali, in particolare la difesa del mare dagli inquinamenti volontari e non.

Quali sono i vostri numeri ?

L'associazione conta una forza lavoro di ben 3000 unità con centinaia di mezzi navali e terrestri impegnati nei servizi ecologici portuali 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno. Raccogliamo, trattiamo e smaltiamo diversi milioni di tonnellate di rifiuti raccolti dalle navi. Centinaia di migliaia sono i servizi resi alle navi ogni anno, 7 gli impianti per trattamento delle acque di sentina con una capacità di trattamento di oltre 1.000.000 di tonnellate annue, 6 i forni inceneritori, 10 le autoclavi, una miriade di attrezzature come bettoline, cisterne e aree di stoccaggio per la messa in riserva di rifiuti.

Quali sono state le iniziative più importanti che avete promosso?

Gli appuntamenti di spessore promossi dalla nostra Associazione sono stati numerosi, a cominciare dal forum internazionale "Adriatico e Jonio come risorse del Mediterraneo" tenutosi nel 2003. Da non dimenticare poi la nostra costante partecipazione a una delle principali manifestazioni nazionali nell'ambito dell'ecologia, ovvero la fiera Ecomondo di Rimini, nella cui ultima edizione abbiamo istituito un apposito forum sulle novità legislative introdotte dal D. Lgs. 182/2003. Ultimo, ma non certo per importanza, ricordo il *Convegno internazionale sulla prevenzione e il controllo degli inquinamenti marini non accidentali nel Mediterraneo*, organizzato lo scorso Novembre ad Ancona dal REMPEC con il patrocinio della Regione Marche.

Come vi siete posti in merito alla direttiva CE 2000/59 e il D. Lgs n. 182 che ha ridisegnato le regole nella gestione dei rifiuti da navi nei porti?

Intanto, va detto che le nostre aziende effettuano da decenni i servizi ecologici alle navi e le nostre strutture sono all'avanguardia rispetto al resto dei paesi UE ed extra UE, sia da un punto di vista organizzativo che d'efficienza tanto che lavoriamo per esportare la nostra tecnologia oltremare. Grazie alla nostra qualificata esperienza nel settore, abbiamo potuto fornire importanti contributi a tutte le autorità preposte sia a livello locale (Capitanerie di Porto, Autorità Portuali) sia a livello centrale (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Ministero delle Infrastrutture, Comando Generale delle Capitanerie di Porto).

In particolare quest'anno, abbiamo fornito un notevole con-