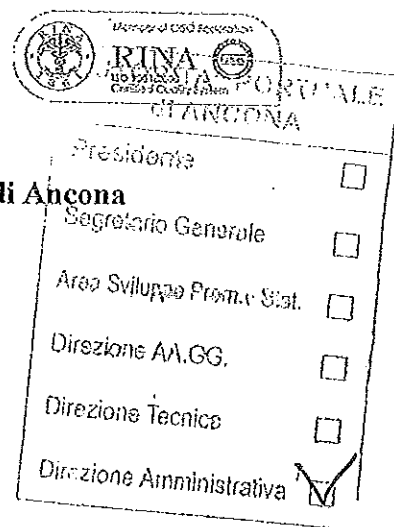




ARR-005876-15_10_2014



Spett.le
Autorità Portuale di Ancona
Molo S. Maria
60121 Ancona

c.a. Egregio Signore
Commissario
Rodolfo Giampieri

Ancona, 14 ottobre 2014
Prot. 154/14

Oggetto: Avvio consultazione pubblica preliminare sul futuro assetto di banchine ed aree portuali per la zona compresa tra le banchine a n. 21 e n. 26 del Porto di Ancona destinate alle operazioni di imbarco, sbarco, deposito e movimentazione della merce. (vs. prot. n. 002159 datata 08.09.2014)

Egregio Commissario,

la presente in riscontro all'avviso di avvio di consultazione pubblica della Autorità Portuale di Ancona (APA) prot. n. 002159 dell'8.09.2014, con cui:

- date atto del fatto che in data 6.07.2015 scadrà la concessione di banchine e gru e manufatti portuali assentita ad Ancona Merci (AM) per lo svolgimento delle operazioni di sbarco e imbarco merci nel porto di Ancona;
- affermate che APA è "chiamata ad avviare a breve i procedimenti amministrativi per l'aggiudicazione delle nuove concessioni";
- rendete noto che intendete attivare una consultazione pubblica preliminare sul futuro assetto del porto, con riferimento alla zona compresa tra le banchine 21 e 26, destinate alle operazioni di imbarco, sbarco, deposito e movimentazione della merce, al fine di determinare l'estensione delle aree da assentire in concessione e di quelle da mantenere pubbliche;
- ricordate che l'odierno assetto del porto "è in corso di nuova definizione per effetto di molteplici interventi infrastrutturali" (in corso o di prossimo inizio).

In risposta al detto avviso di avvio di consultazione pubblica, AM – quale società già operante nel porto di Ancona, titolare di concessione e soggetto interessato a proseguire e sviluppare le proprie attività di impresa nel porto dorico - allega un elaborato contenente la propria ipotesi di assetto.

Ciò rilevato, con riferimento al procedimento di rimodulazione avviato da AM con istanza del 26 luglio 2012 si rammenta la pendenza del giudizio *nanti* il Tar Marche (RG. n. 175/13).

E pertanto, a cagione della esistenza di tale causa, siamo cautelativamente costretti a riservarci espressamente il diritto di impugnare¹ la Vostra nota prot. n. 002159, di cui in oggetto, nella parte in cui dà atto della prossima scadenza della concessione e delinea comunque un assetto dell'area portuale incompatibile con l'accoglimento della predetta istanza di rimodulazione presentata da Ancona Merci S.c.p.a.

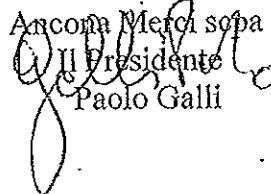
Per reciproca chiarezza, si segnala che la manifestazione di interesse al presente procedimento di consultazione, come il deposito dell'elaborato allegato alla presente, non costituisce in alcun modo rinuncia espressa o tacita né atto di acquiescenza implicita o esplicita, ad alcuno dei contenziosi e/o procedimenti amministrativi già in essere tra AM ed APA e, specificamente, al giudizio RG n. 175/13 di cui si è accennato sopra.

Si resta pertanto a disposizione per eventuali audizioni di approfondimento, certamente utili anche a cagione degli annunciati "*molteplici interventi infrastrutturali*" di imminente avvio nel Porto di Ancona.

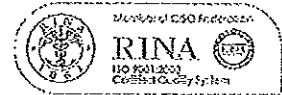
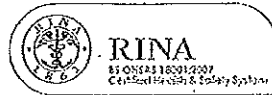
Ed invero, una volta definito l'assetto del porto potranno essere ancor più dettagliatamente illustrate le proposte depositate.

Nell'attesa quindi di essere convocati per la audizione, si resta a disposizione e si porgono distinti saluti.

Ancona Merci S.p.A.
Il Presidente
Paolo Galli



¹ Contestualmente alla delibera n. 15/14 del Comitato Portuale.



Avvio consultazione pubblica preliminare sul futuro assetto di banchine ed aree portuali per la zona compresa tra le banchine a n. 21 e n. 26 del Porto di Ancona destinate alle operazioni di imbarco, sbarco, deposito e movimentazione della merce.

Premessa

Ancona-Merci Sepa (di seguito, per brevità, AM), in persona del suo Presidente, legale rappresentante *pro tempore*, Sig. Paolo Galli, fatte salve tutte le riserve dedotte nella nota di accompagnamento al presente documento, quale "soggetto interessato a fornire il proprio contributo", espone quanto segue¹ con riguardo all'avviso di cui in oggetto.

E ciò, tenendo in particolare considerazione le esigenze di apertura alla concorrenza, nonché confermando la propria volontà di assicurare, anche nei prossimi anni, la massima possibile produttività finalizzata allo sviluppo del porto di Ancona, anche nella odierna delicata fase di transizione determinata dagli annunciati "molteplici interventi infrastrutturali" di imminente avvio.

INDICE

- 1) *Obiettivi e principi guida*
- 2) *Stato di fatto e situazione progressa*
- 3) *Ipotesi*

1) Obiettivi e principi guida

a) Obiettivi e principi guida indicati da APA:

- Principi di libera concorrenza, parità di trattamento, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità nonché pubblicità.
- Delimitazione dell'arco temporale delle nuove concessioni contenuta in un quadriennio.

b) In aggiunta, si valuti:

- Di puntare al consolidamento del traffico esistente, favorendo il suo incremento e migliorando le capacità tecnico-organizzative delle Imprese operanti.
- in vista della realizzazione delle nuove opere attese da anni e segnatamente del completamento della banchina rettilinea, il nuovo assetto dovrà prevedere la centralità della figura del terminalista (secondo quanto dispone la L. n. 84/94) e contemplare un percorso che imponga un rafforzamento delle dotazioni tecniche ed umane delle imprese

¹ Una volta definito l'assetto del porto nel corso della richiesta audizione potrà essere ancor più dettagliatamente illustrata la proposta.



autorizzate ex art 16 della legge portuale, sempre nel pieno rispetto della normativa sulla sicurezza...

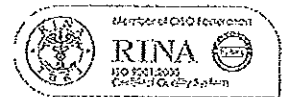
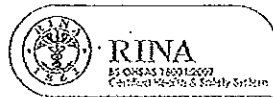
- il mantenimento delle caratteristiche di multifunzionalità del Porto di Ancona per il settore merci e contestualmente la promozione di un percorso di vocazione prioritaria che specializzi maggiormente i due settori trainanti: il traffico dei contenitori ed il traffico rinfuse/merci varie
- l'opportunità di puntare su elementi di competitività: i più urgenti per il Porto di Ancona - oltre al problema di viabilità e accessi - sono l'attualità dei fondali da adeguare e le aree da destinare a deposito; nel quadriennio di prospettiva, in attesa della ultimazione e della consegna delle opere sopra indicate, questi elementi di competitività dovranno essere ottimizzati
- la necessità di garantire una condotta trasparente, caratterizzata dal rispetto delle stesse regole per le imprese operanti nei medesimi settori;
- tali regole dovranno essere definite e chiare, superando le ambiguità (anche sotto il profilo applicativo) generate dalle ordinanze n.1/2003 e n.9/2013, il tutto garantito dall'autorevolezza del Regolatore, Autorità Portuale.

2) Stato di fatto e situazione pregressa

a) Le banchine:

B21: Trattasi di banchina pubblica, con fondale soddisfacente, con accosto preferenziale per le navi cerealicole, stante le incumbenti (silos e nastri/pompe) strutture allocate nelle immediate vicinanze. Assieme alla banchina 20 assicura la movimentazione della merce cerealicola. Questo segmento ancorché notevolmente ridotto, rispetto al passato, anche a causa della chiusura degli impianti BUNGE, ha la sua valenza nella polifunzionalità del Porto commerciale di Ancona ed appare irrinunciabile. Poiché non si prevede che nell'arco temporale dei prossimi 4 anni si possano creare le condizioni infrastrutturali per il trasferimento degli impianti cerealicoli (silos e magazzini) nelle aree di nuova realizzazione, è ipotizzabile ed auspicabile che la banchina 21 (ma anche la banchina 20) rimanga a disposizione preferenziale per le navi di cereali/semi, anche alla luce degli impegni assunti dalle nuove proprietà subentrate nei siti di stoccaggio.

B22: momentaneamente fuori servizio è attualmente una c.d. banchina pubblica, ma di fatto utilizzata in esclusiva da alcune imprese ex art 16 che si sono dotate di gru, per la movimentazione dei contenitori. E' banchina dotata di buon pescaggio, pari o superiore a quello delle B23 e B25 in concessione e dispone di uno spazio di retro banchina importante, idoneo anche alla movimentazione di tutte le tipologie di merce, il che pone gli utilizzatori in una posizione di vantaggio a fronte di un costo per il suo utilizzo insolitamente contenuto

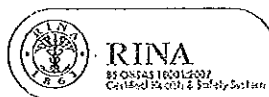


B23: in concessione ad Ancona Merci è destinata prioritariamente alle merci in contenitori essendo peraltro dotata di due gru portainers su rotaia. Le due gru di proprietà di Codesta AP ancorché datate, sono state oggetto di consistenti interventi di revamping, anche strutturale, nonché di ingenti interventi di manutenzione straordinaria ed ordinaria; esse sono ancora ben funzionanti e rappresentano comunque una risorsa. I fondali sono adeguati ad accogliere le navi contenitori che normalmente scalano il Porto di Ancona. Lo spazio operativo di retro banchina è adeguato per svolgere in sicurezza le movimentazioni connesse al trasporto dei contenitori, effettuato dalle navette (aree per la circolazione) e dai sollevatori (aree per l'assistenza alla caricazione delle navette).

B24: è banchina pubblica, di lunghezza pari a 150 metri con fondale simile alle banchine 23 e 25. L'area retrostante è utilizzata, in parte per il deposito di contenitori, in parte per deposito merce varia, anche a disposizione dell'impresa che dispone di una tensostruttura in concessione.

B25: in concessione ad Ancona Merci è la banchina destinata alle merci alla rinfusa e merci varie. È dotata di 3 gru Reggiane, fisse su rotaie, anche esse datate, ma funzionanti e rispondenti alle esigenze attuali; sono attualmente interessate da un programma di rifacimento progressivo degli impianti elettrici: esso ha già riguardato la gru Reggiane 13; sono in programma quelli riguardanti le gru Reggiane 14 e 15. Il suo fondale, originariamente di 11 metri come da Piano Regolatore, è andato progressivamente peggiorando, fino a raggiungere gli attuali 9,50 metri. Questo ha pregiudicato e pregiudica la possibilità di poter accogliere navi con rinfuse (ad esempio carbone) con carichi di 35-40.000 ton, che invece per lunghezza ed attrezzatura fissa presente potrebbero proficuamente attraccare (navi fino a 230-240 metri di lunghezza), ma che necessitano almeno di un fondale 10 metri. Condizione imprescindibile per garantire una operatività di detta banchina adeguata alle sue caratteristiche è l'esecuzione prioritaria del dragaggio per riportare il fondale almeno a quota 10,5 metri (meglio alla quota prevista dal PR). Altra condizione di criticità della banchina è rappresentata dalla presenza dei nastri trasportatori realizzati da Codesta AP. Infatti essi, comunque utili alla movimentazione del carbone a ciclo chiuso per il trasferimento al deposito ENEL, sono posizionati a 7 mt delle gru e solo a 17,5 mt dalla recinzione: ciò riduce lo spazio per il deposito di merce limitandolo a circa 1500 mq., superficie che è oggettivamente del tutto insufficiente per movimentare molte tipologie di merce voluminosa (quale ad esempio tubi/materiale ferroso di grosse dimensioni, componentistica, carichi speciali, ma anche bramme di alluminio con carichi che superino le 4000 tonnellate); ciò è di impedimento alla realizzazione completa del ciclo di banchina ed impone trasferimenti che incidono sui tempi operativi e sui costi/tariffe.

B26: già realizzata, ma non ancora in esercizio, ha una lunghezza totale pari a 343 metri. Ha un fondale di 7,5 metri. Non provvista di gru fisse. La fascia di banchina pavimentata in calcestruzzo è di soli 11,5 metri; è dotata di ampio spazio retrostante, attualmente utilizzato in regime di art 50 dalle imprese che vi depositano in via permanente i contenitori, il che costituisce una grave forma di sottoutilizzazione.



b) Le Imprese ex art 18 ed ex art 16:

AL momento, operano sulle banchine oggetto dell'avviso un'impresa terminalista ex art 18, (Ancona Merci scpa), 8 imprese ex art 16, oltre l'impresa Cereol che opera alla banchina 21 con le merci cerialicole.

Dalla data di dismissione delle attività mercantili in capo all'ex Azienda Mezzi Meccanici nel Porto di Ancona, per scelta dell'AP ha operato un unico terminalista, la società Ancona Merci cui furono assentite le aree (operative) di banchina delle b.1-2-4-15 del Porto Storico e delle b.23-25 del Porto commerciale Darsena Marche, nonché le gru demaniali fisse ivi collocate.

Il concessionario Ancona Merci ha svolto dunque l'operazione di sbarco ed imbarco di ogni tipologia di merce, garantendo con le operazioni di gruaggio continuità (h24x365gg l'anno) e rendendo il servizio, *erga omnes*, con imparzialità e pari trattamento.

Nel corso del tempo, per poter rispondere alle mutate esigenze operative e di mercato, avuto riguardo alle esigenze della propria clientela Ancona Merci ha investito consistenti risorse per rinnovare e innovare l'attrezzatura di operatività delle gru (benne, polipi, spreaders, bilancini).

Ancona Merci ha anche investito nel settore gru, acquistando 2 gru semoventi, una da 150 tonnellate, la più potente nello Scalo Dorico e l'altra da 100 tonnellate. Tale iniziativa è stata condivisa e promossa anche dall'Autorità Portuale. Le 2 gru hanno consentito di utilizzare a pieno le potenzialità della banchina 4, dotata di ampio piazzale, ma completamente sprovvista di mezzi operativi, di mantenere la completa operatività nel corso delle operazioni di manutenzione straordinarie che hanno interessato le gru demaniali presso la banchina 23 (PACECO e BADONI), di superare alcune criticità legate alle caratteristiche fisiche delle gru esistenti (portelloni e contenitori pesanti oltre le 30 tonnellate), e con questi nuovi mezzi di poter acquisire i traffici commessi con la movimentazione di carichi eccezionali. Occorre dire che per molto tempo ad Ancona Merci non è stato consentito e non solo per la ristrettezza degli spazi in concessione, di svolgere pienamente il ruolo del terminalista che, per legge, impone il compimento dell'intero ciclo di caricazione; d'altra parte le imprese ex art 16 hanno scelto di strutturarsi, in modo tale da terziarizzare buona parte della loro attività in contrasto con il dettato normativo. E' parere della scrivente che il nuovo assetto operativo, autorizzativo e concessorio dovrà preventivamente accompagnarsi ad una rivisitazione delle condizioni per il rilascio delle autorizzazioni alle imprese ex art 16 e art 18 e, ponendo al centro dell'operatività portuale la figura del terminalista. Andrà anche ridefinito, in funzione di precisi e specifici programmi operativi, il campo d'azione delle imprese ex art 16, promuovendo il loro rafforzamento e quanto meno contenendo il ricorso alla segmentazione spinta come avviene oggi nel settore del ciclo riguardante la movimentazione dei contenitori.

3) Ipotesi e proposta

Per tutto quanto sopra rappresentato, tenendo conto degli obiettivi e dei principi guida sopra rilevati e:

- della disponibilità delle banchine e degli spazi a terra, della necessità di assicurare il rispetto della concorrenza, promuovere la figura centrale del terminalista nell'ambito

dell'operatività portuale, pur mantenendo alcune banchine ad uso pubblico per le imprese ex art 16 che dovranno comunque adeguare le proprie dotazioni per compiere in autonomia i programmi operativi che si sono impegnati a svolgere, rammentato che l'odierno assetto del porto "è in corso di nuova definizione per effetto di molteplici interventi infrastrutturali" (in corso o di prossimo inizio), si declina la seguente ipotesi di assetto per la zona compresa tra le sopra descritte banchine:

a) **Costituzione di n. 2 terminal:**

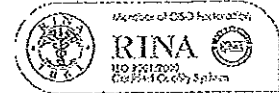
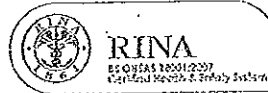
- Il primo con vocazione prioritaria per i contenitori (qui di seguito anche terminal 1),
- Il secondo con vocazione prioritaria per le merci rinfuse e varie (qui di seguito, terminal 2), e comunque entrambi in grado di svolgere la multifunzionalità merceologica (cioè il primo deve avere nei programmi ed essere in grado di gestire il ciclo attinente la movimentazione anche di merci rinfuse varie, il secondo deve essere in grado di movimentare anche i contenitori) e questo non solo per mantenere ed implementare la polifunzionalità ed incoraggiare così la produttività del porto ma soprattutto al fine di creare il presupposto per salvaguardare e stimolare il più possibile la concorrenza tra terminalisti.

Ciascun terminal dovrà disporre di minimo 2 banchine: già il traffico attuale richiede sia per le merci varie che per i contenitori di lavorare contemporaneamente su due banchine ed è importante garantire una potenzialità di incremento per il quadriennio previsto; come sapete nessuna compagnia armatoriale, nessun caricatore tollera di attendere in rada prima di poter operare nel porto, e conseguentemente richiede costantemente la certezza dell'accosto, che solo il terminalista è nelle condizioni di garantire avendo la disponibilità di almeno 2 banchine.

Il terminal contenitori deve necessariamente comprendere la B23, in considerazione della presenza delle gru fisse portainers Badoni e Paceco.

L'altra banchina a costituire il terminal è inevitabilmente la B22, già all'attualità usata esclusivamente per la movimentazione dei contenitori, prima della sua interdizione. L'intero terminal ha un'estensione di 26.000 mq; al netto delle fasce di banchina (cioè delle aree di operatività delle gru, pari a 6175 mq + 3600 mq): questo terminal dispone di un'area di deposito e di movimentazione pari a complessivi 16.225 mq.

Il terminal rinfuse-merci varie deve necessariamente comprendere la B25, in quanto sulla stessa insistono gru specializzate per questo tipo di merce e come detto anche i nastri trasportatori il cui riposizionamento sarebbe più che anti economico, impensabile, vista la tipologia di merce servita e la sua destinazione. L'area a disposizione per il deposito e la movimentazione realmente utilizzabile è, come detto, del tutto insufficiente essendo pari a circa 1.500 mq (area dalla torre d'angolo dei nastri a restringimento recinzione). A



costituire il terminal che tale possa ritenersi si deve aggiungere almeno un'altra banchina dotata di idonea area retrostante; l'unica che può essere idonea allo scopo è la B26; della banchina 26, complessivamente lunga 343 metri, possono essere utilizzati allo scopo i primi 170 metri, con origine dalla testata della B25 (planimetria).

A disposizione delle banchine dovrà essere individuata un'area di movimentazione deposito come da planimetria allegata. Complessivamente il terminal ha un'estensione di 28.000 mq circa. Detratte le fasce di banchina (40 x 247 per la banchina 25 = 9.880 mq e 18 x 170 per la banchina 26 = 3.060 mq, quindi per un totale di 12.940 mq), questo terminal dispone di un'area di deposito e movimentazione pari a 15.510 mq.

Entrambi i terminal hanno una banchina priva di gru: i futuri concessionari dovranno attrezzarle con due gru semoventi; in tal modo si conseguirebbe per ciascun terminal la miglior combinazione di utilizzo delle gru demaniali (ottimizzando le entrate dell'AP) e delle gru di proprietà delle imprese.

E' fondamentale che per tutte le banchine del porto mercantile siano confermate le condizioni di piena operatività per le gru semoventi, per ciò che attiene la rispondenza delle caratteristiche costruttive delle stesse.

A sostegno di quanto precede (e quindi, in particolare, della creazione di n. 2 terminal di due banchine ciascuno), si evidenzia che eventuali concessioni di singole banchine costringerebbero i concessionari ad organizzarsi in modo strutturale ed integrato tra di loro e/o con le imprese autorizzate ex art 16 (operanti su banchine pubbliche) con il rischio di generale comportamenti a danno della concorrenza e della produttività portuale, obiettivi da tutelare

La ventilata ipotesi di vendere le gru demaniali al futuro concessionario sembra non percorribile: da un lato una contenuta valutazione delle stesse esporrebbe l'AP al rischio di incorrere in danni erariali, dall'altra la breve durata della concessione non consentirebbe all'acquirente di ammortizzare l'investimento di un bene che non potrebbe essere utilizzato altrove né rivenduto su piazza.

b) *Individuazione delle banchine pubbliche:*

Le banchine 21-24-26 (quest'ultima per 175 metri, planimetria) rimangono ad uso pubblico a disposizione delle imprese ex art 16; per caratteristiche di fondali e retro banchina esse, con uno sviluppo lineare di 475 metri in totale, consentono la movimentazione di tutti i tipi di merce, cereali, rinfuse e contenitori.

c) *Le aree di deposito e movimentazione:*

Nell'assetto proposto se ne individuano di 4 tipologie:

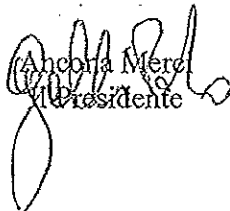
- di deposito a disposizione del terminal 1
- di deposito a disposizione del terminal 2
- di deposito e sosta per i contenitori
- di deposito per le banchine pubbliche.

Allo stato attuale le aree di deposito sono assegnate stabilmente ex art 50 CN per il deposito dei contenitori; ed affittate ad imprese richiedenti per il tempo strettamente necessario al deposito finalizzato alle operazioni portuali.

Nel nuovo assetto è fondamentale individuare una ripartizione funzionale che garantisca la piena utilizzazione di tutti gli spazi esistenti, così limitati rispetto alle esigenze; anche perché con la nuova destinazione al traffico crocieristico del Molo Rizzo il Porto Commerciale deve recuperare anche l'area di deposito ivi disponibile (12.000 Mq).

Ferme tutte le riserve indicate nella nota di accompagnamento, si resta a completa disposizione della Autorità Portuale per audizioni di approfondimento, certamente utili anche a cagione degli annunciati "molteplici interventi infrastrutturali" di prossimo avvio nel Porto di Ancona.

Distinti saluti.



Ancona Merc
Presidente

Si allegano:

- Planimetria dei luoghi
- Parere reso dall'Associazione Assiterminal

Ancona, 14 ottobre 2014

Consultazione pubblica AP Ancona

Assiterminal [info@assiterminal.it]

Inviato: lunedì 13 ottobre 2014 12:32

Fine: Info; Gloria Lucarini

Spett.le Ancona Merci scpa.

c.a. Ing. Gloria Lucarini

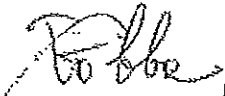
Con riferimento a contatto intervenuto si esprime brevemente quanto segue.

Appare inusuale l'iniziativa assunta dall'Autorità Portuale di Ancona di una consultazione pubblica preliminare sul futuro assetto di banchine ed aree portuali del porto di Ancona, destinate alle operazioni portuali di imbarco, sbarco, deposito e movimentazione delle merci, poiché è materia di competenza dell'organo deliberante dello stesso Ente.

Solitamente Assiterminal non interviene su questioni locali, salvo queste abbiano rilevanza d'ordine generale e/o ineriscano temi di portata nazionale.

Rammentato quanto sopra, senza entrare nel merito della specifica problematica, anche tecnica, essenzialmente locale, ritengo che le proposte sostenute da Ancona Merci, similmente a Siap, Interstate e Compa come ci è stato per le vie brevi comunicato, siano equilibrate, partono da obiettivi condivisibili, quale la centralità della funzione del terminalista che deve avere a disposizione adeguati spazi di deposito e numero di accosti idonei ad attuare e ottimizzare il proprio programma, e rispondano costruttivamente alle previsioni e ai termini (quadro di insieme) contenuti nell'avviso diramato dall'A.P. di Ancona.

Cordiali saluti.



Dott. Luigi Robba

Direttore

ASSITERMINAL

tel. +39 010 81.36.46

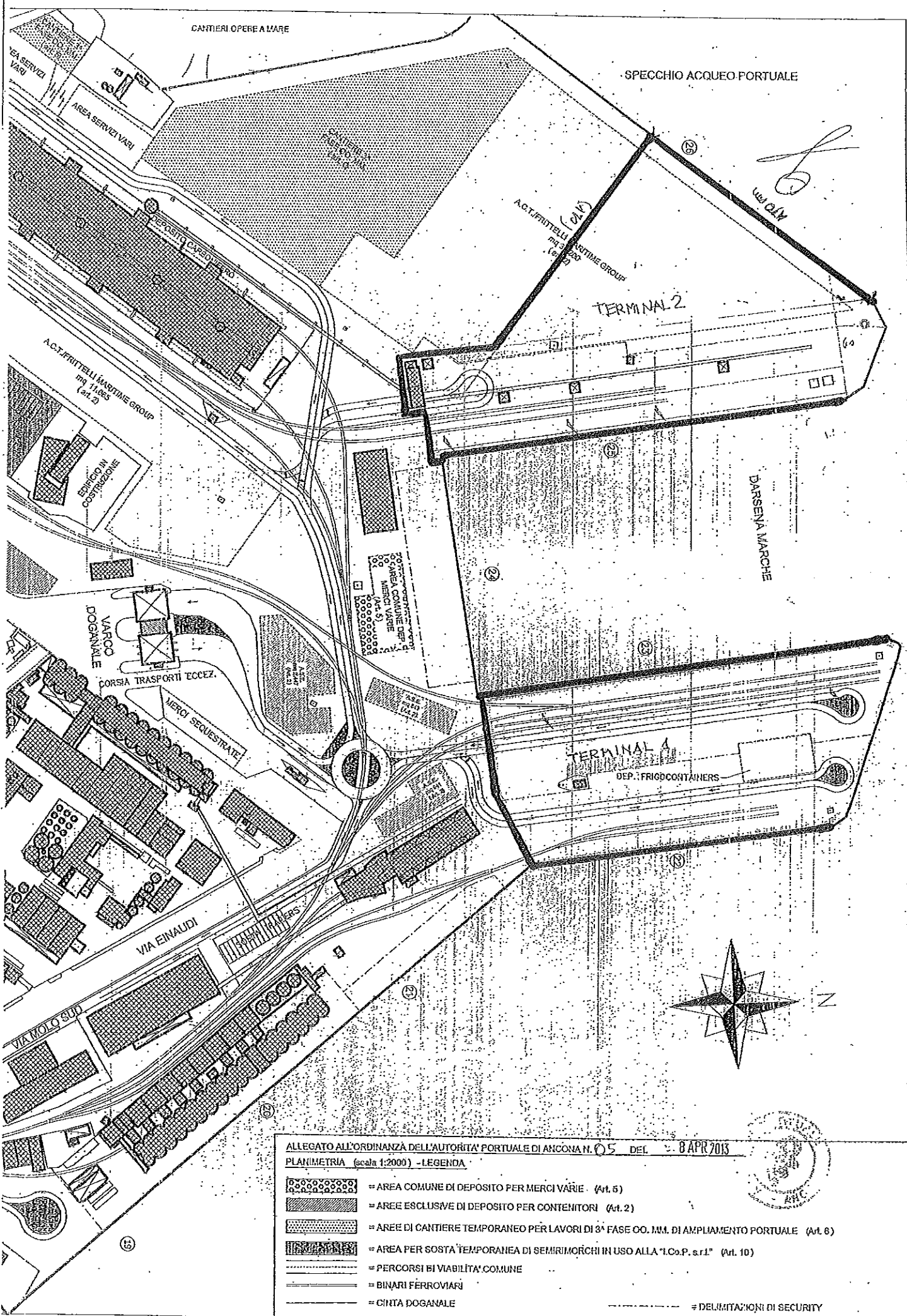
fax +39 010 83.13.528

e-mail info@assiterminal.it


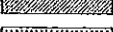
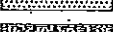
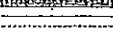




«Le informazioni contenute in questo messaggio di posta elettronica sono destinate esclusivamente agli individui e agli enti ai quali risulta indirizzato. Il loro contenuto (inclusi gli allegati) è confidenziale e riservato: se Lei non è tra i destinatari originari non deve utilizzare, rivelare, trasmettere, copiare né stampare il loro contenuto; se Lei ha ricevuto questo messaggio di posta elettronica per errore, è pregato di avvisarci inviando un messaggio di posta elettronica all'indirizzo del mittente, e quindi cancellare e distruggere il messaggio dal Suo sistema»

CANTIERI OPERE A MARE

SPECCHIO ACQUE PORTUALE



ALLEGATO ALL'ORDINANZA DELL'AUTORITA' PORTUALE DI ANCONA N. 05 DEL 8 APR 2013
 PLANIMETRIA (scala 1:2000) - LEGENDA

-  = AREA COMUNE DI DEPOSITO PER MERCI VARIE (Art. 5)
-  = AREE ESCLUSIVE DI DEPOSITO PER CONTENITORI (Art. 2)
-  = AREE DI CANTIERE TEMPORANEO PER LAVORI DI 3ª FASE OO. IMM. DI AMPLIAMENTO PORTUALE (Art. 6)
-  = AREA PER SOSTA TEMPORANEA DI SEMIRIMORCHI IN USO ALLA "I.Co.P. s.r.l." (Art. 10)
-  = PERCORSI DI VIABILITA' COMUNE
-  = BINARI FERROVIARI
-  = CINTA DOGANALE
-  = DELIMITAZIONI DI SECURITY