



Labromare srl

Difendere l'ambiente: molti ne parlano, a Livorno c'è chi lo fa 365 giorni all'anno

La Labromare srl, nata nel 1969 come Società di servizi per la difesa dell'ambiente, costituisce attualmente una Azienda "leader" nel settore delle bonifiche ambientali e nei servizi portuali di raccolta e smaltimento dei rifiuti.

Nel corso dei suoi 35 anni di storia l'Azienda ha esteso il proprio raggio di azione a tutto il territorio nazionale, offrendo servizi in campo pubblico e privato e investendo notevoli risorse finanziarie e professionali nello sviluppo progettuale e tecnologico.

La struttura operativa della Labromare è costituita da due divisioni: La Divisione mare e la Divisione terra.

Queste due divisioni identificano due poli operativi in grado di gestire in modo specialistico i servizi relativi ai vari segmenti di mercato con efficienza ed efficacia e nello stesso tempo svolgere tutti i servizi antinquinamento garantendo il pronto intervento 24 ore su 24 per tutti i 365 giorni dell'anno.

Labromare ha realizzato negli ultimi anni importanti investimenti, specialmente nel settore portuale, all'interno della cinta doganale, con la realizzazione del centro di raccolta, trattamento e recupero degli oli delle acque di sentina e delle miscele oleose e dell'impianto destinato allo stoccaggio trattamento e sterilizzazione dei rifiuti solidi ritirati dalle navi in attuazione del D.M. 22/05/01.

Altri servizi in ambito portuale riguardano la sorveglianza antinquinamento marino, le consegne via mare di provviste alle navi e la pulizia degli specchi acquei portuali.

Il successo della Labromare si basa anche sulla disponibilità di personale esperto che assicura uno standard di "qualità" adeguato alle dinamiche che il mercato richiede e nel rispetto delle normative sia in tema di sicurezza di tutela dell'ambiente, testimoniate da 15.300.000 ore di lavoro senza alcun incidente significativo.

Infatti, con l'obiettivo di rispondere sempre più adeguatamente alle esigenze di mercato e di soddisfare le richieste della propria clientela, l'Azienda ha conseguito

la certificazione ISO 9001:2000. Contemporaneamente ha ottenuto le certificazioni SOA per le seguenti categorie: OG:7 opere marittime e lavori di drenaggio; OG:12 opere e impianti di bonifica e protezione ambientale; OS:15 pulizia di acque marine, lacustri e fluviali.

La Labromare ha sempre puntato sulla completezza dei servizi consolidando l'immagine di **"fornitore globale"** per la difesa dell'ambiente, con l'intento di trasmettere al mercato la reale potenzialità dell'azienda che da anni assicura ai clienti un "ottimo rapporto" costo-prestazioni, grazie al patrimonio di conoscenze ed esperienze del personale altamente specializzato. Questa impostazione nell'affrontare le attività è basata sulla "visione" reale del servizio.

Uno staff tecnico altamente qualificato consente il monitoraggio di tutte le fasi del servizio: la richiesta del cliente, il piano di lavoro e di sicurezza, le relazioni con gli enti territoriali preposti, la realizzazione nel rispetto della normativa, il controllo dello stesso. Tutte queste attenzioni evitano al cliente di trovarsi in situazioni di "criticità".

Per questo la nostra frase aziendale - "Difendere l'ambiente - molti ne parlano, noi lo facciamo 365 giorni all'anno" - è un dato di fatto ed una missione concretamente attuata e non un mero slogan.



Labromare s.r.l.

Via E. Quaglierini, 10/b - 57123 LIVORNO

Tel. (+39) 0586 44.79 - Fax 0586 40.97.48

www.labromare.it - info@labromare.it



Porto di Taranto

Caratteristiche e dati sui traffici

a cura dell'Autorità Portuale di Taranto

fonte foto: Autorità Portuale di Taranto

foto realizzate da Reportages Fotografici s.a.s. di Francesco Schiamone & C.



Caratteristiche geomorfologiche e collegamenti intermodali

Il porto di Taranto si sviluppa su una superficie di circa 3.800.000 m² con circa 9,5 km di banchine operative. Presenta fondali che vanno da 8,5 a 15 m, ad eccezione del IV sporgente dove si raggiungono i 25 m di profondità.

Lo scalo è collegato direttamente con la rete ferroviaria nazionale (raccordo ferroviario sul terminal contenitori), con la rete stradale e con quella autostradale (all'altezza della città di Massafra: 18 km).

Il porto dista rispettivamente 90 e 75 km dagli scali aeroportuali di Bari e Brindisi dai quali partono e arrivano quotidianamente voli da e verso i principali scali italiani ed europei. Inoltre è presente a circa 20 km lo scalo aeroportuale *Arlotta* di Grottaglie, il quale, grazie anche all'attivazione del Varco Nord che collega direttamente il porto con la città di Grottaglie, potrebbe rappresentare un'ulteriore opportunità di sviluppo del trasporto intermodale delle merci.

Il traffico commerciale

a) Le attività del terminal contenitori

Il 29 giugno 2001 venne attivato il terminal contenitori, gestito dalla *Taranto Container Terminal S.p.A.* (società del Gruppo *Evergreen Marine Corporation*), con sole due linee di navigazione oceanica (linea FEM e linea CEM).

Ad oggi sono attive cinque linee di navigazione oceanica e otto linee *feeder*. Queste ultime collegano in modo capillare lo scalo jonico con tutto il Mediterraneo fino al Mar Nero (Tabella 1).

Il traffico di contenitori, nel 2005, ha fatto registrare un leggero calo (Tabella 2) dovuto ai necessari lavori di pulizia dei fondali (da -14 m a -15 m) al terminal che hanno consentito, a partire dallo scorso mese di ottobre, l'ormeggio a pieno carico di navi portacontenitori di 8.200 TEUs.

Non si tratta solo di *transshipment*: nel 2004 il 14% e nel 2005 il 12% del totale dei contenitori movimentati, infatti, ha derivazione/provenienza dal territorio jonico/regionale/nazionale (5-6% via ferrovia; 7-8% via strada).

L'incremento del non *transshipment* è correlato anche al collegamento del terminal con la rete ferroviaria nazionale: dal 2002 ogni giorno da/per il terminal jonico partono e sono diretti in media quattro convogli di merce containerizzata da/verso gli interporti di Nola, Bologna, Ancona, Civitavecchia.

Di recente, inoltre, il collegamento ferroviario dello scalo ha ricevuto ulteriore impulso. Nel protocollo di intesa siglato lo scorso settembre 2005 tra Comune di Taranto, Autorità Portuale e *Trenitalia*, le parti si sono impegnate, in considerazione dei comuni obiettivi e ciascuna per quanto di propria competenza, a promuovere lo sviluppo del trasporto ferroviario quale modalità fondamentale per garantire una valida risposta alla crescente domanda di trasporto nel rispetto dell'ambiente.

Tabella 1 - Linee attive nel Porto di Taranto

Linee di navigazione	Percorso
Linea CEM - China-Europe-Mediterranean Service	Shanghai - Ningbo - Yantian - Hong Kong - Tanjung Pelepas - Taranto - Rotterdam - Hamburg - Thamesport - Taranto - Tanjung Pelepas - Kaohsiung - Hong Kong - Shanghai - Ningbo - Yantian
Linea FEM - Far East - Mediterranean Service	Ningbo - Xiamen - Hong Kong - Kaohsiung - Tanjung Pelepas - Colombo - Taranto - Genova - Fos - Barcellona - Valencia - Taranto - Jeddah - Colombo - Port Keelung - Tanjung Pelepas - Kaohsiung - Ishigahi - Ningbo
Linea ADR - China Adriatic Express Service	Ningbo - Xiamen - Yantian - Hong Kong - Tanjung Pelepas, Port Keelung - Colombo - Taranto - Trieste - Koper - Venezia - Rijeka - Taranto
Linea ELS - Europe Levant Service:	Thamesport - Rotterdam - Amburgo - Anversa - Lisbona - Taranto - Pireo - Istanbul/Kumport - Izmir - Taranto
Linea IMS - Inter Mediterranean Service	Taranto - Alessandria - Limassol - Ashdod - Izmir - Haifa - Taranto
Linea Levant "A"	Gioia Tauro - Malta - Taranto - Limassol - Beirut - Lattakia - Mersin
Linea Adriatic/Egypt	Ravenna - Venezia - Koper - Ancona - Taranto - Damietta - Alexandria
Linea Ro-Ro	Bar - Rijeka - Ploce - Taranto - Gioia Tauro
Linea TAG	Taranto - Salonicco - Haydarpara - Taranto
Linea TSS	Taranto - Salonicco - Taranto
Linea Tunis "A"	Gioia Tauro - Taranto - Tunisi
Linea Tyrrhenian "D"	Taranto - La Spezia - Livorno - Civitavecchia
Linea "BSS" Black Sea Service	Taranto - Pireo - Gemlik - Haydarpara - Costanza - Odessa - Varna



Tabella 2 - Movimentazione dei contenitori dalla data di attivazione (*dal 29 giugno 2001)

Anno	2001*	2002	2003	2004	2005
TEU	197.755	471.570	684.215	763.318	716.856

Lo scorso 15 novembre è stato avviato, in via sperimentale, un collegamento ferroviario spot che ha portato, con un *transit time* di 36 ore, i container direttamente dal porto di Taranto allo scalo merci di Monaco di Baviera, utilizzando la dorsale adriatica e il nodo di Bologna. È prevista l'attivazione del servizio, in via definitiva, nei prossimi mesi del 2006 con l'obiettivo di raggiungere un *transit time* di 27 ore.

Si tratta di un passo importante per il collegamento di Taranto con il centro Europa soprattutto se si considera che gli operatori internazionali chiedono sempre più di frequente la possibilità di sbarcare le merci in scali mediterranei meno congestionati rispetto a quelli del Nord Europa per poter poi raggiungere, via ferrovia, i mercati dell'Europa Centrale e Centro-Orientale.

b) Le attività sulle banchine libere (non privatizzate)

Al fine di incentivare il trasporto combinato strada-mare, sono state messe a disposizione dell'utenza interessata, le banchine del porto commerciale denominate *Calata 1* (m 240 di lunghezza; m 8,5 di fondali), *1° Sporgente* (450 m, lato ponente e testata, di lunghezza operativa; 8-12,5 m di fondale) e *Calata 2* (290 m di lunghezza; 12,5 m di fondali).

Attualmente viene movimentata merce varia (pale eoliche, pesce congelato, ecc.), rinfuse e prodotti siderurgici. Di recente sono state movimentate circa 10.000 auto nuove.

Dette banchine sono situate:

- fuori dalla cinta cittadina, anche se confinanti con la città vecchia;
- nella immediata prossimità del varco doganale;
- a ridosso delle rete autostradale nazionale con l'immediato accesso alla Taranto-Bari-Napoli/Bologna ed alla Taranto-Reggio Calabria;



- in prossimità di ampie aree libere utili per le necessità di tale tipo di traffico.

Inoltre, l'attivazione del nuovo varco di ingresso al porto commerciale (*Varco Nord*), avvenuta il 6 dicembre u.s., rappresenta un'ulteriore agevolazione per il traffico dei mezzi pesanti consentendo il collegamento diretto dello scalo con la rete stradale nazionale e inoltre contribuisce anche a decongestionare il traffico cittadino in corrispondenza del "*varco di levante*", che costituiva l'unico varco di accesso al porto.

Tutti questi fattori positivi assicurano ai mezzi in entrata/uscita al/dal porto la massima scorrevolezza e rappresentano un notevole incentivo per l'utilizzo dello scalo da parte di operatori specializzati nel traffico Ro-Ro/Ro-Pax.

Inoltre se si considera la previsione di dedicare le aree/banchine libere della zona est del porto a traffici commerciali, possibilmente connessi al progetto comunitario denominato "*Autostrade del Mare*", appare di tutta evidenza come tale ulteriore accesso sia davvero strategico.

Il traffico industriale

Il traffico industriale del porto di Taranto è costituito dalla movimentazione delle merci (*materie prime e prodotti finiti*) connesse all'attività dello stabilimento siderurgico dell'*ILVA S.p.A.*, dello stabilimento petrolifero dell'*ENI S.p.A.* e del cementificio *CEMENTIR - Cementerie del Tirreno Spa.*

a) Traffico connesso all'attività dello stabilimento siderurgico

Il traffico generato dall'attività dell'*ILVA SpA* si è attestato, ormai da anni, su una movimentazione media annua complessiva di 30/32 milioni di tonnellate, di cui circa 11,5 milioni di prodotti finiti.

L'importanza di tale tipo di traffico, che oltre al cabotaggio nazionale, copre tutto il Mediterraneo fino al Mar Nero, è di particolare rilievo ai fini ambientali e della sicurezza per la natura stessa delle materie prime (minerali alla rinfusa, carbone, ecc.) e dei prodotti finiti (lamiere, *coils*, tubi, ecc.) trasportati, in quanto sottrae traffico alla modalità terrestre.

In tale contesto lo scalo jonico assume il ruolo di leader per tale tipologia di traffici.

b) Traffico connesso all'attività dello stabilimento petrolifero

La movimentazione di rinfuse liquide sul terminal petrolifero, connessa all'attività della raffineria dello stabilimento *ENI SpA*, consiste nello sbarco del petrolio greggio e l'imbarco di prodotti raffinati. L'andamento dei traffici connessi a tali attività si è da anni attestato su un totale di 5,5-6 milioni di tonnellate.

c) Traffico connesso all'attività della Cementir

L'attività della *Cementir* assicura al porto una movimentazione annua di circa 400.000-500.000 tonnellate. Le opera-

zioni di carico/scarico vengono effettuate sulle banchine in concessione.

Tabella 3 - Volume del traffico merci nel Porto di Taranto

Merchi	2005	2004	Variaz. %
Rinfuse liquide	6.906.752	6.789.266	1,7%
Rinfuse solide	24.117.105	21.165.340	13,9%
Totale rinfuse	31.023.857	27.954.606	11,0%
Merchi in container	5.060.355	5.372.544	-5,8%
Altri merci varie	11.572.742	10.254.468	12,9%
Totale merci varie	16.633.097	15.627.012	7,0%
Tot. generale (tonn.)	47.656.954	43.581.618	9,4%
Tot. contenitori (Teu)	716.856	763.318	-6,1%
SBARCHI	29.992.716	27.524.097	9,0%
Rinfuse liquide	3.224.025	3.671.228	-12,2%
Rinfuse solide	21.341.057	18.708.851	14,1%
Totale rinfuse	24.565.082	22.380.079	9,8%
Merchi in container	2.576.698	2.781.592	-7,4%
Altri merci varie	2.850.936	2.362.426	20,7%
Totale merci varie	5.427.634	5.144.018	13,3%
Contenitori (TEU)	360.735	381.922	-5,5%
IMBARCHI	17.664.238	16.057.521	22,2%
Rinfuse liquide	3.682.727	3.118.038	18,1%
Rinfuse solide	2.776.048	2.456.489	13,0%
Totale rinfuse	6.458.775	5.574.527	15,9%
Merchi in container	2.483.657	2.590.952	-4,1%
Altri merci varie	8.721.806	7.892.042	10,5%
Totale merci varie	11.205.463	10.482.994	6,4%
Contenitori (TEU)	356.121	381.396	-6,6%

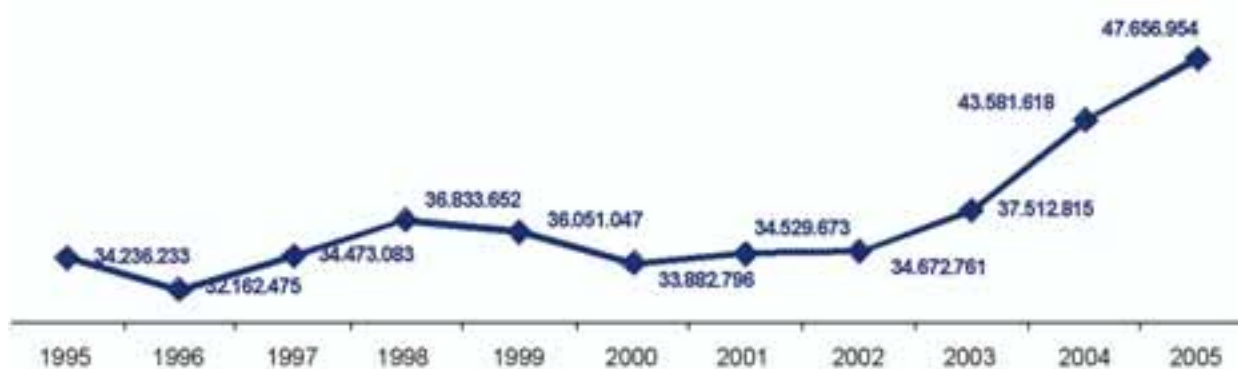


Grafico 1 - Merci movimentate nel Porto di Taranto 1995-2005 (in tonnellate)