

# TRAPANESE TRASPORTI SRL

*Dal 1988 al servizio del Porto di Trapani*

a cura di **Fabio Paci**

*Che spazzatura produce una barca a vela da competizione, come Alinghi o Luna Rossa?*

*Una curiosità oziosa certo, ma chissà non l'abbiano i profani della vela quando tra qualche mese, nell'ottobre 2005, il porto di Trapani ospiterà le fasi di qualificazione per la coppa America e sarà base degli equipaggi che si sfideranno per la Louis Vuitton Cup.*

*Lo abbiamo chiesto a **Salvuccio Pumo, amministratore e direttore tecnico dell'azienda Trapanese Trasporti srl** che da anni opera nello smaltimento dei rifiuti nell'area portuale.*

## **Chi meglio di lei può rispondere?**

Non credo che imbarcazioni altamente tecnologiche come quelle da competizione, destinate ad ospitare esclusivamente gli equipaggi per il solo tempo della regata velica, producano rifiuti. Probabilmente il carico di rifiuti sarà prodotto, invece, dalle decine di unità d'appoggio che giungeranno nel porto. Per la Louis Vuitton Cup ci saranno anche un paio di navi da crociera, che rimarranno in rada, per l'ospitalità al personale che si occuperà della logistica e degli aspetti tecnici delle imbarcazioni da regata. La Trapanese Trasporti, l'azienda che dirigo dal 1988, è comunque pronta a far fronte all'evento.

## **Il porto di Trapani nei prossimi mesi subirà una radicale trasformazione, sono previsti investimenti per quasi 70 milioni di euro. Cambierà qualcosa per la sua azienda?**

Maggiore traffico di navi, forse... e quindi maggiori responsabilità.

## **...ed anche maggiori guadagni?**

Certo anche quelli, lo speriamo... perché negarlo. Ogni azienda punta a crescere e migliorare il proprio posizionamento sul mercato. Del resto, dopo anni di attività nel settore dei servizi ecologici portuali riteniamo di poter esprimere

qualità ed efficienza sufficienti a garantire il soddisfacimento dei nostri clienti, vecchi e nuovi.

## **Insomma il vostro lavoro è sbarcare la spazzatura dalle navi?**

Detto semplicisticamente in due parole... sì, questo è il nostro lavoro, ma offriamo anche diversi altri servizi.

La Trapanese Trasporti è una Srl costituita nel 1988 ed operativa nel porto di Trapani dal 1989; io ne sono fin dall'inizio, l'amministratore ed il direttore tecnico. Oggi abbiamo un fatturato di circa 300 mila euro; occupa cinque persone a tempo indeterminato e, in relazione alle commesse, è giunta ad occupare fino a trentacinque persone a tempo determinato. Tra i clienti dell'azienda trapanese, oltre al Porto, ci sono anche l'aeroporto militare (una base con più di 1500 uomini), imprese che hanno i loro stabilimenti nell'area industriale, ed anche alcune imprese edili (che richiedono il servizio di ritiro degli sfabricidi). Nel parco mezzi della Trapanese Trasporti ci sono compattatori, satelliti (i motorizzati cassonati), veicoli per il trasporto di cassoni scarrabili (da 4 metri cubi fino a 30), spazzatrici, cisterne scarrabili per la raccolta delle acque di morchia e di sentina, cassonetti e campane per la raccolta differenziata dei rifiuti, un battello antinquinamento.

L'acquisto del battello antinquinamento in particolare, esprime la volontà dell'azienda di dotarsi dei mezzi per operare in ambito portuale mantenendo alto lo standard del servizio. In linea con i suggerimenti dell'Associazione Nazionale Servizi Ecologici Portuali, di cui siamo associati.

La Trapanese Trasporti ha l'autorizzazione per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti classificati nelle categorie: 1 - solidi urbani ed assimilabili-; 4 -speciali non pericolosi- e 5 -pericolosi-. Alla prima categoria appartengono tutti i rifiuti provenienti dalle cucine delle navi, e dalle mense di bordo. Alla quarta i rifiuti prodotti nel ciclo di manutenzione ordinaria della sala macchine come ad esempio filtri olio, stracci sporchi di gasolio, guarnizioni ed altro. Infine alla





quinta categoria, rifiuti pericolosi, appartengono acque e morchie di sentina, residui di diluenti e vernici usati per la manutenzione di paratie e parti dello scafo. Tutte le navi in transito nei porti hanno l'obbligo di smaltire in maniera controllata i rifiuti.

#### **Da quando c'è tanto rigore nello smaltimento dei rifiuti sulle navi?**

Lo prevede il codice della navigazione e, in particolare, l'annesso 5° della Marpol, la regolamentazione che disciplina tutte le misure antinquinamento in mare. Tutte le navi che abbiano navigato più di dodici ore arrivando in porto devono smaltire i rifiuti prodotti in quel lasso di tempo. Se la nave si ferma in porto più di un giorno deve scaricare i rifiuti che produce ogni 24 ore.

#### **Chi vigila sul rispetto di queste regole?**

Il comandante della nave è responsabile dell'operazione di sbarco rifiuti, che siano pericolosi o non pericolosi. Prima dell'ingresso in porto il comandante deve trasmettere la documentazione dettagliata per tipo di rifiuto alla capitaneria.

L'attività di scarico dei rifiuti è sottoposta al controllo dell'autorità portuale. Il comandante della nave, all'arrivo, deve mettere a disposizione del nostromo del porto tutti i registri di bordo, tra i quali quelli relativi ai rifiuti. Dai registri si evince l'ultima operazione di smaltimento che deve essere comprovata, per altro, dalla attestazione che viene rilasciata dall'operatore di servizi ecologici dell'ultimo porto toccato dall'unità. Per ogni operazione, oltre all'annotazione a registro, viene rilasciata una bolletta. Quando si tratta di rifiuti "speciali", che siano pericolosi o meno, viene anche rilasciato il formulario di identificazione del rifiuto. Un'ulteriore attestazione che certifica che il rifiuto è stato preso in carico dall'operatore e portato in discarica o in un centro di trattamento e smaltimento. Insomma una garanzia, per il comandante della nave, che i rifiuti di cui è responsabile vengano conferiti, con le opportune procedure, nella discarica giusta e nel pieno rispetto della legge.

#### **La norma dispone che responsabile del rifiuto, fino al sito di smaltimento, sia il produttore.**

I nostri uffici gestiscono la procedura attraverso un software per l'emissione dei formulari e per il carico e scarico dei rifiuti. I dati raccolti servono per la stesura della dichiarazione annuale (certificazione Mud) che deve essere prodotta sia dal trasportatore che dal produttore dei rifiuti. Un adempimento amministrativo di cui si fa carico il concessionario trapanese e del quale compagnie di navigazione e armatori vengono sgravati. Ad oggi l'ottanta per cento del naviglio trapanese, in termini di stazza lorda, smaltisce i rifiuti attraverso il concessionario. Più restii ad entrare a regime gli armatori dei

piccoli pescherecci. Giungere ad un radicale cambiamento di abitudini e di attenzione verso l'ambiente, non è stato facile, neppure con le grandi imbarcazioni.

#### **La Trapanese Trasporti, nei primi dieci anni di attività, avrà dovuto consolidare la sua presenza in porto prima sul piano culturale, poi su quello operativo...**

In effetti all'inizio qualche resistenza alla novità c'è stata – ricorda Pumo – ma devo anche dire che in taluni casi le compagnie di navigazione mi hanno cercato. La Ustica Lines, appena giunta a Trapani con le sue unità ci ha contattato attraverso i suoi rappresentanti. Una bella soddisfazione. Fino a quel momento avevamo avuto la sensazione di avere "imposto" la nostra impresa, poi altri hanno seguito l'esempio della Ustica Lines.

#### **In qualche modo gli armatori sono obbligati a conferire a voi, e potete operare le tariffe che volete!**

L'obbligo è stabilito dalla legge e le tariffe sono concordate dalle rappresentanze degli armatori e delle compagnie di navigazione (Federagenti e Federlinea) con il Ministero della Marina. Ogni unità paga in base alle tonnellate di stazza lorda ed in base alle persone imbarcate: passeggeri ed equipaggio. Le tariffe sono ferme dal 1990, mentre il costo dello smaltimento è, giustamente, cresciuto negli ultimi 10 anni. E poi c'è la vigilanza della nostra associazione, l'Ansep che è molto rigorosa nel far rispettare i nostri diritti, ma anche i nostri doveri.

#### **Anche le imprese che operano in zona portuale, nelle aree demaniali, smaltiscono attraverso la Trapanese Trasporti?**

Alcune sì, altre non ancora. Il diverso atteggiamento, la modificazione culturale di cui parlavamo è ancora in atto. Del resto Trapani è una città che ha una stretta connessione, anche urbanistica, con il suo porto. In talune zone non vi sono neppure delimitazioni fisiche né barriere. Ma abbiamo pazienza. E poi magari grazie alla Louis Vuitton Cup ed alle trasformazioni cui andrà incontro il porto di Trapani cambierà anche l'atteggiamento di molti verso il servizio di ecologia portuale; per la qualità del lavoro della Trapanese Trasporti, se non bastasse la nostra parola, c'è la certificazione Iso 9001:2000 dal Registro Italiano Navale che garantisce che nell'espletamento del servizio vengono applicate tutte le procedure di garanzia e qualità.



# Il porto di Augusta e il rilancio dell'Autorità Portuale

di Gianni D'Anna

## Cenni storici

L'ampia rada di Augusta è compresa tra Capo Santa Croce a nord e Punta Magnisi a Sud. Si tratta di uno tra i più imponenti bacini portuali di formazione naturale. Grazie alla sua posizione, alla disponibilità di fondali considerevoli, alla presenza di grandissimi quantitativi di acqua potabile, terreno pianeggiante e fertile, alle sue coste basse ed accessibili, sin dai tempi remoti ha attirato i navigatori che incrociavano al largo della costa orientale della Sicilia.

Fu nel VII secolo a.C. che su un pianoro a sud-ovest della rada sorse la città micenea di *Megara Hiblaea*, tra i corsi d'acqua Cantera e San Cusumano. Probabilmente la presenza della rada megarese, interna e del Golfo Xifonio all'esterno, fu il motivo che indusse l'imperatore Federico II di Svevia a fondare l'attuale città di Augusta nel 1232, ordinando la costruzione di uno dei più interessanti castelli costieri del sud Italia. Le rade, interna ed esterna, sono in collegamento attraverso il Rivellino, la zona a nord dell'abitato, il cui istmo fu tagliato in epoca spagnola per ragioni di sicurezza militare che trasformarono la città in isola.

## Posizione

La sua posizione geografica 37° 12' 37" N - 15° 13' 34" la pone al centro delle rotte del Mediterraneo, sia lungo la direttrice nord-sud, sia su quella est-ovest. Il porto è connesso con le principali strade provinciali e statali della regione Sicilia. Queste le distanze dalle principali città e zone industriali: 28 km da Catania e dal suo aeroporto internazionale, 25 km da Siracusa, 140 km da Messina e 250 km da Palermo. La ferrovia è vicina all'area commerciale di Punta Cugno. Altre informazioni sono disponibili sul sito internet [www.barbours.net](http://www.barbours.net) - *La guida ai porti di Sicilia*.

## Descrizione

La rada interna o Porto Megarese è racchiusa tra la costa a ponente e a nord, la città di Augusta e le dighe foranee a levante e a sud. Il suo sviluppo nord-sud è di circa 8 km e nel senso est-ovest di circa 4 km, la sua superficie utile raggiunge circa 24 milioni di metri quadrati con fondali massimi di circa 39 metri. La diga foranea si sviluppa per circa 6500 metri ed è così suddivisa:

- la diga meridionale lunga circa 1750 metri che si protende in mare dalla costa;
- la diga di mezzo o centrale che si sviluppa per una lunghezza di circa 2650 metri;
- la diga di levante lunga circa 2150 metri con direttrice nord-sud a partire dalla zona di Terravecchia.

L'accesso al porto avviene attraverso

l'imboccatura principale di levante larga circa 400 metri, con fondali di oltre 35 metri. È presente anche una seconda entrata, l'imboccatura di scirocco, detta anche "passo inglese", larga circa 300 metri con fondali di 16 metri, protetta dal lato di sud-est da un braccio della diga centrale di circa 200 metri.

## Servizi e strutture

Il porto è uno dei più importanti d'Italia per il movimento di prodotti petroliferi. Sin dagli anni cinquanta ha avuto uno sfruttamento commerciale legato all'industria petrolifera e chimica, i prodotti petroliferi grezzi vengono trasformati in materie prime come benzine, lubrificanti, prodotti chimici per le lavorazioni di base. È mancata la volontà politica ed imprenditoriale di affiancare a queste produzioni una industria di sfruttamento di queste materie, quindi le aziende della zona si sono limitate alla manutenzione degli impianti, senza creare quelle piccole e medie industrie di trasformazione che avrebbero potuto dare maggiori garanzie di occupazione e sviluppo.

Oggi si risente della crisi petrolifera e chimica che lascerebbe un vuoto nell'economia basata su queste attività monotematiche. Nessuno ha creduto necessario programmare una riconversione o diversificazione in vista della variazione degli assetti produttivi causati da una globalizzazione sempre più evidente.

Da qualche anno si è cercato di dare maggiore sviluppo all'area commerciale cercando di creare le condizioni per un maggior flusso nell'esportazione ed importazione di merci varie. Quest'area è collocata nella zona di Punta Cugno, a



Il Segretario generale Venerando Toscano e il Presidente dell'Autorità Portuale Giuseppe Spanò nello stand al Salone Internazionale della Logistica e dei Trasporti nel Mediterraneo (Barcellona).



Porto Megarese

nord-ovest della rada megarese, dispone di circa 300.000 metri quadrati di aree di stoccaggio, è in corso di realizzazione il progetto di espansione che, alla fine del 2008, porterà a 1.100.000 i metri quadrati disponibili per le aree di stoccaggio disponibili per la movimentazione dei containers, con nuove banchine con pescaggio sino a 16 metri di profondità. Attualmente le strutture disponibili consistono in un pontile Ro-Ro lungo 256 metri, tre banchine a cui possono ormeggiare contemporaneamente due navi sino a 25.000 tonnellate di stazza. In quest'area vengono stoccate e movimentate le merci provenienti dall'estero e destinate alle aziende e imprese della provincia: zolfo e cemento sono tra le merci maggiormente esportate; marmo, legno e parti meccaniche per le industrie della zona sono, invece, le merci maggiormente scaricate. Un considerevole parco di mezzi meccanici è al servizio dell'area commerciale e riesce a soddisfare le operazioni di movimentazione: tre gru mobili *Gottwald* da 100 e 63 tonnellate, quattro gru mobili *Italgru* da 50 e 30 tonnellate, due *fork-lift* da 45 tonnellate. Sono presenti inoltre tramogge e nastri trasportatori per la movimentazione di merci in sacchi, sfusa come grano, zolfo in pillole, fertilizzanti.

Lo scalo è autorizzato anche per l'import/export di animali vivi, prodotti freschi come frutta, verdura e carni, è sede di Dogana e di magazzini e aree doganali all'interno dell'area commerciale.

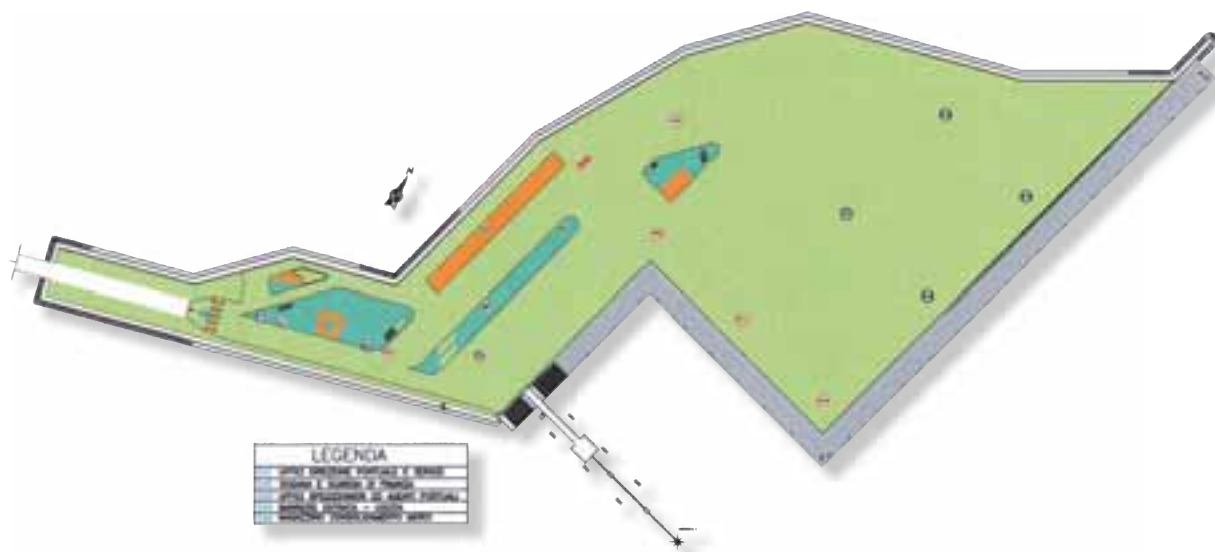
Il porto di Augusta è uno dei più attrezzati della Sicilia e del Mediterraneo per quanto riguarda le costruzioni e le riparazioni navali, sono presenti bacini galleggianti per navi di media stazza, cantieri navali capaci di costruire imbarcazioni in legno e metallo. Inoltre sono presenti officine navali, meccaniche, elettriche, elettroniche, con personale altamente specializzato, palombari e sommozzatori. Augusta

è insomma uno dei porti più completi, capace di soddisfare qualunque richiesta degli armatori che decidono di effettuare lavori di manutenzione e riparazione.

Il porto è sede dell'Autorità portuale dal 2001. Nello stesso sono presenti le seguenti forze armate: Guardia Costiera, Capitaneria di porto, Guardia di Finanza, Polizia di Stato e Arma dei Carabinieri; tutte con squadra nautica operativa. I servizi disponibili sono i seguenti: Vigili del fuoco, guardia ai Fuochi, antinquinamento, pilotaggio, ormeggiatori, rimorchiatori, ente di classifica, barcaioi, consulenti chimici, avvisatore marittimo, guardiania di bordo, raccolta e smaltimento rifiuti a mezzo inceneritore, rifornimento idrico, bucheraggio di combustibili e olio lubrificante, azotatura, raccolta e smaltimento di acque di sentina e zavorra, agenzie marittime, spedizionieri doganali, forniture navali di macchina e coperta.

#### L'Autorità Portuale

Istituita nel 2001, l'Autorità Portuale di Augusta, è una delle più giovani tra quelle italiane. Dopo la prima fase, in cui l'ente è stato commissariato, nell'ottobre del 2003 è stato eletto Presidente l'ingegnere navale Giuseppe Spanò. Sin dal suo insediamento ha preso in mano tutti i progetti fermi nei cassetti, ha preso contatti con l'Amministrazione cittadina per avviare una sinergia utile per lo sviluppo delle attività portuali, dopo anni di disinteresse e mancanza di iniziative. La situazione è stata analizzata con la collaborazione degli operatori portuali e forze sindacali, che sin dall'inizio hanno trovato in Spanò una forte determinazione. Sono stati individuati i problemi e le possibili soluzioni. L'Autorità Portuale ha insomma vissuto un rilancio completo, in grande stile, ad iniziare dalla partecipazione al Salone Internazionale della Logistica e dei Trasporti nel Mediterraneo che si è tenuto



Area portuale



*Movimentazione container*

a Barcellona, dove era presente uno stand delle cinque authorities siciliane.

*“Grazie a questo evento, - dice il Presidente Spanò - per la prima volta abbiamo avuto l’opportunità di presentare alla ribalta internazionale le strutture e le potenzialità del porto di Augusta. Abbiamo avuto interessanti contatti con i rappresentanti di società di trasporto provenienti da tutta Europa, ma anche da paesi extra-comunitari come Algeria, Libia, Cile e Brasile. Finalmente il porto di Augusta è stato presentato come merita, abbiamo registrato parecchio interesse, soprattutto per le potenzialità legate agli ampi spazi disponibili e ai fondali che consentono l’ormeggio di grosse navi da carico, rispetto ad altri porti dell’area mediterranea.*

*L’area - continua Spanò - sarà suddivisa in tre zone distinte: traffico Ro-Ro, movimentazione carichi secchi, e movimentazione/stoccaggio containers. A tale scopo abbiamo avuto un finanziamento per la realizzazione di un terminal container che ci permetterà di essere altamente competitivi prima della scadenza del 2010, data fissata per l’apertura delle aree di libero scambio di merci e passeggeri che ci potrà vedere protagonisti. Dal primo luglio le strutture portuali sono in regola con l’International Ship and Port Facility Security Code’, il protocollo internazionale sulla prevenzione del terrorismo internazionale e la proliferazione e i traffici illeciti di materiali per la costruzione di armi di distruzione di massa”.*

**COSTRUZIONI NAVALI**  
**CMC**  
S.p.A.  
**SETTORE AMBIENTE**

**ArHab**  
battello antinquinamento

Costruzioni Navali CMC snc di Bacci Alvaro&C.: via Aurelia Km. 284, 57018 VADA Livorno (Italia) - Tel. ++39 (0)586 767052, Fax ++39 (0)586 789003