

Interreg III B
M é d i t e r r a n é e O c c i d e n t a l e
Espagne France Italie Portugal Royaume-Uni
2000 - 2006



« PORT NET MED PLUS »
“LE RÉSEAU DES RÉGIONS ET DES PORTS
DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE”

Rapporto Territoriale finale



Giugno 2004

Redatto: C.I.R.P.I.E.T.
Centro Interdipartimentale di Ricerche sulla Programmazione Informatica dell'Economia e delle
Tecnologie
Università degli Studi di Palermo

REGIONE SICILIANA



ASSESSORATO TURISMO, COMUNICAZIONI E TRASPORTI
DIPARTIMENTO REGIONALE TRASPORTI E COMUNICAZIONE

INTERREG III B
Medocc

PORT NET MED PLUS
“LE RESEAU DES REGIONS ET DES PORTS
DE LA MEDITERRANEE OCCIDENTALE”

Rapporto territoriale finale

Giugno 2004

Redatto: C.I.R.P.I.E.T.
Centro Interdipartimentale di Ricerche sulla Programmazione Informatica dell'Economia e delle
Tecnologie
Università degli Studi di Palermo



Università degli Studi di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



1 Introduzione



Università degli Studi di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



1.1 ISTITUZIONI ED OPERATORI COINVOLTI NEL RICEM

Il C.I.R.P.I.E.T., ente attuatore del progetto, ha in via di conclusione tutte le attività inerenti allo svolgimento del Progetto Port Net Med Plus, nell'ambito del quale assume un rilievo preminente la costruzione e la gestione del RICEM (Rete Interregionale dei Centri di Esperienza/Eccellenza Marittima del Mediterraneo occidentale).

La serie di incontri svolti con i rappresentanti locali di organizzazioni e strutture pubbliche e private competenti nella raccolta dei dati di interesse per i diversi osservatori di cui il RICEM è costituito, ha permesso di acquisire la dichiarazione di disponibilità degli stessi e di verificare la consistenza delle banche dati locali già esistenti, le metodologie di rilevamento dei parametri/grandezze misurate, la struttura dei dati stessi e la loro utilizzabilità ai fini del progetto.

Tutti i dati raccolti fanno riferimento all'area portuale di Palermo. La scelta, dettata dalla peculiarità del tessuto urbanistico e dal ruolo da essa svolta nel più ampio quadro delle rotte marittime da/per la Sicilia, è stata effettuata verificando di volta in volta la presenza di analoghe fonti e la disponibilità di analoghi dati anche per altre realtà siciliane, nell'ottica di poter estendere la metodologia di raccolta a tutti i siti di interesse nel territorio isolano e rendere permanente gli osservatori proposti.

Il C.I.R.P.I.E.T. ha realizzato ed animato, durante tutte le fasi del progetto finora realizzate, una piattaforma elettronica di scambio e di dialogo tra i partner intorno ai differenti temi di lavoro prestabiliti. Questa piattaforma ha permesso anche di mobilitare gli operatori locali e l'insieme dei centri di raccolta ed analisi



Università degli Studi di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



dei dati a livello nazionale e con riferimento anche ai partner degli altri paesi coinvolti nel Progetto, perché svolgessero un ruolo attivo nelle analisi e nella elaborazione delle metodologie di lavoro concertate e degli strumenti messi a punto.

Nel corso delle attività condotte si è riscontrato un notevole interesse da parte di tutti i partner locali alla sistematizzazione della raccolta ed archiviazione informatica dei dati che oggi alimentano gli osservatori del RICEM. Tale interesse è accresciuto dalla possibilità loro offerta di poter accedere in modo semplice e “privilegiato” alla banca dati che può costituire preziosa fonte di informazioni da porre alla base di scelte strategiche nell’ambito della politica dei trasporti marittimi visti come elemento di un sistema globale multimodale.



1.2 CARATTERISTICHE E STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA DEL TERRITORIO DELLE REGIONE SICILIA

1.2.1 ISTITUZIONALE

Nome della Regione: Sicilia

Tipo di governo e di autonomia: Regione a Statuto Speciale

Province: Agrigento – Caltanissetta - Catania – Enna – Messina – Palermo -

Ragusa -Siracusa – Trapani

1.2.2 TERRITORIO

Superficie territoriale per zona altimetrica (montagna, collina e pianura in zona interna e litoranea) e per province (tav. 1.1 Annuario Statistico ISTAT)

Superficie territoriale per zona altimetrica e regione al 31 dicembre 2001 (in ettari)

REGIONI	Montagna			Collina			Pianura	Totale
	Interna	Litoranea	Totale	Interna	Litoranea	Totale		
Piemonte	1.098.677	-	1.098.677	769.848	-	769.848	671.458	2.539.983
Valle d'Aosta	326.322	-	326.322	-	-	-	-	326.322
Lombardia	967.281	-	967.281	296.362	-	296.362	1.122.642	2.386.285
Trentino-Alto Adige	1.360.687	-	1.360.687	-	-	-	-	1.360.687
<i>Bolzano-Bozen</i>	<i>739.997</i>	-	<i>739.997</i>	-	-	-	-	<i>739.997</i>
<i>Trento</i>	<i>620.690</i>	-	<i>620.690</i>	-	-	-	-	<i>620.690</i>
Veneto	535.900	-	535.900	266.285	-	266.285	1.036.937	1.839.122
Friuli-Venezia Giulia	334.223	-	334.223	130.664	21.182	151.846	299.579	785.648
Liguria	304.686	48.127	352.813	62.993	126.218	189.211	-	542.024
Emilia-Romagna	556.044	-	556.044	578.594	20.707	599.301	1.056.964	2.212.309
Toscana	546.845	30.202	577.047	1.180.726	348.379	1.529.105	192.866	2.299.018
Umbria	247.602	-	247.602	598.002	-	598.002	-	845.604
Marche	302.183	-	302.183	350.756	316.467	667.223	-	969.406
Lazio	449.174	-	449.174	785.888	143.228	929.116	342.478	1.720.768
Abruzzo	702.901	-	702.901	167.762	208.849	376.611	-	1.079.512
Molise	245.569	-	245.569	142.040	56.156	198.196	-	443.765
Campania	469.771	-	469.771	535.482	154.556	690.038	199.216	1.359.025
Puglia	28.657	-	28.657	611.531	265.054	876.585	1.031.338	1.936.580
Basilicata	450.818	17.397	468.215	450.934	-	450.934	80.312	999.461
Calabria	421.822	209.001	630.823	319.376	422.482	741.858	135.374	1.508.055
Sicilia	463.638	164.998	628.636	979.715	597.946	1.577.661	363.985	2.570.282
Sardegna	328.683	-	328.683	906.978	728.230	1.635.208	445.098	2.408.989
ITALIA	10.141.483	469.725	10.611.208	9.133.936	3.409.454	12.543.390	6.978.247	30.132.845

Fonte: Variazioni territoriali dei comuni (R); Superficie territoriale per zona altimetrica (E)



Comuni e popolazione residente per provincia e zona altimetrica - Anno 2000

Provincia	Montagna		Collina		Pianura		Totale	
	Numero comuni	Popolazione	Numero comuni	Popolazione	Numero comuni	Popolazione	Numero comuni	Popolazione
Agrigento	4	24.686	35	361.255	4	80.650	43	466.591
Caltanissetta	-	-	21	203.427	1	79.058	22	282.485
Catania	14	130.578	37	510.559	7	460.799	58	1.101.936
Enna	4	28.704	16	151.540	-	-	20	180.244
Messina	53	406.211	55	267.871	-	-	108	674.082
Palermo	22	86.445	52	391.581	8	755.742	82	1.233.768
Ragusa	-	-	9	205.501	3	97.359	12	302.860
Siracusa	-	-	13	156.790	8	245.015	21	401.805
Trapani	-	-	16	165.728	8	267.456	24	433.184
Sicilia	97	676.624	254	2.414.252	39	1.986.079	390	5.076.955

Fonte: Servizio Statistica della Regione - Elaborazione su dati ISTAT

Acque costiere marine secondo la balneabilità e per regione - Anno 2001 (a) (lunghezza della costa in km)

REGIONI	Costa balneabile	Costa non balneabile	Costa in totale	Di cui:	
				Controllata con campionamento a frequenza ridotta	Valutata con deroga a taluni parametri
Liguria	276,5	72,8	349,3	-	-
Toscana	387,0	214,1	601,1	311,0	2,2
Lazio	277,8	83,7	361,5	140,3	23,2
Campania	354,0	115,7	469,7	134,0	-
Basilicata	58,6	3,6	62,2	-	-
Calabria	637,9	77,8	715,7	127,5	-
Puglia	682,6	182,4	865,0	106,9	-
Molise	34,4	1,0	35,4	-	-
Abruzzo	114,8	11,0	125,8	-	-
Marche	150,9	22,1	173,0	-	19,3
Emilia-Romagna	99,0	32,0	131,0	-	24,3
Veneto	103,1	55,8	158,9	-	13,6
Friuli-Venezia Giulia	62,4	49,3	111,7	-	-
Sicilia	930,0	553,9	1.483,9	343,6	-
Sardegna	848,1	883,0	1.731,1	580,1	46,3
ITALIA	5.017,1	2.358,2	7.375,3	1.743,4	128,9

Fonte: Acque marine costiere secondo la balneabilità (E)

(a) Anno in cui sono state effettuate le analisi. In base al DPR 470/1982 le analisi, effettuate nel periodo aprile-settembre, servono a stabilire la balneabilità delle acque all'inizio della stagione balneare dell'anno successivo. Si precisa che le regioni sono ordinate secondo il profilo di costa dalla Liguria al Friuli-Venezia Giulia.



1.2.3 *DEMOGRAFIA*

Popolazione residente per classe di età, sesso e stato civile (al 1.1.2000)

Classi d'età	Maschi				Femmine			
	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi	Nubili	Coniugate	Divorziate	Vedove
15-19	173.887	147	0	0	164.923	2.108	2	2
20-24	179.350	8.215	2	5	145.448	34.116	16	46
25-29	140.494	52.322	66	35	90.900	99.862	273	369
30-34	74.876	116.832	399	100	46.733	146.893	1.177	976
35-39	37.934	144.565	1.000	274	28.798	158.572	2.151	1.995
40-44	22.519	141.838	1.446	438	20.342	147.132	2.747	3.412
45-49	14.898	135.956	1.713	784	16.281	135.542	2.729	5.653
50-54	11.557	137.048	1.756	1.423	14.651	132.018	2.517	9.968
55-59	8.326	112.041	1.307	2.038	12.217	104.976	2.027	14.707
60-64	7.443	111.421	1.099	3.622	12.870	100.604	1.673	24.027
65-69	6.748	103.440	908	5.945	13.809	86.076	1.507	37.242
70-74	5.305	83.003	597	8.480	14.221	60.623	1.145	47.590
75-79	3.904	56.991	426	10.137	11.917	35.906	820	55.288
80-84	1.642	23.017	137	7.166	6.320	11.247	375	34.581
85-89	1.125	13.558	81	7.749	4.821	5.268	178	29.002
90 e più	441	3.234	21	3.882	2.104	1.334	57	12.473
Sicilia	690.449	1.243.628	10.958	52.078	606.355	1.262.277	19.394	277.331

Fonte: Servizio Statistica della Regione - Elaborazione su dati ISTAT



Popolazione residente, movimento naturale, movimento migratorio e saldo totale per provincia

Anni	Popolazione residente al 31 dic.	Movimento naturale			Movimento migratorio						Saldo totale	
		Nati vivi	Morti	Saldo	Iscritti			Cancellati				
					Dall'Estero	Dall'interno	Totale	Dall'Estero	Dall'interno	Totale		Saldo
1998	5.098.234	55.313	47.900	7.413	9.085	85.413	94.498	8.843	102.901	111.744	-17.246	-9.833
1999	5.087.794	54.879	47.857	7.022	11.364	86.036	97.400	13.652	101.210	114.862	-17.462	-10.440
2000	5.076.700	53.152	46.863	6.289	10.675	84.746	95.421	9.455	103.349	112.804	-17.383	-11.094
2000 - Province												
Agrigento	466.591	4.942	4.417	525	1.334	4.659	5.993	2.572	6.643	9.215	-3.222	-2.697
Caltanissetta	282.485	3.072	2.700	372	475	4.351	4.826	566	4.403	4.969	-143	229
Catania	1.101.936	12.099	9.220	2.879	1.821	27.939	29.760	1.524	29.387	30.911	-1.151	1.728
Enna	180.244	1.852	1.876	-24	389	1.836	2.225	1.002	2.704	3.706	-1.481	-1.505
Messina	674.082	5.948	6.650	-702	1.664	9.474	11.138	773	12.476	13.249	-2.111	-2.813
Palermo	1.233.768	13.731	11.385	2.346	2.298	21.987	24.285	1.744	29.180	30.924	-6.639	-4.293
Ragusa	302.860	3.178	2.766	412	1.402	3.039	4.441	263	3.584	3.847	594	1.006
Siracusa	401.805	3.922	3.617	305	656	5.047	5.703	514	7.167	7.681	-1.978	-1.673
Trapani	432.929	4.408	4.232	176	636	6.414	7.050	497	7.805	8.302	-1.252	-1.076
Sicilia	5.076.700	53.152	46.863	6.289	10.675	84.746	95.421	9.455	103.349	112.804	-17.383	-11.094

Fonte: Servizio Statistica della Regione - Elaborazione su dati ISTAT



Quozienti generici del movimento demografico e indice di eccedenza migratoria per provincia (dati anno 2000, quozienti x 1000 abitanti)

Anni	Natalità	Mortalità	Saldo naturale	Immigrazione	Emigrazione	Saldo migratorio	Saldo totale	Indice di eccedenza migratoria
Agrigento	10,6	9,5	1,1	12,8	19,7	-6,9	-5,8	-0,2
Caltanissetta	10,9	9,6	1,3	17,1	17,6	-0,5	0,8	0,0
Catania	11,0	8,4	2,6	27,0	28,1	-1,0	1,6	0,0
Enna	10,3	10,4	-0,1	12,3	20,6	-8,2	-8,3	-0,2
Messina	8,8	9,9	-1,0	16,5	19,7	-3,1	-4,2	-0,1
Palermo	11,1	9,2	1,9	19,7	25,1	-5,4	-3,5	-0,1
Ragusa	10,5	9,1	1,4	14,7	12,7	2,0	3,3	0,1
Siracusa	9,8	9,0	0,8	14,2	19,1	-4,9	-4,2	-0,1
Trapani	10,2	9,8	0,4	16,3	19,2	-2,9	-2,5	-0,1
Sicilia	10,5	9,2	1,2	18,8	22,2	-3,4	-2,2	-0,1

Fonte: Ufficio di Statistica della Regione - elaborazione su dati ISTAT

Indice di vecchiaia (valori al 1.1.2000 per 100 abitanti)

Province	Indice di vecchiaia
Agrigento	93,7
Caltanissetta	82,5
Catania	79,3
Enna	99,5
Messina	116,6
Palermo	78,2
Ragusa	93,3
Siracusa	89,2
Trapani	100,1
Sicilia	88,8

Fonte: Servizio Statistica della Regione - Elaborazione su dati ISTAT



Speranza di vita alla nascita (anno 2001)

ANNI REGIONI	Indicatori demografici					Indicatori di struttura della popolazione (al 1° gennaio)						
	Numero medio di figli per donna	Speranza di vita alla nascita		Tasso di nuzialità totale		Composizione percentuale			Indici			
		Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	0-14 anni	15-64 anni	65 anni e più	Vecch iaia	Dipen denza struttu rate	Dipendenza degli anziani	Età media
Piemonte (d)	1,13	76,6	82,7	560	603	12,0	67,3	20,7	172,5	48,7	30,8	43,5
Valle d'Aosta (d)	1,21	76,6	82,7	400	447	12,8	68,3	18,9	147,5	46,5	27,7	42,3
Lombardia	1,20	76,5	83,0	503	558	13,1	69,1	17,8	135,5	44,6	25,7	41,7
Trentino-Alto Adige	1,44	77,3	83,8	507	574	16,0	67,3	16,8	104,9	48,7	24,9	39,9
<i>Bolzano-Bozen</i>	<i>1,50</i>	<i>77,1</i>	<i>83,7</i>	<i>490</i>	<i>551</i>	<i>17,1</i>	<i>67,5</i>	<i>15,5</i>	<i>90,7</i>	<i>48,2</i>	<i>22,9</i>	<i>38,8</i>
<i>Trento</i>	<i>1,38</i>	<i>77,6</i>	<i>84,0</i>	<i>525</i>	<i>597</i>	<i>14,9</i>	<i>67,1</i>	<i>18,0</i>	<i>120,6</i>	<i>49,1</i>	<i>26,9</i>	<i>41,0</i>
Veneto	1,18	77,1	83,7	535	609	13,4	68,7	18,0	134,3	45,6	26,2	41,5
Friuli-Venezia Giulia	1,10	76,5	83,1	517	592	11,3	67,5	21,2	188,0	48,2	31,4	44,2
Liguria	1,02	76,7	82,7	553	620	10,5	64,5	25,0	238,4	55,0	38,7	46,1
Emilia-Romagna	1,17	77,3	83,2	489	550	11,4	66,4	22,1	193,5	50,6	33,3	44,2
Toscana	1,10	77,5	83,4	587	645	11,6	66,3	22,1	189,8	50,8	33,3	44,2
Umbria	1,13	77,6	83,6	634	684	12,2	65,4	22,3	182,7	52,8	34,1	43,8
Marche	1,15	78,1	84,2	553	606	12,9	65,6	21,5	166,4	52,5	32,8	43,1
Lazio	1,14	76,9	82,7	593	628	14,1	68,5	17,4	123,0	45,9	25,3	41,0
Abruzzo (e)	1,15	77,5	83,8	524	558	14,1	65,9	20,0	141,8	51,9	30,4	41,7
Molise (e)	1,11	77,5	83,8	502	537	14,4	64,7	20,9	144,9	54,5	32,3	41,8
Campania	1,47	75,4	81,3	733	745	19,0	67,1	13,9	72,9	49,1	20,7	36,8
Puglia	1,32	77,4	82,8	673	685	17,0	67,5	15,4	90,6	48,1	22,8	38,3
Basilicata	1,21	76,9	83,0	620	657	16,0	65,9	18,1	113,7	51,7	27,5	39,7
Calabria	1,23	77,5	82,6	602	617	17,1	66,2	16,7	97,6	51,1	25,2	38,7
Sicilia	1,39	76,9	81,8	697	720	17,7	65,9	16,4	92,8	51,8	25,0	38,6
Sardegna	1,03	76,3	83,0	548	578	14,2	70,2	15,5	109,3	42,4	22,1	39,6
ITALIA	1,23	76,8	82,9	588	637	14,4	67,4	18,2	127,1	48,4	27,1	41,6

Fonte: Sistema di nowcast per indicatori demografici (E); Popolazione residente comunale per sesso, anno di nascita e stato civile (R).

(a) Dati provvisori.

(b) Stima.

(c) Per quanto riguarda gli indicatori demografici i dati forniti sono dati provvisori; i dati invece relativi agli indicatori di struttura si riferiscono al 1° gennaio 2001.

(d) Il valore della speranza di vita è relativo all'insieme di Piemonte e Valle d'Aosta.

(e) Il valore della speranza di vita è relativo all'insieme di Abruzzo e Molise.



1.2.4 C4. LAVORO

Occupati per posizione nella professione, settore di attività economica, provincia e sesso (Anno 2001 - dati medi in migliaia)

Province	OCCUPATI IN COMPLESSO							OCCUPATI ALLE DIPENDENZE							
	INDUSTRIA			ALTRE ATTIVITÀ				INDUSTRIA			ALTRE ATTIVITÀ				
	TOTALE	Agricoltura	TOTALE	di cui: Trasf. ne	industriale	Costruzioni	TOTALE	Di cui: Com-mercio	TOTALE	Agricoltura	TOTALE	di cui: Trasf. ne industriale	Costruzioni	TOTALE	Di cui: Com-mercio
Maschi															
Agrigento	84	14	20		6	13	49	13	58	9	15	3	10	34	5
Caltanissetta	55	6	19		4	11	31	8	42	3	17	3	10	22	4
Catania	209	26	48		21	26	134	45	140	19	34	14	18	86	18
Enna	33	5	9		3	7	19	6	20	2	6	2	5	12	1
Messina	134	8	32		8	22	94	24	98	6	22	5	15	70	11
Palermo	229	11	54		24	27	163	39	169	7	39	17	18	123	16
Ragusa	70	15	17		6	10	38	15	44	8	11	4	7	25	6
Siracusa	88	7	36		11	18	45	11	67	5	30	9	14	33	5
Trapani	89	18	18		7	10	54	17	57	7	12	4	7	38	7
SICILIA	991	110	253		90	144	627	178	695	66	186	61	105	443	73
Femmine															
Agrigento	32	3	2		1	0	27	4	23	0	1	1	0	21	1
Caltanissetta	16	1	1		1	0	15	3	13	0	1	0	0	12	1
Catania	89	4	5		4	1	79	16	71	2	4	3	1	65	8
Enna	12	1	1		1	0	10	2	9	0	1	1	0	8	0
Messina	70	7	3		2	1	60	10	57	7	2	1	1	49	4
Palermo	94	1	6		5	1	88	15	77	0	3	3	0	73	7
Ragusa	25	3	2		1	0	20	6	19	2	1	1	0	16	3
Siracusa	33	3	1		1	0	29	7	26	1	0	0	0	24	4
Trapani	34	3	3		2	1	28	5	26	1	2	1	0	23	1
SICILIA	405	26	24		18	5	356	68	321	13	15	11	3	291	29
Maschi e Femmine															
Agrigento	116	17	22		7	13	76	17	81	9	16	4	10	55	6
Caltanissetta	71	7	20		5	11	46	11	55	3	18	3	10	34	5
Catania	298	30	53		25	27	213	61	211	21	38	17	19	151	26
Enna	45	6	10		4	7	29	8	29	2	7	3	5	20	1
Messina	204	15	35		10	23	154	34	155	13	24	6	16	119	15
Palermo	323	12	60		29	28	251	54	246	7	42	20	18	196	23
Ragusa	95	18	19		7	11	58	21	63	10	12	5	7	41	9
Siracusa	121	10	37		12	19	74	18	93	6	30	9	14	57	9
Trapani	123	21	21		9	11	82	22	83	8	14	5	8	61	8
SICILIA	1.396	136	277		108	149	983	246	1.016	79	201	72	108	734	102

Fonte: Servizio Statistica della Regione -Elaborazione su dati ISTAT



Forze di lavoro per classe di età, titolo di studio e condizione professionale. Anno 2001 (in migliaia)

TITOLI DI STUDIO	Classi di età								Totale
	15-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65 e oltre	
OCCUPATI									
Senza titolo e licenza elementare	30	42	70	111	373	1.016	754	170	2.566
Licenza di scuola media inferiore	215	523	930	1.278	2.543	1.638	450	66	7.643
Diploma di scuola media superiore	74	799	1.340	1.501	2.714	1.728	435	51	8.644
Laurea, Diploma universitario, Corsi post-laurea	0	23	291	469	855	720	245	59	2.662
Totale	319	1.387	2.632	3.359	6.485	5.103	1.885	345	21.514
IN CERCA DI OCCUPAZIONE									
Senza titolo e licenza elementare	10	16	24	31	61	87	57	4	289
Licenza di scuola media inferiore	116	174	165	153	219	78	18	2	924
Diploma di scuola media superiore	46	300	227	133	130	44	9	1	890
Laurea, Diploma universitario, Corsi post-laurea	0	9	78	44	27	4	1	0	164
Totale	171	499	494	360	437	212	85	8	2.267
FORZE DI LAVORO									
Senza titolo e licenza elementare	40	58	93	142	434	1.102	811	174	2.855
Licenza di scuola media inferiore	331	697	1.095	1.431	2.762	1.716	468	68	8.566
Diploma di scuola media superiore	120	1.099	1.567	1.634	2.844	1.772	445	52	9.534
Laurea, Diploma universitario, Corsi post-laurea	0	32	370	513	882	724	246	59	2.826
Totale	490	1.886	3.125	3.720	6.923	5.315	1.970	353	23.781

Fonte: Rilevazione trimestrale sulle forze di lavoro (R)



Tassi di attività, disoccupazione ed occupazione per sesso (valori percentuali)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Maschi						
Tasso di occupazione	48,7	48,9	49,0	48,6	48,7	49,9
Tasso di disoccupaz.	18,9	19,3	19,6	19,5	18,7	16,7
Tasso di attività	60,1	60,6	61,0	60,3	60,5	59,9
Femmine						
Tasso di occupazione	15,4	15,8	16,6	17,0	17,4	18,8
Tasso di disoccupaz.	32,6	33,2	34,4	35,0	34,9	31,1
Tasso di attività	22,8	23,6	25,4	26,1	26,7	27,3
Maschi e Femmine						
Tasso di occupazione	31,4	31,7	32,2	32,2	32,6	33,7
Tasso di disoccupaz.	22,9	23,4	24,2	24,4	24,0	21,5
Tasso di attività	40,7	41,3	42,5	42,5	42,9	42,9

Fonte: Servizio Statistica della Regione -Elaborazione su dati ISTAT



Tassi di occupazione, disoccupazione, attività per sesso e provincia - Anno 2001 (valori percentuali)

Province	Tasso di occupazione			Tasso di disoccupazione			Tasso di attività		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Agrigento	46,2	15,9	30,3	16,0	39,2	23,8	54,9	25,4	39,4
Caltanissetta	51,4	13,8	31,8	16,7	37,0	22,6	61,7	23,3	41,7
Catania	48,8	19,2	33,4	19,0	31,5	23,2	60,3	28,1	43,5
Enna	48,5	15,2	30,6	15,4	35,0	22,0	57,3	25,3	40,1
Messina	50,4	23,9	36,5	18,3	30,7	23,0	61,6	34,5	47,4
Palermo	47,1	17,8	31,9	21,3	32,4	24,9	59,9	26,4	42,4
Ragusa	57,9	20,3	38,9	7,9	24,2	12,8	62,8	26,8	44,7
Siracusa	56,1	19,4	37,0	9,3	27,3	14,9	61,8	25,9	43,1
Trapani	52,4	18,6	34,8	10,1	21,4	13,5	58,2	22,9	39,9
SICILIA	49,9	18,8	33,7	16,7	31,2	21,5	59,9	27,2	42,9

Fonte: Servizio Statistica della Regione -Elaborazione su dati ISTAT



1.3 LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE IN SICILIA. CONSISTENZA E DISTRIBUZIONE TERRITORIALE.

1.3.1 AGRICOLTURA E ZOOTECNIA

Alla data di riferimento del 5° Censimento generale dell'agricoltura (22 ottobre 2000) sono state rilevate in Sicilia 365.346 aziende agricole, zootecniche e forestali, con una superficie totale pari a 1.504.240 ettari, di cui 1.281.655 di superficie agricola utilizzata (SAU). Ma ad una superficie così estesa prevalentemente affidata alla conduzione diretta dei coltivatori, non corrispondono purtroppo quei risultati economici che ci si dovrebbe attendere. Sono infatti numerose le lacune e i ritardi che, nonostante le condizioni climatiche generalmente favorevoli, condizionano lo sviluppo del settore primario, a cominciare dalla scarsa disponibilità delle risorse idriche. La mancanza di un numero adeguato di corsi d'acqua utilizzabili per l'irrigazione e la penuria di frequenti e sostanziose precipitazioni, oltre a riflettersi sulle forme di utilizzazione dei terreni, determinano rese unitarie di livello mediobasso. Relativamente poco numerose sono le colture erbacee i cui rendimenti per ettaro possono competere con quelle delle aree più sviluppate del Paese, e quando ciò avviene si tratta quasi sempre di produzioni tipiche del Mediterraneo.

Un'altra caratteristica del settore in questione, che si ripercuote sulla stabilità dei redditi degli agricoltori, è la mancata alternanza delle annate di "carica" e "scarica", comune al resto della maggior parte delle regioni meridionali, che dipende, fra l'altro, dalla scarsa incidenza di alcune colture a carattere industriale e soprattutto del comparto zootecnico.

Non è quindi la penuria di manodopera che frena lo sviluppo della produttività delle aziende agricole, anche se un tasso di decremento annuo degli occupati dell'ordine del 3,5%, com'è stato quello verificatosi nell'ultimo quinquennio, comincia a destare qualche preoccupazione.

I problemi sorgono dal lato degli strumenti tecnici utilizzati e di un più razionale sfruttamento dei terreni, in ordine ai quali le differenze tra le aree costiere e le zone interne appaiono in alcuni casi macroscopiche. Si pensi, in primo luogo, al divario di oltre il 25% che esiste tra il livello della meccanizzazione della Sicilia e quello medio nazionale; un divario che, soprattutto evidente nella dotazione di trattrici, non può essere attribuito alle condizioni orografiche del territorio siciliano.

Altre carenze si riscontrano nell'impiego di quegli input (sementi selezionate, concimi chimici, prodotti fitoiatrici, ecc.) che, insieme alle risorse idriche ed energetiche, costituiscono un punto di forza delle agricolture più sviluppate, il cui valore aggiunto è significativamente più elevato di molte aree a coltura estensiva pur favorite della particolare posizione altimetrica e dalle soddisfacenti condizioni climatiche.



È tuttavia anche vero che negli ultimi anni alcuni cambiamenti importanti sono avvenuti nell'agricoltura siciliana: è aumentato il livello di professionalità degli addetti, si sono intensificate alcune forme di coltura come quelle in serra, si è dato inizio ad una più razionale utilizzazione dei fondi resi disponibili dalla Regione e dagli organismi comunitari, si sono accresciuti gli investimenti produttivi a scapito di quelli generici (strade, case coloniche, ecc.).

Non si possono ignorare nemmeno i progressi compiuti in campo biologico, con una superficie investita di circa 125 mila ettari (al 1998), oppure l'ulteriore estensione registrata dalle aree protette, che interessano altri 200 mila ettari; per non parlare, infine, del riconoscimento ufficiale di alcuni prodotti tipici dell'agricoltura siciliana che hanno ricevuto l'apposito marchio (DOP o IGP) dall'Unione europea, come l'arancia rossa di Sicilia, il capperi di Pantelleria, la nocellara del Belice, l'olio delle valli trapanesi, ecc., che vanno ad aggiungersi ai prodotti dell'industria alimentare (il pecorino siciliano, il caciocavallo ragusano, ecc.).

L'annata agraria del 2002 ha risentito di numerosi eventi naturali. Le difficoltà idriche hanno messo a dura prova il settore agricolo che, in quasi tutti i comprensori irrigui, non hanno potuto contare sul normale esercizio irriguo. Alla luce di questi dati molti Consorzi di bonifica hanno cercato di attuare irrigazioni di soccorso attraverso impianti di emergenza al fine di garantire almeno la sopravvivenza delle colture arboree e delle colture erbacee poliennali presenti nei propri comprensori irrigui. Questa situazione ha comportato forti cali nelle produzioni ortofrutticole e in quelle foraggere rispetto all'anno precedente, considerato che il valore aggiunto dell'agricoltura irrigua pesa per oltre il 60% su quella complessiva.

Nel comparto cerealicolo il frumento duro ha registrato un andamento di mercato che continua a registrare un buon livello della domanda a fronte di una sostanziale carenza delle disponibilità dell'offerta. I dati ISTAT, aggiornati a luglio 2002, evidenziano, rispetto all'anno precedente, una diminuzione sia della superficie investita a frumento (-3,4%) che della produzione per ara (-43%).

Nel comparto olivicolo la normale alternanza avrebbe dovuto garantire una produzione più abbondante ma la siccità ha determinato forti cali della quantità raccolta, a fronte di un'ottima qualità del prodotto.

Nel comparto agrumicolo le avverse condizioni del tempo hanno compromesso le coltivazioni. Nel catanese, inoltre, gli agrumicoltori hanno dovuto fare i conti con la polvere vulcanica che ha parzialmente compromesso gli equilibri funzionali delle piante, mentre il prodotto appare danneggiato anche sotto il profilo qualitativo. Il contatto e lo sfregamento delle polveri e delle ceneri depositatesi sui frutti, hanno infatti creato lesioni sulle cellule oleifere esterne della buccia provocando così un inizio di processo di muffe. In tale contesto, in molte aree vocate del comprensorio di Catania, le operazioni di raccolta sono state sospese.



Università degli Studi di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Sotto il profilo commerciale la campagna 2001/02, è stata particolarmente critica per arance e mandarini, mentre per le clementine non si sono registrati particolari problemi di collocamento, grazie alla recettività dei mercati meno esigenti che hanno assorbito, in presenza di facilitazioni di prezzo, anche il prodotto di piccola pezzatura. Nel complesso, i risultati economici sono da ritenersi deludenti.

Numerose quote di prodotto non hanno trovato spazi sul mercato. A compromettere ulteriormente la situazione i costi maggiorati che le aziende hanno dovuto sostenere sia in fase di raccolta che di conservazione e che hanno comportato pesanti quote di scarto.

Anche per i limoni il quadro mercantile è stato piuttosto critico; le condizioni climatiche sfavorevoli alla coltura, ne hanno ritardato l'entrata in produzione e ne hanno ridotto i volumi dell'offerta.

Per quanto attiene all'agrumicoltura biologica, essa è fondamentale sviluppata in Sicilia e in Calabria dove operano complessivamente più di 4.000 aziende con una superficie pari a 20.350 ettari. Più del 60% (2.479) di queste aziende sono localizzate in Sicilia e forniscono una produzione pari a circa 200.000 tonnellate di agrumi biologici ricavati da 13.000 ettari investiti, più del 12% della superficie agrumicola regionale. L'agrumicoltura biologica siciliana si sviluppa essenzialmente nelle province di Catania (Paternò, Motta S. Anastasia, S. Maria di Licodia, e Adrano) e Siracusa (in particolare nel comprensorio di Lentini che comprende Francofone, Scordia e Palagonia). In particolare, nell'area siracusana, in piantagioni specializzate, vengono coltivate le varietà pregiate e di esclusiva produzione italiana come Moro e Tarocco oltre a varietà minori, mentre in quello catanese, in piantagioni che si distinguono per la tecnica colturale, si coltivano le varietà denominate Sanguigno, Sanguinello, Tarocco tardivo, mandarino comune ed altre varietà minori. Più del 40% della produzione agrumicola biologica siciliana è rappresentata da arance, la restante quota si divide tra mandarini, clementine e limoni, le cui coltivazioni interessano prevalentemente il comprensorio di Palermo e, in misura modestissima, i pompelmi localizzati quasi esclusivamente nella provincia di Messina.

Sempre con riferimento al comparto agrumicolo, si segnala la nascita a Nizza di Sicilia del consorzio di tutela del limone Interdonato, conosciuto anche come limone "fino" o "limone speciale" prodotto esclusivamente in alcuni paesi del versante ionico-messinese. Il consorzio si prefigge lo scopo di promuovere, tutelare, valorizzare e informare sulla denominazione di indicazione geografica protetta Igp.

Questa varietà di agrume, la cui raccolta si pratica nei mesi di ottobre-novembre, in un periodo cioè, in cui non ci sono altre produzioni in Sicilia, potrebbe dare risultati interessanti.

Nel comparto frutticolo i dati ISTAT fanno emergere un aumento della resa per ara della produzione di mele pari al 34%, resta invece invariata la produzione investita. Il ficodindia dell'Etna si aggiungerà alle 119 specialità alimentari



italiane che hanno avuto riconosciuta la denominazione di origine protetta (DOP) dell'Unione Europea.

Il comparto vitivinicolo riveste un ruolo di notevole importanza nell'economia della Sicilia, contribuendo per circa il 15% alla determinazione della produzione agricola lorda vendibile (PLV) della stessa¹ e per circa il 28% alle esportazioni agroalimentari regionali.

Nonostante l'espianto di circa 33 mila ettari di vigneto, avvenuto nel corso degli ultimi anni sotto la spinta degli incentivi comunitari, la Sicilia rappresenta oggi una delle regioni a maggiore vocazione viticola d'Italia, esprimendo il 17% della superficie nazionale coltivata a uva da vino² ed il 13% della produzione lorda vendibile di vino italiana.

La superficie vitata in Sicilia ammonta a 161.699 ettari, di cui 142.378 ettari per uva da vino (88%) e 19.321 per uva da tavola (12%). Per quanto riguarda la dotazione di impianti di trasformazione di uva, la provincia maggiormente dotata risulta Trapani con 217 unità, segue Messina con 90 unità, Palermo 72. Le aziende che imbottigliano per la vendita ammontano a 303 di cui 69 (22%) di tipo cooperativo 79 (26%) cantine sociali, 155 (52%) aziende individuali o con altre forme societarie. La quota più cospicua di presenze, oltre la metà del totale regionale (51%) ricade nel trapanese; segue Palermo con il 19% ed Agrigento con il 10%. A livello congiunturale, nel corso dell'ultimo anno, è emerso un quadro contrastante; infatti, le gelate pasquali, le scarse precipitazioni estive accompagnate da alte temperature e in alcune zone, l'attacco della "cicalina" (un insetto che blocca la maturazione dell'uva) hanno determinato una tendenza opposta alle stime, causando in alcuni vigneti del trapanese il dimezzamento della produzione.

Secondo le ultime stime Ismea-Uiv, in Sicilia la produzione complessiva nel 2002 è stata di 5,7 milioni di ettolitri, contro i 7 milioni dell'anno precedente. Negli ultimi trent'anni la produzione vinicola italiana non era mai scesa al di sotto di 50 milioni di ettolitri, mentre il dato 2002 rappresenta in assoluto il minimo storico nazionale. Ma anche se la produzione è stata penalizzata dal lato della quantità non ha registrato cedimenti dal lato della qualità che risulta ottima. L'affermazione dei vini siciliani continuo il suo trend positivo raddoppiando nel 2002, il numero di bottiglie prodotte.

Il settore pescicolo grazie alle condizioni meteorologiche siciliane, migliori rispetto a quelle nazionali, registra nel 2002 ottimi risultati per i quantitativi di pesce sbarcato. Sul mercato trapanese sono migliorati i volumi trattati soprattutto dei molluschi.

Circa infine il comparto zootecnico, va rilevato che alla data di riferimento del Censimento (22 ottobre 2000), le aziende agricole della Sicilia che praticano l'allevamento di bestiame risultano essere 18.443, pari ad appena il 5,0% del

¹ Fonte: Regione siciliana

² Dati: ISMEA



totale. Si tratta di un dato inferiore del 38,5% a quello rilevato nel 1990, che indica l'abbandono della pratica zootecnica da parte di un gran numero di aziende di minore estensione.

Gli allevamenti più diffusi sono quello bovino (praticato in 49 su 100 aziende allevatrici, con circa 308 mila capi), quello avicolo (praticato in 37 su 100 aziende allevatrici, con 1,7 milioni di capi) e quello degli ovini (35,1% delle aziende allevatrici con 708 mila capi). Seguono gli allevamenti di equini (14% delle aziende e 8.453 capi) e dei caprini (13,5% delle aziende e 122.150 capi) e quello dei suini (13,1% delle aziende e 41.649 capi).

1.3.2 L'INDUSTRIA IN SICILIA

In Sicilia, il Censimento intermedio dell'industria e dei servizi riferito al dicembre 1996, ha rilevato 56.721 unità locali dell'industria (comprese le costruzioni) che occupano 208.065 addetti con una netta prevalenza di unità locali di piccola e piccolissima dimensione. Infatti si contano 40.612 unità locali con 1-2 addetti, pari al 72% del totale, 10.100 (18%) nella classe 3-5 addetti, 4.854 con un numero di addetti compreso tra 6 e 19 (8,6%) e 1.155 unità locali con più di 20 addetti (appena il 2% del totale). Anche considerando la distribuzione degli addetti per dimensione delle unità locali, si osserva la maggiore concentrazione nella classe 1-2 addetti con 51.455 occupati (25%), seguita dalla classe 6-19 con 45.916 addetti (22%) e da quella 3-5 con 36.650 addetti (18%). Infine, le classi con più di 20 addetti rappresentano insieme appena il 35% degli addetti in totale.

Dal confronto con la situazione mediamente rilevabile a livello nazionale, appare ancora più evidente la prevalenza della piccola dimensione aziendale nel tessuto produttivo regionale.

Sull'intero territorio nazionale, infatti, le unità locali dell'industria (1.071.291) sono ripartite per il 61% nella classe 1-2 addetti con 656.996 unità, per il 19% nella classe 3-5 addetti con 205.527 unità, per il 15% nella classe 6-19 con 160.061 unità, mentre il 4,7% sono unità locali con più di 20 addetti.

In altri termini, mentre in Sicilia 9 unità industriali su 10 occupano fino a 5 addetti, a livello nazionale si rileva un rapporto di 8 unità su 10.

Sul fronte dell'occupazione, i 6.399.699 addetti dell'industria italiana sono maggiormente concentrati nella classe 6-19 (25% del totale); quindi gli addetti sono distribuiti tra le rimanenti classi dimensionali come di seguito: 13% nella classe 1-2 addetti, 11% nella classe 3-5 addetti, 16% nella classe 20-49 addetti e 17% rispettivamente nella classe 50-199 e in quella 200 e più.

Per quanto riguarda la distribuzione per settore di attività economica, il ramo delle costruzioni in Sicilia rappresenta una componente consistente con il 47% delle unità locali e il 38% degli addetti dell'industria. Tali percentuali nell'Italia in complesso scendono rispettivamente al 44% e al 21% mostrando una elevata variabilità a livello delle grandi ripartizioni territoriali: a fronte di una quota di



addetti alle costruzioni del 31% nel Sud-Isole si osserva un'incidenza di quasi il 19% nel Nord-Centro.

Il ramo delle costruzioni presenta in pressochè tutte le realtà del paese

un'articolazione fortemente sbilanciata a favore della piccola dimensione. Infatti, la percentuale di unità locali nella classe 1-2 addetti oscilla tra il 69% del Sud-Isole e il 72% del Nord-Centro. In Sicilia, il 71% delle unità locali occupa tra 1 e 2 addetti, ponendosi in linea con il dato nazionale (72%). Anche con riguardo alle restanti classi di addetti, si osservano percentuali abbastanza simili.

Le unità locali del ramo manifatturiero localizzate nell'isola sono 28.853 (pari al 51% dell'industria in complesso) e occupano 115.190 addetti. Per contro nel complesso del paese la stessa percentuale è inferiore alla metà e pari al 18%.

All'interno del manifatturiero, le maggiori differenze tra la situazione siciliana e quella nazionale si riscontrano soprattutto nei settori delle pelli e cuoio, carta, stampa ed editoria e meccaniche che sono caratterizzati nell'isola dalla presenza di micro-imprese.

A livello delle ripartizioni territoriali, la distribuzione delle unità locali del ramo manifatturiero per classi di addetti ha connotazioni diverse tra il Nord-Centro e il Sud-Isole. Nella prima ripartizione, infatti, il manifatturiero presenta una maggiore concentrazione nelle classi di addetti più elevate al contrario di quanto si rilevi nel Sud-Isole: la dimensione media dell'industria manifatturiera ubicata nell'area centrosettentrionale è pari a 9 addetti per unità locale, mentre nell'area meridionale ed insulare si ha una dimensione pari in media a 5,5 addetti.

1.3.3 COSTRUZIONI

La fase recessiva che ha caratterizzato il comparto delle costruzioni durante tutti gli anni '90 in Sicilia, ma anche nel resto del Paese, è terminata nel 1999. A partire dal 2000 si è infatti registrato un timido processo di ripresa e di recupero del comparto che si è confermato in maniera sempre più convincente durante tutto il 2001. Segnali di tale tendenza provengono dall'andamento del valore aggiunto del comparto delle costruzioni che, alla fine del 2001, in Sicilia ha registrato un incremento del 6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

All'inizio del 2002 è stata però rilevata una fase di rallentamento, se non addirittura di ristagno, per il settore in Sicilia che, quindi, interrompe quella che sembrava una corsa verso il raggiungimento dei valori che lo caratterizzavano agli inizi degli anni '90.

I fattori legati a questo rallentamento sono di diversa natura. In particolare, si registra una notevole diminuzione sia dei finanziamenti destinati alle opere pubbliche, soprattutto in alcune province della regione (Ragusa, Enna, Caltanissetta) nelle quali le amministrazioni non sono riuscite ad attingere alle nuove fonti di finanziamento che richiedono criteri di programmazione e standard di progettazione molto elevati, a dispetto di altre (come Messina, Palermo e

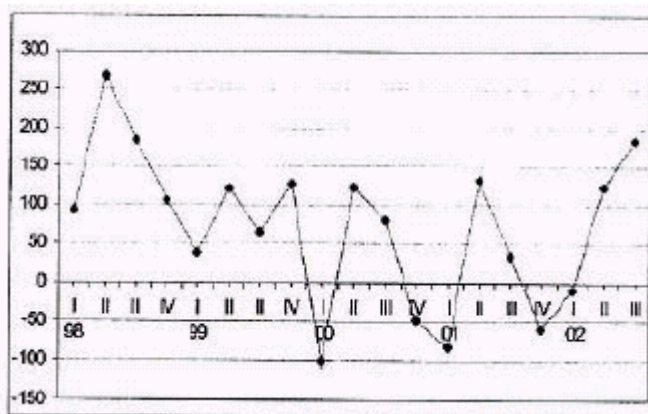


Catania) in cui si registrano parecchi interventi sulle opere pubbliche che vanno dai restauri di beni immobili agli interventi per l'ampliamento l'ammodernamento e la ristrutturazione delle infrastrutture; sia un rallentamento dell'edilizia non residenziale, cioè di quella parte dell'edilizia destinata prevalentemente ai settori produttivi, le cui sorti sono legate al resto dell'economia regionale.

I dati più recenti confermano la tendenza al rallentamento che ha caratterizzato nel primo semestre del 2002 il settore edile siciliano.

Passando ad esaminare gli input impiegati nel processo produttivo, la produzione di cemento in Sicilia conferma la tendenza al rallentamento del settore delle costruzioni nel secondo semestre 2002. Infatti la produzione a settembre è stata di 2.455.878 tonnellate con una diminuzione del $-2,5\%$ ($+3,5\%$ la variazione a livello nazionale). Le esportazioni sono ammontate a 558.298 tonnellate con un decremento del $-1,8\%$ ($-3,2\%$ la variazione registrata dall'intero Paese). Di conseguenza il consumo apparente (dato dalla differenza tra produzione ed esportazione) della regione siciliana è commisurabile a 1.897.580 tonnellate, con una diminuzione di $-2,7\%$ rispetto alla variazione positiva rilevata a livello nazionale ($+4,0\%$).

Qualche timido segnale positivo proviene dai dati relativi alla natalità delle imprese che operano nel settore. Infatti, secondo Movimprese, il settore edile ha chiuso il terzo trimestre 2002, con un saldo positivo di 184 unità, frutto della differenza tra 494 nuove iscrizioni e 310 cancellazioni dai Registri delle Imprese delle Camere di Commercio, e un tasso di crescita positivo dello $0,39\%$.



Saldo di natalità mortalità delle imprese di costruzioni



1.3.4 COMMERCIO ED ALTRI SERVIZI

La struttura del sistema distributivo siciliano appare fortemente sbilanciata. Se si prescindere dalle attività più generiche (commercio all'ingrosso, intermediari del commercio, attività di recupero e riparazioni varie), la cui consistenza può ritenersi relativamente equilibrata, è il commercio al minuto che, distribuito in un numero eccessivo di punti vendita, fa apparire il settore come uno dei più polverizzati, ancora di più di quanto non lo sia nel resto dell'Italia.

Già alla data del censimento intermedio, eseguito dall'ISTAT il 31 dicembre 1996, nonostante l'elevato numero di unità locali (soprattutto, ma non solo) ambulanti, gli esercizi del commercio al dettaglio rilevati nella regione ammontarono a circa 66 mila. Ma se si spinge l'osservazione al 31 dicembre 1998 e si privilegiano, perché più realistici, i dati tratti dalle anagrafi delle Camere di Commercio della Sicilia, dalle elaborazioni effettuate da MOVIMPRESA emerge un numero più elevato di imprese in esercizio: si tratta infatti di 73.116 unità classificate nel settore G52, che rappresentano il 9,6% del totale nazionale.

Nel secondo semestre 2002 le indicazioni provenienti dal settore commerciale manifestano per la Sicilia una intonazione negativa che appesantiscono la tendenza iniziata sul finire del 2001. Migliore appare la situazione relativamente al settore dei servizi alle imprese, seppure con una dinamica più lenta rispetto a quella registrata sul territorio nazionale e nella ripartizione sud-isole.

Dal punto di vista strutturale, il valore aggiunto dei servizi in Sicilia presenta un valore a prezzi correnti superiore a 47,5 miliardi di euro, pari al 78% del valore aggiunto complessivo. Il settore pubblico assorbe il 37% del valore aggiunto di tutto il terziario, mentre, in termini di occupazioni, il terziario in Sicilia assorbe il 73% degli addetti in totale.

Per dare una dimensione del peso del comparto nella regione, si pensi che nell'Italia nord-orientale, il terziario incide per una quota pari al 64% del valore aggiunto complessivo e solo il 24% del comparto è rappresentato dai servizi pubblici.

In termini di occupazione il settore assorbe il 60% di addetti in totale.

Dal fronte della natalità delle imprese, secondo i dati di MOVIMPRESA riferiti al terzo trimestre 2002, il terziario in Sicilia conta 167.540 imprese attive di cui 122.181 nel commercio, pari al 73% del totale, 17.283 nel settore dei servizi alle imprese (informatica, ricerca, noleggio attività immobiliari) pari al 10% del totale, 11.765 nel settore di trasporti e comunicazioni (7% del totale) e infine una minima parte nel settore dell'intermediazione monetaria e finanziaria con 5.181 imprese (3% del totale). Sul fronte della natalità, le nuove imprese di servizi iscritte nel Registro Ditte delle Camere di Commercio ammontano nel terzo trimestre 2002 a 2.149 con un incremento del 3,3% rispetto al 2001. Poiché anche il numero degli esercizi cessati si riduce (-5,4%), aumenta il saldo da 399 del terzo trimestre 2001 a 559 del terzo trimestre 2002. La performance del saldo è principalmente dovuta al settore degli Alberghi e Ristoranti per il quale si rileva un incremento del saldo del 253,6%, mentre si riduce il saldo dei trasporti (-40,0%) ed Intermediazione monetaria e finanziaria (-30,6%). Anche sulla base del tasso di natalità, ottenuto rapportando il saldo alla consistenza delle imprese



attive, il settore più vivace si conferma quello degli alberghi e ristoranti con un tasso dello 0,77% (+240% rispetto al saldo calcolato per il terzo trimestre 2001).

	III trimestre 2001		III trimestre 2002	
	Saldo	Tasso (Valori %)	Saldo	Tasso (Valori %)
Commercio	252	0,19	338	0,24
Alberghi e Ristorazione	28	0,23	99	0,77
Trasporti e Comunicazione	-15	-0,11	-9	-0,06
Intermediazione monetaria e finanziaria	36	0,65	25	0,43
Informatica ed altre attività	98	0,51	106	0,52
TOTALE SERVIZI	399	0,21	559	0,29

Saldo e tassi di natalità-mortalità per settore di attività – Sicilia

1.3.5 TURISMO

Dai dati al riguardo rilevati dall'ISTAT appare evidente come, nonostante i progressi compiuti negli ultimi anni, la disponibilità di strutture ricettive non sia in Sicilia particolarmente elevata.

All'inizio del 1998 si contavano solo 841 esercizi alberghieri con un totale di 37.719 camere (pari al 3,98% del totale nazionale) e 73.132 posti-letto (4,13%).

Inoltre, per quanto concerne i servizi, mentre la dotazione di bagni era prossima al 95% delle camere e i servizi di bar e/o ristorante coprivano una quota notevolmente elevata degli esercizi, ancora piuttosto scarsi (quanto meno rispetto alle regioni del Centro-Nord) risultavano alcuni tipi di "comfort" come il telefono in camera, il riscaldamento e il condizionatore d'aria.

Né, d'altra parte, la situazione deficitaria degli esercizi alberghieri veniva compensata da un'abbondante offerta di ricettività extralberghiera.

Nel 2001 il settore turistico siciliano ha confermato in parte la robusta connotazione espansiva che, pur in mancanza di mutamenti significativi nella struttura ricettiva, lo caratterizza ininterrottamente dal 1998. L'andamento positivo dei flussi turistici trova riscontro in una dinamica altrettanto positiva degli investimenti nel settore alberghi e pubblici esercizi.

In particolare, nel comparto degli alberghi e delle attività direttamente legate al turismo, la robusta fase espansiva ha ceduto il passo ad una progressione più riflessiva. Nell'arco del 2001 sono arrivati in Sicilia circa 4 milioni 75 mila turisti, che rappresentano la cifra più elevata degli ultimi decenni e che corrispondono ad un incremento pari a circa 116.000 unità (+2,9%), risultato positivo ma certamente al di sotto delle possibilità potenziali dell'isola e comunque inferiore a quello del Mezzogiorno (3,3%). Il numero complessivo di presenze è stato invece pari a 13 milioni 818 mila unità equivalenti ad un aumento del 3% su base annua, in linea con la variazione registrata a livello nazionale ma al disotto del tasso medio di crescita del triennio precedente (+9,2%).



Le presenze turistiche presentano inoltre tendenze differenti al variare della tipologia di alloggio; infatti, in linea con la dinamica nazionale, si è osservato un incremento delle presenze turistiche nelle strutture alberghiere pari al 4,0% mentre si è registrato un calo nelle strutture complementari (-3,2%). In particolare le presenze hanno superato la soglia delle 12 milioni di unità nel comparto alberghiero (più di 7 milioni le presenze italiane, oltre 5 milioni le presenze straniere), mentre sono state pari a 1.729.000 quelle del comparto extralberghiero (più di 1.200 mila le presenze italiane; poco più di 480 mila le presenze straniere). I risultati conseguiti nel 2001 confermano l'immagine di un settore di importanza strategica per l'economia siciliana, ma che attende, ancora, di esprimere a pieno il suo potenziale.

Se guardiamo l'indice di utilizzazione lorda, ossia il rapporto tra le presenze registrate negli esercizi e la disponibilità di letti alberghieri espressa in termini di giornate-letto, notiamo che dal 1991 al 2000 esso ha registrato una lenta e continua crescita dal 33,5% al 40,2%. L'indice di utilizzazione netta, ossia il rapporto tra le presenze registrate negli esercizi e la disponibilità di letti alberghieri espressa in termini di numero di giornate di effettiva apertura degli esercizi, risulta ancora più elevato pari a 45,6% mostrando che, se è vero che il turismo rappresenta per la Sicilia un settore di grande importanza, lo sviluppo di tale settore non può passare esclusivamente per il migliore utilizzo delle risorse esistenti (che già presentano tassi di utilizzazione lorda e netta superiori a quelli nazionali), ma deve obbligatoriamente fare i conti con un potenziamento delle strutture attualmente esistenti che risultano tutt'ora assolutamente inadeguate rispetto alle potenzialità climatiche, naturali e culturali del territorio.

(valori percentuali)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Utilizzazione lorda										
Sicilia	33,5	28,5	25,9	30,5	31,8	33,5	33,9	25,5	37,7	40,2
ITALIA	31,4	30,6	29,7	32,0	32,8	32,6	32,1	23,9	33,1	34,8
Utilizzazione netta										
Sicilia	38,8	34,9	32,8	35,8	35,9	37,8	37,9	40,9	41,6	45,6
ITALIA	41,6	40,5	38,5	39,1	40,6	40,7	39,7	40,4	41,7	42,7

Utilizzazione lorda e netta negli esercizi alberghieri in complesso in Sicilia ed in Italia



1.4 LO SCENARIO ATTUALE DEL SISTEMA DI TRASPORTO DELLE MERCI IN SICILIA

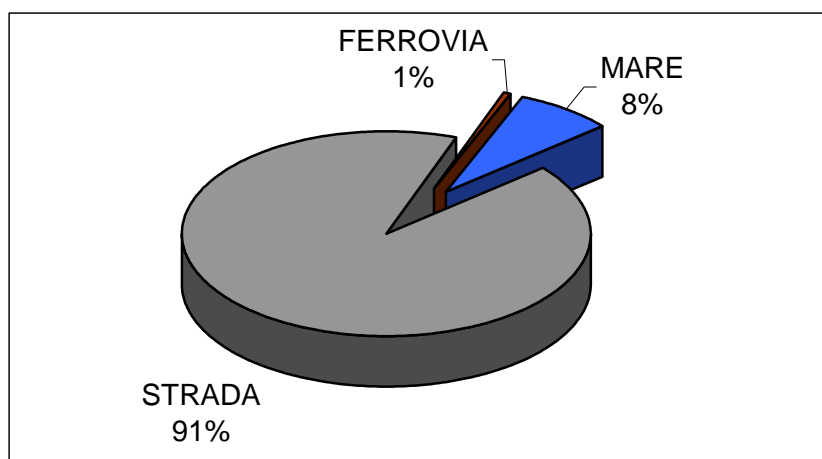
1.4.1 IL QUADRO GENERALE DELLA MOBILITÀ DELLE MERCI

Le statistiche ufficiali³ relative al traffico di merci che coinvolge il territorio siciliano, attestano, per l'anno 1998, una articolazione modale dei flussi così configurata:

- Nei traffici interni, si registra una netta prevalenza del “*tutto strada*”, ascrivibile alla brevità che caratterizza, in media, le distanze tra i centri economici isolani, presupposto fondamentale della convenienza economica del trasporto di beni su gomma.

Le modalità di trasporto a confronto nel traffico Sicilia-Sicilia (Valori in tonnellate per il 1998)

STRADA	FERROVIA	MARE	TOT
28.122.724	207.710	2.355.644	30.686.078



- Nell'esame delle relazioni di scambio con l'esterno, è opportuno escludere il dato relativo al trasporto marittimo di prodotti petroliferi. Si tratta di un traffico principalmente legato all'attività dei poli petrolchimici dell'isola, che trasformano la materia prima proveniente dai Paesi petroliferi del Mediterraneo, per poi esportare il prodotto raffinato nel resto d'Italia e all'estero. Per tale tipo di traffico, nel caso della Sicilia, non sono ravvisabili alternative di scelta modale nel trasporto, che avviene prevalentemente via mare. Pertanto, atteso che le quantità movimentate sono elevate (tonnellate 69.527.500 nel 1998), la loro inclusione nell'analisi distorcerebbe il quadro dei rapporti di forza tra le differenti modalità di trasporto delle merci.

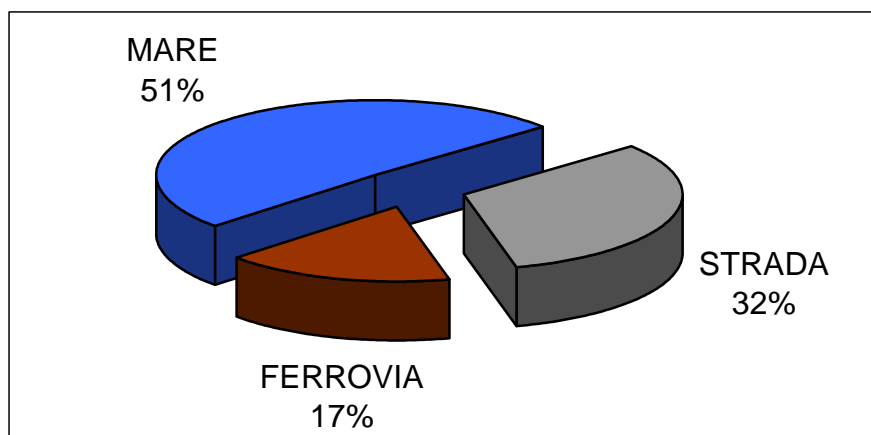
³ Conto Nazionale dei Trasporti 1999; Istat.



Dallo studio del traffico esterno, al netto dei prodotti petroliferi, emerge una distribuzione della domanda più equilibrata, almeno per ciò che attiene al raffronto tra il modo stradale e quello marittimo. La situazione appare, invece, decisamente critica nel comparto del trasporto terrestre, che fa registrare un ruolo marginale per la modalità ferroviaria, vero anello debole dell'intero sistema.

Traffico non oil Sicilia-Esterno (partenze + arrivi) per relazione geografica e modo di trasporto – anno 1998

	STRADA		FERROVIA		MARE		TOT.
	tonn.	%	tonn.	%	tonn.	%	tonn.
<i>resto del sud</i>	3.190.589	41,6	304.275	4,0	4.171.100	54,4	7.665.964
CENTRO ITALIA	1.624.628	38,8	320.946	7,7	2.244.800	53,6	4.190.374
NORD ITALIA	3.757.293	38,6	1.801.488	18,5	4.183.700	42,9	9.742.481
ESTERO	603.412	8,7	2.424.312	35,0	3.898.500	56,3	6.926.224
TOTALE	9.175.922	32,2	4.851.021	17,0	14.498.100	50,8	28.525.043



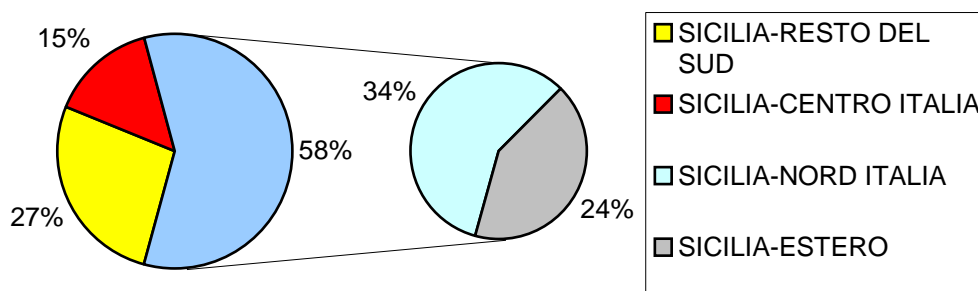
La condizione di squilibrio modale dianzi illustrata -che, relativamente al traffico merci di scambio con l'esterno, assegna all'autotrasporto una quota di mercato significativa (32 %), in particolare, rispetto a quella del trasporto ferroviario (17 %)- appare ancora più allarmante, se si considera che circa il 60 % dei traffici esterni (partenze + arrivi) coinvolge distanze di almeno 1000 Km (il 34,2 % riguarda relazioni tra Sicilia e Nord Italia, mentre il 24,3 % si riferisce all'interscambio Sicilia-Estero). Si tratta, pertanto, di relazioni di lunga percorrenza, che richiederebbero, per ragioni di convenienza economica, l'impiego della modalità ferroviaria e di quella marittima, anche in sinergia con quella stradale (intermodalità). Per contro, come si evince dalla tabella suesposta il trasporto merci su gomma può vantare, nelle relazioni con il Nord Italia,



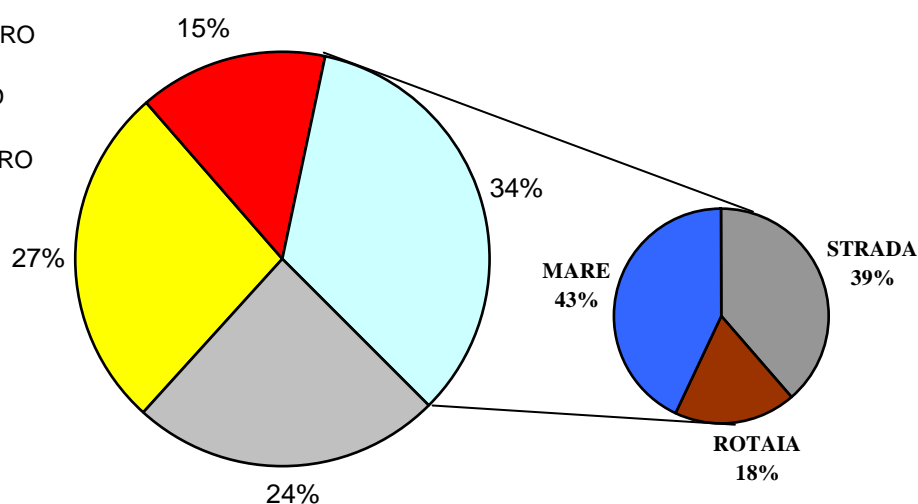
un'incidenza del 38,8 % e, nei traffici con l'Estero, una peso intorno al 9 %, quota significativa, se si considera l'ordine di grandezza delle distanze interessate.

Traffico non oil Sicilia-Esterno (partenze + arrivi) in tonnellate per relazione geografica - anno 1998

SICILIA-SUD	SICILIA-CENTRO	SICILIA-NORD	SICILIA-ESTERO	TOT.
7.665.964	4.190.374	9.742.481	6.926.224	28.525.043



- SICILIA-RESTO DEL SUD
- SICILIA-CENTRO ITALIA
- SICILIA-NORD ITALIA
- SICILIA-ESTERO





Università degli Studi di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Un ulteriore aspetto, che può essere utile segnalare, concerne lo sbilanciamento dei flussi. A tal proposito, le elaborazioni dei dati mostrano che il problema ricorrente nelle differenti articolazioni modali del settore del trasporto merci consiste nel fatto che le quantità in arrivo superano quelle in partenza (soltanto il trasporto stradale, relativamente agli scambi con l'Estero, presenta una eccedenza delle partenze). Lo squilibrio, se non si disaggregano i dati per relazione geografica, appare particolarmente marcato nel caso del trasporto ferroviario, che fa registrare un traffico in ingresso nell'isola 2,3 volte superiore a quello di spedizione. Secondo la relazione O/D, invece, lo sbilanciamento più significativo è quello relativo all'interscambio con il Meridione. Tale situazione, riconducibile alla scarsa competitività dell'economia siciliana, incapace di aggredire con efficacia i mercati nazionali ed esteri, va ad aggravare le condizioni di inefficienza del sistema logistico regionale, generando un'elevata incidenza dei ritorni a vuoto e un impiego mediamente basso della capacità di carico. Ne deriva un appesantimento dei costi di trasferimento dei beni, che penalizza la capacità dell'area allo studio di attrarre capitali d'investimento, mettendo così "in crisi" l'economia isolana, che rimane "congelata" nella sua condizione di debolezza.



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.



Sbilanciamento del traffico merci sicilia-esterno per modo di trasporto e relazione geografica – valori in tonnellate per l'anno 1998

	STRADA			FERROVIA			MARE			TOTALE		
	P	A	M/m	P	A	M/m	P	A	M/m	P	A	M/m
RESTO DEL SUD	1.291.032	1.899.557	1,5	118.457	185.818	1,6	1.341.700	2.829.400	2,1	2.751.189	4.914.775	1,8
CENTRO ITALIA	755.516	869.112	1,2	131.476	189.470	1,4	909.300	1.335.500	1,5	1.796.292	2.394.082	1,3
NORD ITALIA	1.701.148	2.056.145	1,2	678.356	1.123.132	1,7	2.003.200	2.180.500	1,1	4.382.704	5.359.777	1,2
ESTERO	371.035	232.377	1,6	560.273	1.864.039	3,3	1.910.700	1.987.800	1,0	2.842.008	4.084.216	1,4
TOTALE	4.118.731	5.057.191	1,2	1.488.562	3.362.459	2,3	6.164.900	8.333.200	1,4	11.772.193	17.123.885	1,4

Legenda: P = Partenze; A = Arrivi



1.4.2 IL TRASPORTO MARITTIMO DELLE MERCI IN SICILIA

Il sistema portuale della regione è costituito da ben 130 porti, di diverse dimensioni e funzionalità, distribuiti in circa 1.130 Km di costa, parte nel versante Tirrenico, parte lungo quello ionico e la rimanente lungo la porzione del mediterraneo denominata “canale di Sicilia” con fronte il litorale africano.

I porti siciliani si possono suddividere in: porti di interesse nazionale (tre sono sedi di autorità portuale: Palermo, Catania, Messina; altri tre invece non lo sono: Augusta, Trapani e Porto Empedocle); porti di interesse regionale (Termini Imerese, Lipari, Milazzo, Riposto, Siracusa, Gela, Licata, Mazara del Vallo, Marsala, Castellammare). Inoltre vi sono porti che garantiscono: l’accessibilità alle isole minori; la pesca; il diportismo nautico (Palermo Acquasanta, Porto Rosa); gli interessi militari e la sicurezza.

Di questi i più importanti si possono considerare i 16 di cui all’annessa tabella 1 (il resto assorbe un movimento trascurabile rispetto a quelli considerati ed assolve altre funzioni, per esempio: di approdo, militare, peschereccio, diportistico, etc.), ma, tra di loro, assumono un particolare rilievo, per le considerazioni attinenti al tema, i porti di: Augusta, Palermo, Catania, Trapani, Termini Imerese e Gela. L’ordine di elenco è in base al traffico delle merci, al netto dei prodotti petroliferi, assorbito da ciascun porto. Tutti e sei, insieme, captano circa lo 82% del trasporto marittimo delle merci “non - oil” siciliano, relativo all’anno 2000. Invece, includendo la movimentazione di tali prodotti, oltre ai sei porti sopra menzionati, si debbono considerare anche gli scali di Siracusa e Milazzo.

Da quanto precede è possibile dedurre che il porto di Augusta è il primo (in termini di tonnellate di merci movimentate) in Sicilia. Tale dato, però, può trarre in inganno poiché il traffico non è diversificato, anzi è costituito da una quasi esclusiva movimentazione di prodotti chimici (NST/R 8, per 2.657.683 tonnellate con l’8,62% ed il massimo in Sicilia per questa categoria merceologica) e quindi connesso ai petroliferi lavorati negli stabilimenti vicini, e poi da macchinari diversi (NST/R 9 per l’1,04%) e da derrate alimentari (NST/R 1 che “pesano” solo per lo 0,35%).

Il porto di Palermo, che occupa la 2a posizione nella classifica “non oil” e la 5a in quella onnicomprensiva, presenta un traffico diversificato con la presenza di tutte le classi merceologiche ed è l’unico nella regione a possedere questa caratteristica.

Il porto di Catania, 3° considerando l’assenza di prodotti petroliferi e 6° includendoli, possiede un traffico di “taglio” spiccatamente commerciale con le categorie NST/R 9, 5 (prodotti metallurgici) e 0 (prodotti agricoli) su tutte.

Trapani e Termini Imerese, marcatamente “non-oil”, nell’ordine al 4° e 5° posto (7° ed 8° nel complessivo) movimentano le categorie NST/R 9 (per Trapani tutto), 8 e 7 (concimi).

Gela, possiede pur esso un traffico diversificato che lo colloca al 6° posto “non-oil” ed al 4° in totale. L’unica categoria, mancante nelle merci movimentate, è la NST/R 4 (minerali e cascami vari per la metallurgia).



Per i rimanenti 10 porti, che assorbono circa il 18% del traffico “non oil”, si evidenzia la vocazione Ro-Ro del porto di Messina (solo categoria NST/R 9) e la movimentazione quasi esclusiva nei porti di Milazzo e Siracusa di prodotti petroliferi che li collocano al 9° e 12° posto nella classifica “non oil” mentre al 2° e 3° posto in quella che li comprende.

Classifica dei porti siciliani per totale merci non - oil movimentate (anno 2000)

Porti	Totale merci movimentate (tonn)	Incidenza % del porto rispetto al tot. regionale (2000)
Augusta	3.084.166	19,95%
Palermo	2.598.778	16,81%
Catania	2.485.748	16,08%
Trapani	2.054.601	13,29%
Termini Imerese	1.264.820	8,18%
Gela	1.176.644	7,61%
Messina	930.895	6,02%
Porto Empedocle	537.096	3,47%
Milazzo	325.749	2,11%
Lipari	320.316	2,07%
Marsala	250.711	1,62%
Siracusa	175.061	1,13%
Mazara del Vallo	134.031	0,87%
Licata	80.037	0,52%
Castellammare del Golfo	27.591	0,18%
Riposto	13.515	0,09%

Fonte: ns. elaborazione su dati Autorità Portuale di Palermo (2000)

Le infrastrutture portuali siciliane caratterizzano il sistema dei trasporti della regione nelle sue relazioni con l'esterno e rappresentano “punti fondamentali” (nodi) dell'intero sistema di trasporto nazionale. Tali concetti, tra l'altro, sono esposti nei due più significativi ed attuali documenti di pianificazione dei trasporti (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica – Gennaio 2001, Piano Direttore dei Trasporti della Regione Sicilia – Giugno 2002) i quali



assegnano anche ai porti dell'isola una funzione "strategica". E' appena il caso di ricordare, che questi documenti recepiscono le indicazioni di politica dei trasporti della Unione Europea, in buona parte contenute nel "Libro bianco" edito nel settembre 2001.

La funzione strategica dei porti siciliani va vista quindi all'interno dello sviluppo dei traffici marittimi nazionali e delle "iniziative innovatrici", che cercano di promuovere il trasporto combinato "strada (o ferrovia)-mare" mediante progetti che si inquadrano nella più generica figura dello "short sea shipping" e, nel dettaglio, nelle "autostrade del mare".

Le principali infrastrutture portuali siciliane presentano diverse carenze che ne limitano l'operatività e lo sviluppo. Si evidenziano: inadeguate attrezzature e limitati spazi a terra; fondali poco profondi, scadenti connessioni con le altre modalità di trasporto terrestre. Queste ultime da valutare con grande attenzione, perché rendono "inadeguata" la catena logistica con le conseguenti "rottture di carico" che si traducono in costi.

Caratteristiche tecniche dei principali porti siciliani - anno 1998

PORTO	N° accosti	Lunghezza complessiva accosti (in m)	Specchio acqueo (in m ²)	Profondità massima dei fondali (in m)	N° di binari ferroviari	Superfici dei piazzali per le merci (in m ²)	Capacità di magazzini e silos (in m ³)
Palermo	15	3.455	2.135.000	14 - 18	5	109.400	54.747
Termini Imerese	2	3.435	350.000	5 - 8	0	60.000	0
Lipari (°)	2	412	10.000	5 - 10	0	4.000	0
Milazzo	9	3.268	234.000	16 - 18	0	30.000	0
Messina	10	1.719	768.000	8 - 10	5	75.500	10.000
Riposto	5	890	140.000	12 - 14	0	0	0
Catania	17	3.462	660.000	10 - 12	4	615.000	52.000
Augusta	44	7.651	45.000	14 - 18	0	250.000	0
Siracusa	13	2.027	6.639.000	> 18	0	4.670	0
Gela	13	2.782	123.500	10 - 12	0	0	0
Licata (x)	2	470	1.134.000	6 - 7	0	45.800	0
Porto Empedocle	5	2.998	486.000	14 - 18	0	19.200	50.700
Mazara del Vallo	11	2.306	271.900	5 - 7	0	23.500	5.318
Marsala	6	750	365.000	5 - 7	0	12.000	0
Trapani	18	2.339	921.000	8 - 10	0	250.000	0
Castellammare	4	494	175.000	8 - 10	0	0	0
T O T A L I	176	38.458	14.457.400	/	14	1.499.070	172.765
TOTALI NAZIONALI	937	241.886	/	/	167	10.344.257	8.690.604
Incidenza perc.le dei porti siciliani	19	16	/	/	8	14	2
(°) Dati 1995							
(x) Dati 1997							

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto Nazionale Trasporti Anni 1999 e 2000



E' necessario però anche: migliorare gli impianti per la gestione e la sicurezza del traffico marittimo; potenziare le dotazioni per il traffico Ro-Ro consentendone una maggior fluidità ed un miglior controllo; incrementare la movimentazione Lo-Lo cercando di aumentare le prestazioni dei terminal container anche con l'ausilio di tecnologie informatiche e telematiche tra i porti e gli altri nodi del sistema di trasporto per consentire una gestione globale coordinata ed in tempo reale della catena logistica.

1.4.3 IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI IN SICILIA

Negli ultimi dieci anni il trasporto merci per ferrovia in Sicilia ha subito una costante diminuzione sia in termini di volumi che di quota di mercato rispetto alle altre modalità.

Le ragioni del costante declino del trasporto merci via ferrovia sono evidenti:

Il trasporto su strada garantisce maggiore flessibilità e permette di rispondere più velocemente ad eventuali mutamenti della domanda;

I clienti del nord Italia richiedono la merce entro 24 ore dalla partenza, risultato pienamente ottenibile per il trasporto su gomma ma difficile per quello su treno. Oltre all'esigenza di una integrazione tra le due modalità (gomma – ferro) dovuta alla necessità di caricare la merce sul camion per il cosiddetto “ultimo km”, il trasporto ferroviario dalla Sicilia incontra vari ostacoli che ne ritardano i tempi di consegna. Ad esempio il passaggio dello Stretto di Messina è veramente problematico, in quanto i treni passeggeri hanno sempre la precedenza sui merci e quindi un eventuale ritardo alimenta un effetto catena che si ripercuote su tutti i treni che seguono;

Anche se le tariffe applicate dalle FS per distanze superiori ai 700 km sono pressoché identiche a quelle per un trasporto su gomma, il prodotto ortofrutticolo necessita di carri refrigerati che le ferrovie forniscono a tariffe più elevate, rendendo il trasporto più costoso;

Il trasporto via ferrovia richiede doppie operazioni di handling (doppio trasbordo) e questo talvolta rappresenta un rischio dovuto al fatto che la merce potrebbe subire danneggiamenti durante tutte queste operazioni con relativi costi aggiuntivi.

Per fare un esempio il settore dell'ortofrutta è una delle categorie merceologiche principali della Regione. La produzione e naturalmente il trasporto della merce stanno crescendo a ritmi abbastanza elevati e questo fatto dovrebbe indurre FS Cargo a studiare una strategia mirata all'ottenimento di quote di mercato per questo particolare settore. Questa strategia potrebbe essere implementata di comune accordo con gli operatori locali e soprattutto migliorando i collegamenti e l'accesso all'area interessata.

Occorre concentrare tutti gli sforzi e gli investimenti in poche aree. La revisione delle strategie per il trasporto ferroviario deve tenere in considerazione anche interventi sulla viabilità e sul disegno di centri intermodali disegnati per facilitare il trasferimento dell'ortofrutta da camion a treno.



Nello stesso tempo ci sono opportunità per il vettore ferroviario di catturare quote di mercato anche per altre merci diverse dall'ortofrutta, che fanno segnare quote significative di produzione o commercializzazione all'interno della Regione.

L'Autotrasporto

L'analisi di questo settore del comparto del trasporto merci in Sicilia è stata effettuata principalmente sulla scorta dei dati acquisiti nell'ambito di un'indagine conoscitiva sull'autotrasporto italiano⁴, condotta tra la fine del 1999 e il giugno del 2000, su iniziativa del Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori di Cose per Conto di Terzi.

Le elaborazioni poste in essere per le finalità del presente studio hanno evidenziato, per le aziende di autotrasporto siciliane, un quadro fortemente critico sotto il profilo dell'efficienza, dell'avanzamento tecnologico e dei livelli di servizio della rete stradale.

In primo luogo, l'articolazione per titolo di trasporto del traffico merci su gomma

Articolazione per titolo di trasporto e relazione o/d del traffico merci su gomma in Sicilia – valori in tonnellate per l'anno 2000

	CONTO PROPRIO		CONTO TERZI	
	Val.	%	Val.	%
SICILIA-SICILIA	15.854.306	52,6	14.290.195	47,4
SICILIA-ESTERNO	886.415	12,6	6.170.594	87,4

Ripartizione delle aziende di autotrasporto merci per incidenza dei ritorni a vuoto e per area geografica

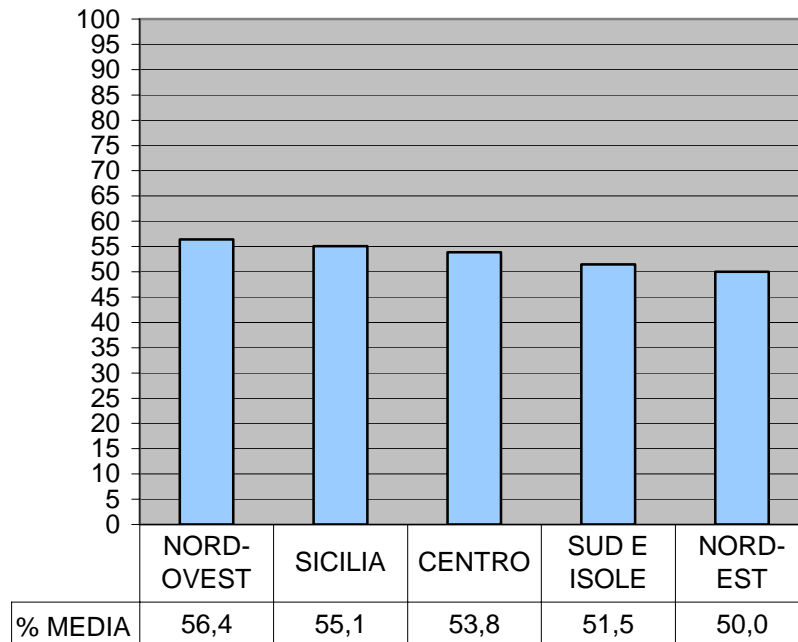
	Mai		Fino a 25%		Da 25% a 50%		Da 50% a 75%		Da 75% a 100%		Totale	Media
	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%		
SICILIA	102	12,4	144	17,5	64	7,8	155	18,8	360	43,6	825	55,06
SUD E ISOLE	568	16,3	644	18,5	290	8,3	529	15,2	1.454	41,7	3.485	51,47
CENTRO	248	12,1	323	15,7	246	12,0	442	21,5	797	38,8	2.056	53,84
NORD-EST	333	11,3	650	22,0	368	12,5	579	19,6	1.021	34,6	2.951	50,03
NORD-OVEST	327	12,8	375	14,7	231	9,0	454	17,7	1.171	45,8	2.558	56,40

che ha interessato la Sicilia nel 2000 (dati Istat) presenta, per l'autotrasporto conto terzi, un peso prevalente negli scambi con l'esterno, mentre il traffico interno è caratterizzato da una più equilibrata distribuzione tra conto proprio e conto terzi:

⁴ L'indagine si è svolta tramite interviste dirette ad un campione di aziende registrate nell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori di Cose per Conto di Terzi.



È segnale dello stato di diseconomia in cui operano le aziende del settore il dato sull'incidenza dei viaggi a vuoto: come si può osservare nella tabella che segue, circa il 60 % delle imprese sono gravate da incidenze superiori al 50 % (un ritorno a vuoto ogni due viaggi di consegna). Tuttavia, il confronto, su questo terreno, con l'intero Meridione e le altre macro-aree italiane, rivela una situazione di omogeneità su scala nazionale.

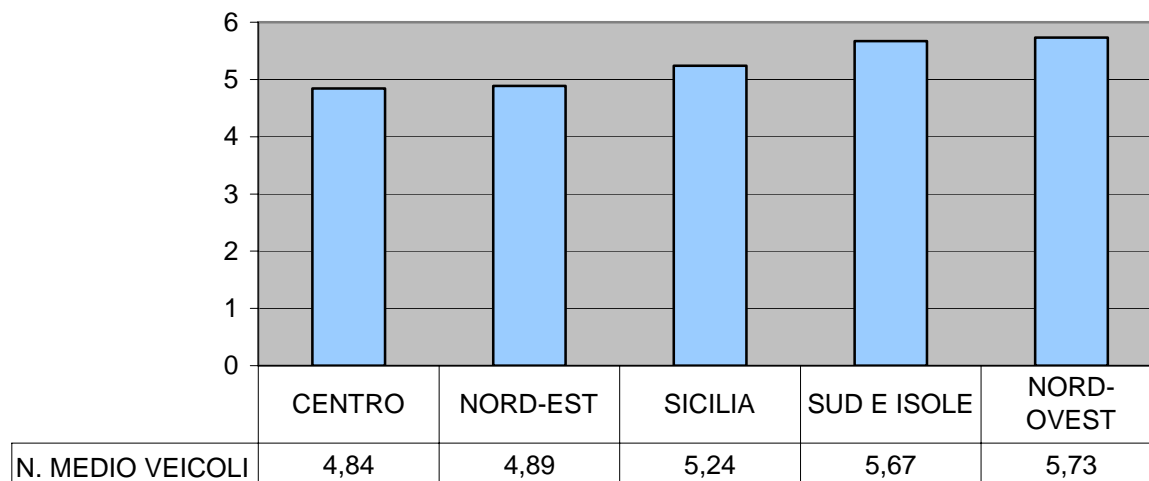


Il problema illustrato può essere spiegato in parte dallo sbilanciamento dei flussi, considerato che la merce che raggiunge l'isola supera quella che la lascia di circa un milione di tonnellate nel 1998, in parte facendo riferimento alla condizione di spiccata "frammentazione" dell'offerta di autotrasporto merci in Sicilia. A conferma dello stato di "polverizzazione" del settore, si considerino i dati relativi alla dimensione degli operatori: la tabella riportata in appresso mette in luce una massiccia presenza di aziende di piccolissime dimensioni (sino a tre veicoli), le quali rappresentano circa il 68 % dell'intero campione siciliano. Anche, in questo caso, il parallelo con altre aree del Paese conduce all'individuazione di un problema di rilievo nazionale.



Ripartizione delle aziende di autotrasporto merci per numero di veicoli ed area geografica

	Fino a 3		4-6		7-10		11-15		16-25		26-50		>50		Non Risponde		TOT.	N. Medio Veicoli
	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	
SICILIA	563	68,2	113	13,7	65	7,9	27	3,3	26	3,2	19	2,3	12	1,5	0	0,0	825	5,24
SUD E ISOLE	2309	66,3	476	13,7	267	7,7	144	4,1	135	3,9	105	3,0	48	1,4	1	0,0	3.485	5,67
CENTRO	1328	64,6	425	20,7	128	6,2	63	3,1	51	2,5	36	1,8	24	1,2	1	0,0	2.056	4,84
NORD-EST	2136	72,4	350	11,9	172	5,8	102	3,5	88	3,0	57	1,9	43	1,5	3	0,1	2.951	4,89
NORD-OVEST	1622	63,4	397	15,5	236	9,2	111	4,3	76	3,0	72	2,8	39	1,5	5	0,2	2.558	5,73

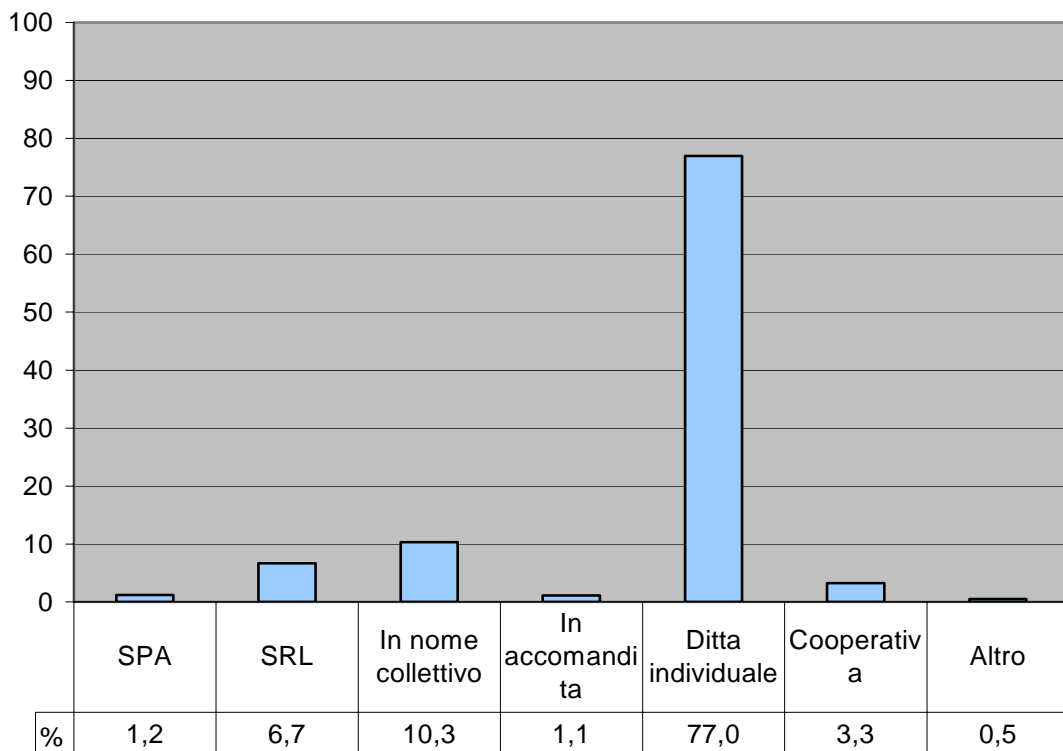




A risultati analoghi ai precedenti si giunge classificando le imprese sulla scorta della forma giuridica:

Ripartizione delle aziende di autotrasporto merci siciliane per forma giuridica

SPA		SRL		In nome collettivo		In accomandita		Ditta individuale		Cooperativa		Altro		Tot.
Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.
10	1,2	55	6,7	85	10,3	9	1,1	635	77,0	27,0	3,3	4,0	0,5	825

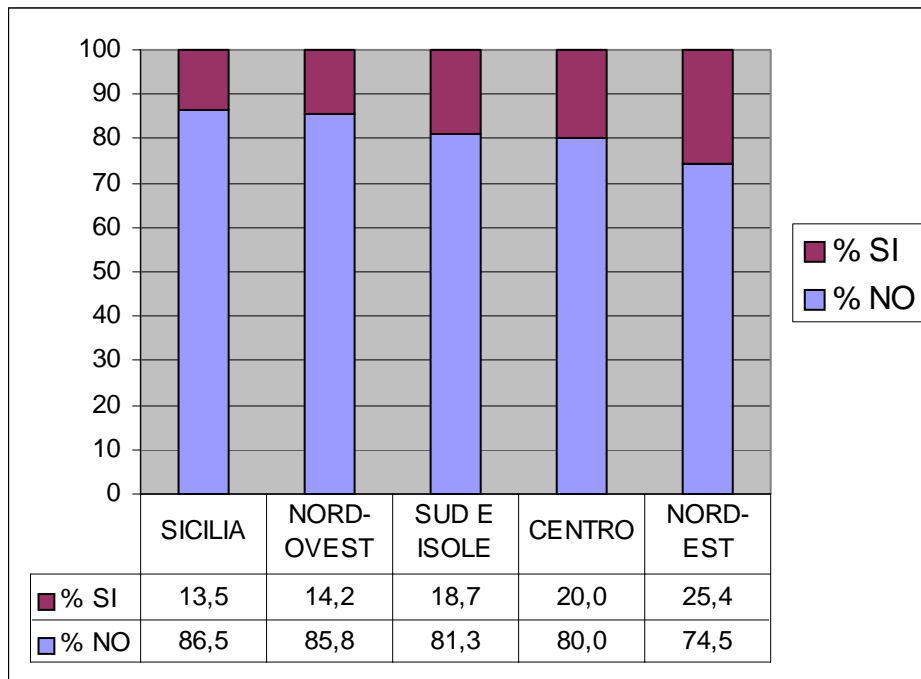


Alla parcellizzazione del tessuto imprenditoriale, si aggiunge una scarsa propensione delle aziende all'associazionismo, ossia alla formazione di consorzi o altre configurazioni associative che possano consentire il raggiungimento di economie di scala; si pensi, ad esempio, alla possibilità di effettuare acquisti collettivi a condizioni particolarmente vantaggiose.



Partecipazione a consorzi o altre configurazioni associative

	NO		SI		NON RISPONDE	TOT.
	Val.	%	Val.	%	Val.	Val.
SICILIA	714	86,5	111	13,5	0	825
SUD E ISOLE	2.832	81,3	653	18,7	0	3.485
CENTRO	1.644	80,0	412	20,0	0	2.056
NORD-EST	2.199	74,5	751	25,4	1	2.951
NORD-OVEST	2.194	85,8	364	14,2	0	2.558



Il frazionamento dell'offerta di trasporto merci su gomma, oltre ad implicare un inefficiente coordinamento domanda-offerta, cioè un abbassamento del fattore di carico, è anche all'origine dell'incapacità di rispondere pienamente alle esigenze della clientela, che oggi esprime una domanda molto più complessa. Infatti, una tendenza diffusa nell'attuale mondo della produzione è quella di *terziarizzare* i servizi logistici: le imprese sempre più tendono ad affidare ad attori economici esterni la gestione operativa di funzioni logistiche quali, ad esempio, il trasporto, l'elaborazione degli ordini d'acquisto, lo stoccaggio, la distribuzione, l'imballaggio, i controlli di qualità, fino a comprendere la personalizzazione dei prodotti.

Tale strategia di *outsourcing* permette ai produttori di concentrare le risorse sul proprio *core business*, eliminando i costi fissi legati all'approntamento degli impianti necessari per l'autoproduzione dei servizi logistici. Un ulteriore vantaggio dell'esternalizzazione consiste nella possibilità di abbattere i costi

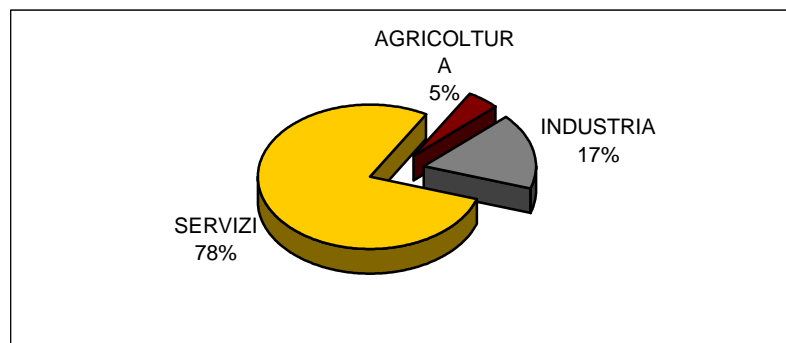


unitari delle attività logistiche, acquistandole da *provider* specializzati che le esercitano in modo più efficiente, grazie alle economie di scala conseguite mediante l'acquisizione di un gran numero di clienti.

Da quanto precede, discende che soltanto operatori di significative dimensioni possono assecondare o, in taluni casi, stimolare l'evoluzione dell'idea tradizionale di trasporto in quella più complessa di "logistica integrata", la quale prevede l'affidamento al mercato non soltanto del trasporto, ma, in un'ottica sistemica, di tutte le funzioni di gestione della "supply chain". In tale contesto, inoltre, di grande rilievo possono essere i riflessi in termini di diffusione dell'innovazione tecnologica nel campo della logistica: una crescita dimensionale delle imprese di tale settore renderebbe disponibili risorse aggiuntive da investire nell'avanzamento tecnologico.

La frammentazione del settore dell'autotrasporto di merci in Sicilia può essere correlato alle caratteristiche economiche dell'isola. L'analisi dei dati Istat, relativi alla formazione della valore aggiunto regionale nel 2000, rivelano uno status squilibrato che assegna al settore industriale un ruolo di secondo piano, qualificando la realtà siciliana come un'economia di tipo terziario.

Articolazione per settore del valore aggiunto siciliano ai prezzi base – anno 2000



Inoltre, l'elaborazione dei dati, ricavati dall'ultimo Censimento Generale dell'Industria e dei Servizi condotto dall'Istat, mostra, per le imprese siciliane nel 2001, livelli dimensionali molto modesti:

N. addetti per impresa nei vari settori dell'economia siciliana – anno 2001

INDUSTRIA	COMMERCIO	SERVIZI
4	2	3

Pertanto, in Sicilia, l'autotrasporto ha dovuto interagire con un contesto economico-produttivo fortemente polverizzato, costringendo le aziende del settore ad operare su piccola scala, quindi, con scarsa efficienza.



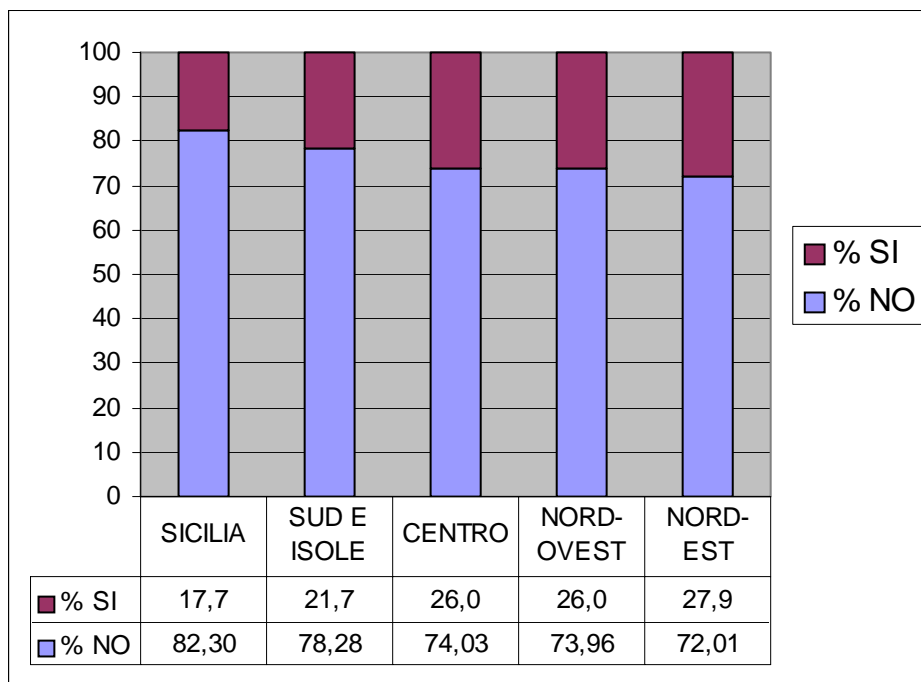
Bisogna altresì precisare che lo stato di frammentazione del mercato del trasporto merci su strada ha creato i presupposti per la proliferazione, in Sicilia, di agenzie d'intermediazione, le quali, fungendo da interfaccia tra i committenti e gli operatori, speculano sulla bassa complessità organizzativa di quest'ultimi, imponendo loro condizioni di lavoro e di remunerazione del servizio che configurano veri e propri abusi.

Un ulteriore dato, che può mettere in luce le difficoltà di organizzare in maniera efficiente il ciclo del trasporto minimizzando le percorrenze a vuoto, attiene al tipo di contratti conclusi. Risulta molto elevata, infatti, la percentuale di aziende di autotrasporto siciliane che dichiara di non operare su commesse di lunga durata:

Utilizzo di accordi commerciali particolari (contratti di lunga durata)

	NO		SI		NON RISPONDE	TOT.
	Val.	%	Val.	%	Val.	Val.
SICILIA	679	82,3	146	17,7	0	825
SUD E ISOLE	2.728	78,3	757	21,7	0	3.485
CENTRO	1.522	74,0	534	26,0	0	2.056
NORD-EST	2.125	72,0	825	28,0	1	2.951
NORD-OVEST	1.892	74,0	666	26,0	0	2.558

Utilizzo di accordi commerciali particolari (contratti di lunga durata)





Sotto il profilo dello sviluppo tecnologico, la situazione dell'autotrasporto siciliano è fortemente problematica. A conferma di ciò, la seguente tabella sulle dotazioni tecnologiche "di base" (computer) mette in evidenza che il 61,2 % delle aziende di autotrasporto del campione selezionato per la Sicilia è costituito da "padroncini" che non dispongono di alcun computer; complessivamente, gli operatori che non possiedono computer corrispondono all' 81,8 % del campione.

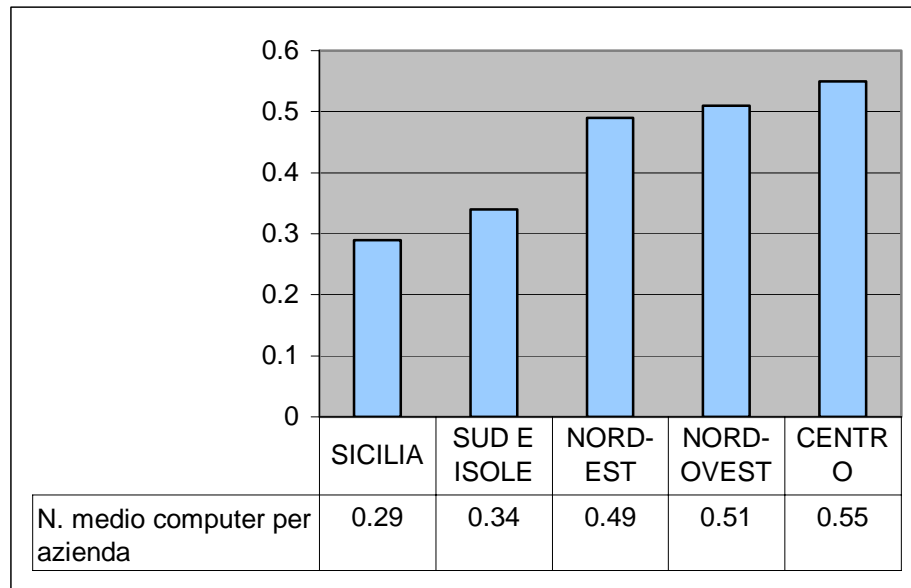
Ripartizione delle aziende di autotrasporto siciliane per dimensione e sviluppo tecnologico di "base"

	DOTAZIONE DI STRUMENTI INFORMATICI: COMPUTER									
	0		1		Da 2 a 5		Da 5 a 10		Oltre 10	
N. VEICOLI	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%
Fino a 3	505	61,2	51	6,2	7	0,8	0	0,0	0	0,0
Da 4 a 6	81	9,8	26	3,2	6	0,7	0	0,0	0	0,0
Da 7 a 10	43	5,2	17	2,1	5	0,6	0	0,0	0	0,0
Da 11 a 15	15	1,8	8	1,0	4	0,5	0	0,0	0	0,0
Da 16 a 25	13	1,6	9	1,1	4	0,5	0	0,0	0	0,0
Da 26 a 50	11	1,3	7	0,8	1	0,1	0	0,0	0	0,0
Oltre 50	7	0,8	2	0,2	1	0,1	0	0,0	2	0,2

Tuttavia, se si estende l'analisi alle diverse macro-aree italiane, il problema del ritardo sul terreno dell'avanzamento tecnologico emerge in relazione all'intero territorio italiano, raggiungendo nel Meridione il massimo livello di criticità:

Ripartizione delle aziende di autotrasporto merciper macro-area e sviluppo tecnologico di "base"

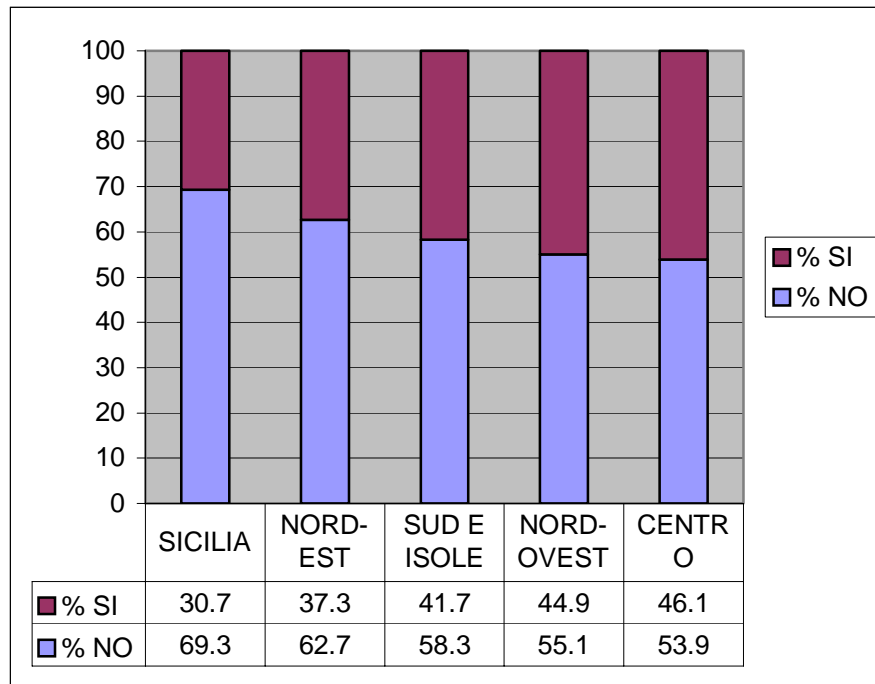
	DOTAZIONE DI STRUMENTI INFORMATICI: COMPUTER									
	0		1		Da 2 a 5		Da 5 a 10		Oltre 10	
	VAL.	%	VAL.	%	VAL.	%	VAL.	%	VAL.	%
SUD E ISOLE	2716	77,93	622	17,85	138	3,96	7	0,20	2	0,06
CENTRO	1527	74,27	370	18,00	112	5,45	44	2,14	3	0,15
NORD-EST	2040	69,13	730	24,74	165	5,59	15	0,51	1	0,03
NORD-OVEST	1826	71,38	582	22,75	118	4,61	16	0,63	16	0,63



Relativamente allo sviluppo tecnologico dell'autotrasporto di merci in Sicilia, può essere utile aggiungere che lo scenario presentato appare ancora più problematico se si tiene conto dell'impiego degli strumenti informatici, con particolare riferimento alla possibilità di utilizzare software di settore. In questo caso, infatti, le aziende del campione che hanno dichiarato di disporre di almeno un computer, nel 69,3 % dei casi, non si avvalgono di software di settore. Sotto questo punto di vista, la situazione migliora lievemente se si considerano l'intera regione meridionale e le altre macro-aree del Paese.

Ripartizione delle aziende di autotrasporto merci sulla base dell'utilizzo di software di settore

	No		Si	
	Val.	%	Val.	%
SICILIA	104	69,3	46	30,7
SUD E ISOLE	448	58,3	321	41,7
CENTRO	285	53,9	244	46,1
NORD-EST	571	62,7	340	37,3
NORD-OVEST	403	55,1	329	44,9

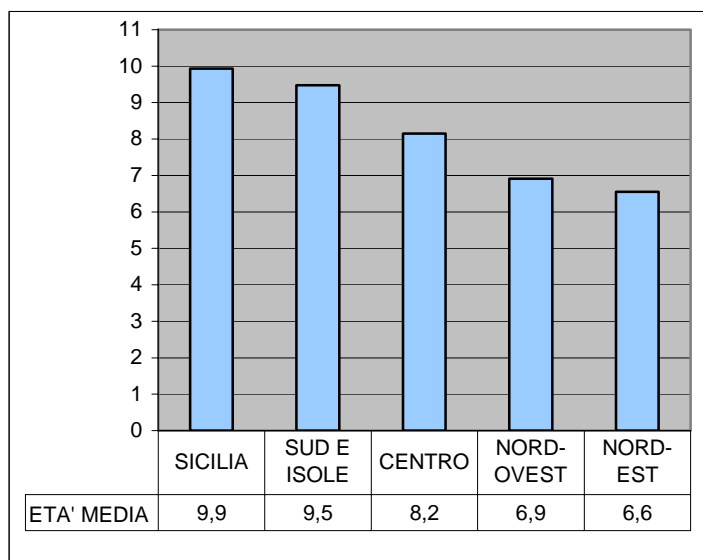


Si osservino, infine, i dati sull'anzianità del parco circolante. In questo caso, si registra un gap significativo con le realtà del Nord Italia:



Ripartizione delle aziende di autotrasporto merci per età media di tutti i veicoli (anni) e per area geografica

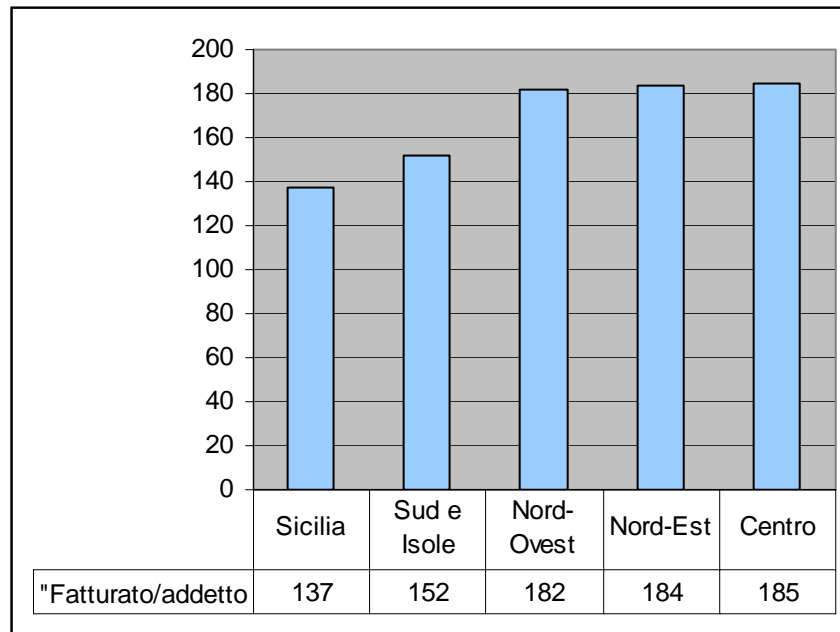
	Da 0 a 3		Da 4 a 6		Da 7 a 10		Da 11 a 15		Oltre 15		Non Risponde		Totale
	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.	%	Val.
SICILIA	75	9,1	153	18,5	234	28,4	199	24,1	158	19,2	6	0,7	825
SUD E ISOLE	321	9,2	749	21,5	1.086	31,2	719	20,6	592	17,0	18	0,5	3.485
CENTRO	307	14,9	528	25,7	654	31,8	354	17,2	198	9,6	15	0,7	2.056
NORD-EST	611	20,7	1.054	35,7	869	29,4	276	9,4	119	4,0	22	0,7	2.951
NORD-OVEST	588	23,0	826	32,3	637	24,9	296	11,6	192	7,5	19	0,7	2.558





La relativa debolezza dell'autotrasporto siciliano a livello nazionale, emersa dalle analisi dianzi presentate, è confermata dai dati sulla produttività del settore di seguito mostrati:

Fatturato per addetto dell'autotrasporto di merci per area geografica (milioni di £)



1.4.4 CENNI SUL LIVELLO DI DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE DELLA SICILIA: IL CASO STRADALE

Per una esaustiva conoscenza del fenomeno “*trasporto delle merci su gomma in Sicilia*”, non si può prescindere dall’analisi delle caratteristiche del sistema di offerta stradale. In particolare, si ritiene utile focalizzare il livello di dotazione infrastrutturale.

A tal fine, si è fatto riferimento ad indicatori sintetici di dotazione⁵. Il percorso metodologico seguito per costruire tali indici ha, inizialmente, richiesto la determinazione di un coefficiente sintetico di “*assorbimento*” infrastrutturale, segnaletico di quanta parte della dotazione nazionale si localizzi in un certo territorio piuttosto che in un altro. Per consentire una valutazione quali-quantitativa della consistenza delle infrastrutture, sono stati considerati, oltre ad elementi come l’estensione in km delle diverse tipologie di strade, anche fattori legati alla qualità.

⁵ *La dotazione di infrastrutture nelle province italiane 1997-2000* – Istituto Guglielmo Tagliacarne – Ottobre 2001



Indicatori di quantità

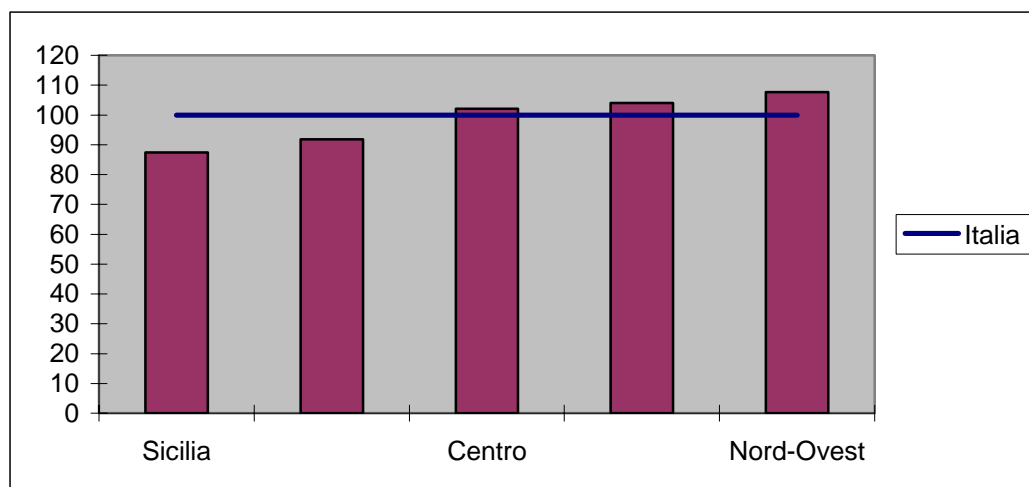
	estensione	Fonte
Km di autostrade	584,29	Aiscat
Km di strade statali	3671,22	CNT
Km di strade provinciali	9860,76	CNT
Km di altre strade	4329,64	CNT

Indicatori di qualità *PER LE INFRASTRUTTURE STRADALI*

Km di autostrade a tre corsie	Fonte
Numero di porte autostradali	Aiscat
Numero di stazioni autostradali	Aiscat
Numero di porte Viacard	Aiscat
Numero di porte Telepass	Aiscat
Spesa provinciale per la manutenzione stradale	CNT

Dopo aver espresso gli attributi elementari indicati nella precedente tabella in quote sul totale nazionale, attraverso delle medie ponderate, si è ricavato, per ciascun'area, il suddetto coefficiente sintetico di assorbimento. Quest'ultimo è stato poi "normalizzato", rapportandolo ad un indicatore di domanda potenziale calcolato come media tra le incidenze sul totale nazionale dei valori delle seguenti variabili: popolazione, superficie territoriale e addetti. L'output finale del procedimento consiste in indici d'infrastrutturazione relativa territorialmente comparabili, che forniscono un valore pari a 100 per l'intera economia nazionale e valori superiori/inferiori a 100, nel caso di aree con dotazione relativa superiore/inferiore alla media nazionale.

Dotazione relativa d'infrastrutture stradali per macro-area



Dall'analisi del precedente grafico, si evince che la Sicilia presenta un grado d'infrastrutturazione viaria relativa significativamente al di sotto della media



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



nazionale e peggiore anche rispetto alla media del Sud (dal punto di vista qualitativo).

Tuttavia, le invariante contemplate dal Piano Direttore dei Trasporti della Regione Sicilia, per il potenziamento del *network* trasportistico d'interesse regionale, appaiono adeguate a consentire una piena realizzazione delle potenzialità d'impatto delle strutture autoportuali. Inoltre, per quanto attiene ai collegamenti tra i centri produttivi dell'isola e gli autoporti, è auspicabile un coinvolgimento degli enti locali per un tempestivo adeguamento dell'offerta alle esigenze del nuovo scenario logistico siciliano.



1.5 ATTIVITÀ DI ROUTINE DEL RICEM

1.5.1 MODALITÀ DI LAVORO DEL CENTRO REGIONALE

Acquisite le grandezze ed i parametri da monitorare relativi agli Osservatori che costituiscono il RICEM, il C.I.R.P.I.E.T. ha provveduto a coinvolgere tutti i partner locali attraverso un articolato programma di incontri, iniziato dalla diffusione delle griglie per la raccolta dei dati per una generale condivisione.

Acquisita la disponibilità dei dati o, in qualche caso anche l'impossibilità di fornire il dato con il dettaglio richiesto, si è provveduto alla raccolta dei dati stessi attraverso numerosi incontri con Funzionari e Responsabili di area delle diverse Aziende ed Enti coinvolti.

Nel corso degli incontri si è constatato il sovrapporsi di fonti statistiche, anche se per finalità diverse, per alcune delle grandezze richieste. Questo ha comportato la necessità di avviare procedure di verifica e validazione dei dati raccolti prima dell'inserimento degli stessi nella banca dati del RICEM.

L'interesse mostrato verso le tematiche specifiche e l'attività di coordinamento svolta dal C.I.R.P.I.E.T. ha portato a creare le basi per un coinvolgimento di tutti i soggetti coinvolti ben oltre le scadenze temporali del progetto.

Il gruppo di lavoro costituito all'interno del C.I.R.P.I.E.T., formato da studiosi, professionisti e ricercatori, ciascuno con differenti specializzazioni, ha collaborato alla creazione di un network con i diversi partner locali fornitori dei dati richiesti da ciascun Osservatorio che costituisce il RICEM. Ciascun Referente ha provveduto, oltre che a verificare la disponibilità di dati, a relazionarsi con i Soggetti animatori per sciogliere dubbi e risolvere specifiche problematiche emerse durante la raccolta dei dati.

Le attività previste di raccolta ed archiviazione dei dati si sono in larga parte concluse nei tempi previsti dal progetto ad eccezione di alcune aree per le quali non è stato possibile reperire le informazioni richieste con la metodologia e/o livello di dettaglio richiesto.

Il complesso dei risultati elaborati è pubblicato, oltre che su specifici report diffusi ai partner del progetto, in specifiche sezioni nei siti internet della Regione Siciliana e dell'Università degli Studi.

Di seguito un dettaglio delle attività svolte e dei risultati ottenuti per ciascun osservatorio.

In allegato sono contenuti i dati raccolti ed inseriti nel RICEM

Osservatorio sul movimento dei passeggeri nei porti del Medocc

L' Osservatorio è suddiviso in due parti: statistiche di passeggeri a sua volta distinto in utenti/traghetto e viaggiatori/crociera e statistiche di navi, a loro volta, traghetto e crociera.



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Sono richiesti dati relativi agli anni dal 1999 al 2003 con cadenza mensile e con riferimento puntuale alla nave, alle sue caratteristiche ed al relativo numero di toccate (origine/destinazione).

Tutte le informazioni richieste nell'Osservatorio sono state soddisfatte

Fonte: tutti i dati sono stati forniti dall'Autorità Portuale di Palermo

Osservatorio sul movimento delle merci nei porti del Medoccc

I quesiti posti all'interno dell'Osservatorio riguardano il movimento complessivo delle merci suddivise per categorie merceologiche, al movimento dei containers, ai flussi di merci con l'entroterra e per diverse tipologie di inoltro, al movimento navi e alle linee di navigazione.

I dati richiesti devono essere rilevati su base annuale per gli anni dal 1994 al 2002 e su base mensile per il 2003 e il 2004.

Sono stati raccolti tutti i dati su base annuale dal 1994 al 2002 ed i dati mensili per il 2003. Non sono ancora disponibili presso le fonti consultate i dati ufficiale del 1° semestre 2004.

Circa il movimento container i dati forniti fanno riferimento al complessivo degli imbarchi/sbarchi, mentre l'attuale sistema di rilevazione non registra il flusso in base a vuoti/pieni come richiesto dall'Osservatorio. Nel corso di riunioni tecniche con i principali enti che hanno raccolto e fornito i dati si è convenuto di estendere la registrazione dei container anche con il campo "vuoto/pieno"

La tabella relativa al movimento delle merci per modalità d'inoltro contiene informazioni solo relativamente all'inoltro su strada in quanto unica modalità esistente per il porto di Palermo, scelto come caso studio.

Per i flussi di movimento merci con l'entroterra, la serie storica di dati disponibili parte dal 1996.

Per ciò che riguarda i flussi di merci, la sezione relativa al collegamento porto-ferrovia non è stata compilata in quanto il sistema ferroviario, sebbene presente dal punto di vista infrastrutturale e degli impianti, non viene utilizzato, mentre la sezione relativa al collegamento porto-strada contiene la serie storica dei dati a partire dal 1999.

Fonte: i dati sono stati forniti dall'Autorità Portuale di Palermo, parte attraverso la consultazione del loro sito internet (www.autport.pa.it) parte attraverso formali richieste a seguito di riunioni di lavoro.

Osservatorio sull'impatto economico e sociale dei porti e delle strutture logistiche del Medoccc

I dati inseriti nell'Osservatorio fanno riferimento al numero ed all'attività prevalente svolta dalle imprese direttamente o indirettamente collegate all'attività portuale.

Per la sezione inerenti i dati di sviluppo economico desumibili dalle tabelle input/output regionali, si è constatato che la consistenza dei dati disponibili e le metodologie utilizzate non era aderente alle richieste dell'Osservatorio. L'attività di indagine e lo scambio di esperienze nel settore specifico si prolungherà oltre le



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



attività progettuali sì da ottenere risultati confrontabili.

Osservatorio sulla sicurezza dei servizi portuali del MedoCC

L' Osservatorio è suddiviso in tre parti:

- 1 (generalità, strutture, ordinanze, provvedimenti, progetti, etc.),
- 2 (security)
- 3 (safety).

E' richiesto un quadro all'attualità, e per alcuni parametri del gruppo 3 sono richiesti dati relativi alla serie storica dal 1999 al 2003.

Nel corso dell'indagine per il reperimento di dati è stato possibile ampliare la base di conoscenza, estendendola ai principali porti della Sicilia. Il questionario è stato completato con tutti i dati richiesti.

Fonte: Autorità Portuale di Palermo, Capitaneria di Porto e Circostrizione Doganale di Palermo

Banca dati sui porti e i sistemi logistici del MedoCC

La griglia dei parametri è stata completata con i dati reperibili, sebbene talvolta non sia stato possibile aderire al livello di dettaglio richiesto

Osservatorio sulla qualità, la competitività e l'efficienza tecnico-economica dei servizi portuali nel MedoCC

La maggior parte dei dati richiesti non sono reperibili in letteratura e di conseguenza si è reso necessario un più forte coinvolgimento da parte degli operatori portuali, soprattutto per quanto riguarda i settori della *produttività e sugli aspetti gestionali del porto*, e delle *attrezzature per la movimentazione*.

La scheda relativa al porto di Palermo risulta completa a meno di poche informazioni circa la situazione patrimoniale degli operatori portuali coinvolti ed al numero e tipologia di furti. I dati presenti nel RICEM, comunque, sono pari a circa il 95% delle informazioni richieste.

Fonte: Autorità Portuale di Palermo, Società New Port s.r.l.

Osservatorio sull'integrazione territoriale e lo sviluppo dei sistemi insulari nel MedoCC

L'elenco dei parametri dell'osservatorio è stato reso disponibile solo successivamente allo start up per progetto per cui l'insieme delle informazioni richieste non risulta sempre soddisfatto con il dettaglio previsto.



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Osservatorio sulle strutture retroportuali e sulla logistica del Medocc

PIATTAFORMA AEREA MERCI

In relazione all'Osservatorio in oggetto sono state riscontrate alcune difficoltà nel reperimento dei dati richiesti.

La principale fonte consultata è costituita dalla GESAP. In particolar modo il Dirigente dello Scalo Merci dell'Aeroporto ed il Centro Elaborazione Dati dell'Aeroporto.

La fonte consultata, nell'impossibilità di fornire i dati con il livello di dettaglio richiesto in quanto la maggior parte di essi non vengono rilevati dal CED, ha contribuito alla ricerca di altre fonti che hanno consentito di selezionare ed inserire le principali grandezze richieste

Fonte: Società di gestione handling aeroportuale di Palermo-Punta Raisi, Responsabile del progetto del Dipartimento Trasporti presso l'Assessorato Turismo, Comunicazioni e Trasporti della Regione Siciliana

PIATTAFORMA LOGISTICA INTEGRATA

In relazione all'Osservatorio in oggetto, non essendo presente sul territorio regionale siciliano una Piattaforma Logistica Integrata, si è predisposta una relazione nella quale si illustra sinteticamente lo stato esistente.

I consorzi A.S.I.

I Consorzi per le Aree di Sviluppo Industriale (A.S.I.) della Sicilia sono regolamentati dalla legge regionale 4 Gennaio 1984 n. 1 e sono costituiti nelle 9 province (Agrigento, Caltanissetta, Catania, Enna, Messina, Palermo, Ragusa, Siracusa e Trapani) oltre Gela e Caltagirone.

Possono partecipare ai Consorzi i Comuni, le Province, le Camere di Commercio, Associazioni di Industriali, Associazioni delle Piccole Industrie, altre associazioni di categoria nonché Enti pubblici economici e finanziari.

I Consorzi, al fine di favorire l'insediamento di piccole e medie imprese, provvedono:

- a) ad individuare le zone di insediamento industriale e predisporre i Piani Regolatori Generali delle zone con destinazione industriale;
- b) ad acquisire e cedere i terreni per la costruzione di stabilimenti industriali;
- c) ad attrezzare gli agglomerati mediante la progettazione ed esecuzione di opere infrastrutturali, servizi sociali e tecnologici e rustici;
- d) ad esercitare attività di promozione ed assistenza alle iniziative industriali.

Per la realizzazione delle opere programmate, i Consorzi possono accedere alle fonti di finanziamento regionali, nazionali e/o comunitarie.

Il consorzio A.S.I. di Palermo

Il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della Provincia di Palermo è stato costituito con Decreto del Presidente della Repubblica n. 75 del 4 gennaio 1964 ai sensi della legge 29 luglio 1957 n. 634 e successive modifiche ed ai sensi dell'art. 2 del L.R. n. 1/84. È un Ente pubblico non economico.



Il comprensorio dell'area ha una estensione di circa 26.000 ettari ed è costituito dai territori dei Comuni di Palermo, Altavilla Milizia, Trabia, Bagheria, Capaci, Carini, Casteldaccia, Misilmeri, Partinico, Termini Imerese, Terrasini, Torretta, Villabate.

Aree di competenza A.S.I. Palermo

Agglomerato	Superficie (mq)	Addetti
Termini Imerese	923.590	3.712
Carini	1.277.929	3.132
Brancaccio	372.025	1.732
Lercara Freddi	48.000	n. d.
Totali	2.621.544	8.576

Fonte: A.S.I, Palermo 2003

Nella tabella seguente, si riportano alcune informazioni relative alle infrastrutture generali del comprensorio.

Infrastrutture generali del comprensorio

Viabilità:	
Autostrada	A29 Palermo-Falcone Borsellino-Mazara del Vallo A29 Dir. Palermo-Alcamo-Trapani-Birgi A19 Palermo - Catania A20 Palermo-Buonfornello-Messina
Superstrada	S.S. 189 a S.V. Palermo - Agrigento
Strada Statale	S.S. 121 Palermo - Catania
Linee ferroviarie:	Palermo - Messina Palermo-Caltanissetta-Trapani Palermo-Alcamo-Trapani Palermo Branc., Palermo Not., Palermo Sam., San Lorenzo Colli,
Scali merci	Termini Imerese, Fiumetorto, Carini
Porti:	Palermo Termini Imerese Porticello S. Flavia
Aeroporti:	Palermo (Falcone-Borsellino)

Fonte: ns. elaborazione

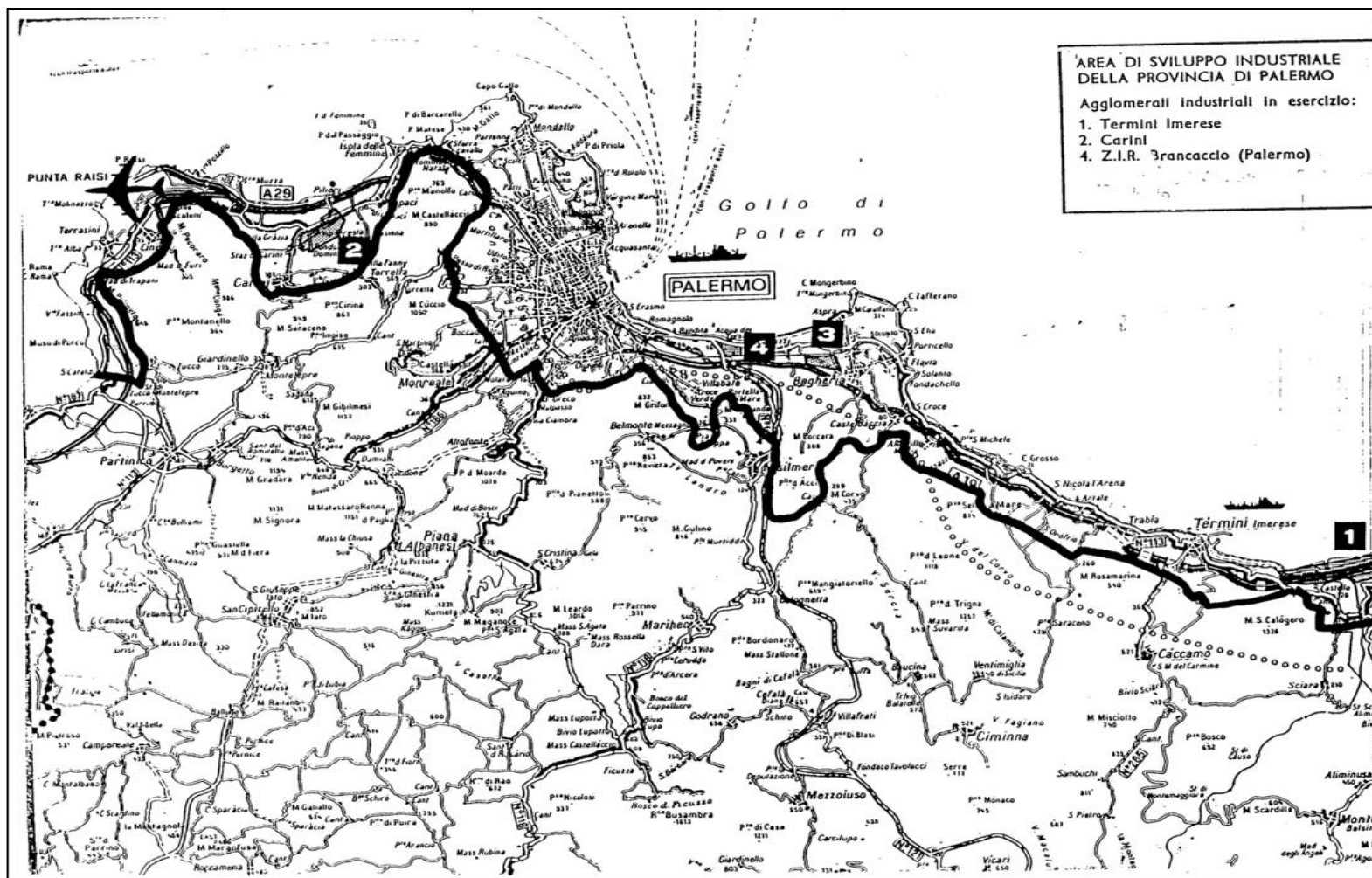
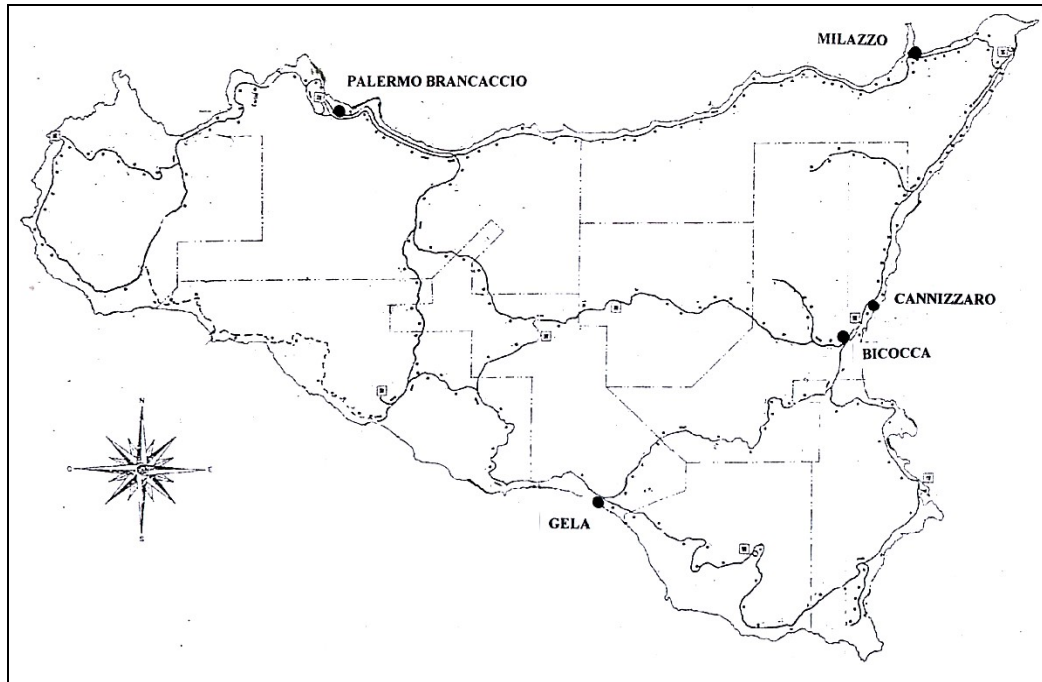


Figura 1- Area di sviluppo industriale della Provincia di Palermo



1.5.2 I CENTRI INTERMODALI DELLA SICILIA

I Centri Intermodali della Sicilia sono: Milazzo, Cannizzaro, Bicocca, Gela e Palermo Brancaccio.



Centri Intermodali della Sicilia

Fonte: Trenitalia

Per quel che riguarda l'oggetto della presente analisi, si fa riferimento al solo centro intermodale di Brancaccio del quale si riporta una scheda sintetica in calce.



Tab. 3 – Il terminal di Palermo Brancaccio

Società:	CEMAT	
Indirizzo:	Via Emiro Giafar - Scalo Merci FS Brancaccio 90124 Palermo	
Telefono:	091 6304401	
Fax:	091 6304312	
Locali Fabbricato Viaggiatori		
Impianto primario:	Piano terra	mq 111 circa
	Pimo piano uffici	mq 165 circa
	Pimo piano spogliatoi	mq 142 circa
	Locali i interesse Cargo	mq 64 circa
Locali Fabbricato Gestione Merci:	Gestione Merci	mq 104 circa
	Uffici CEMAT e CTR	mq 298 circa
Scalo Merci:	Magazzini	mq 2.000 circa
	Superficie totale scalo	mq 61.109 circa
	Area di interesse Cargo	mq 7.330 circa
	Rifornitore carburante esterno	mq 8 circa
	Fabbricatino manovratori	mq 44 circa
	Deposito olii	mq 15 circa
Portata max. attrezzature (t):	40	
Tecnica utilizzata:	VERTICALE	
Unità di carico movimentate:	CONTAINER-CASSE MOBILI-SEMIRIMORCHI	
Capacità del piazzale (su 1 fila):	100 CONTAINER / 100 CASSE MOBILI-SEMIRIMORCHI	
Servizio doganale:	SI	
Lunghezza binari:	3 binari ad uso esclusivo della lunghezza media di ml. 400	
Dotazioni:	3 gru Belotti B/75 da 40 Tonn.	
Servizi:	Trasporto terminale su strada (C.T.R.)	
Orario servizio:	LUN 6.00/19.00 MAR - VEN 7.00/19.00 SAB 8.00/12.00	



All'interno dell'area di sviluppo industriale di Palermo, si inserisce la piattaforma interportuale di Termini Imerese di cui, di recente, è stato eseguito uno studio di prefattibilità del quale se ne riportano le linee essenziali.

La piattaforma interportuale di Termini Imerese

Partendo dall'analisi del territorio di Termini Imerese (che conta una popolazione di circa 27.500 abitanti ed una superficie di circa 28.000 ettari) è emerso che il Sistema Locale del Lavoro (SLL) occupa oltre il 10% degli addetti al comparto industriale provinciale, il 5.4% degli addetti al settore commercio, il 4.7% degli addetti agli altri servizi. Il tasso di industrializzazione è superiore alla media provinciale regionale (70 addetti al comparto industriale per 1000 abitanti, contro 36 di Palermo e 40 della Sicilia).

Riguardo ai collegamenti, l'individuazione delle aree da destinare a nuovo insediamento richiede la presenza di reti infrastrutturali principali modali efficienti. Si può effettuare una disamina degli stessi così come di seguito:

ASSI STRADALI

- **Autostrade.** Nel territorio termitano confluiscono le principali arterie autostradali dell'isola. Infatti, Termini Imerese è posta all'intersezione delle autostrade A19 ed A20 che collegano rispettivamente Palermo con Catania e con Messina.
- **Strade statali.** Il comune di Termini è attraversato dalla strada statale 285 che lo connette con Agrigento e dalla strada statale 113 Trapani - Messina.

ASSI FERROVIARI.

- La stazione di Termini Imerese dista circa 4 km dall'A.S.I.; inoltre all'interno della zona industriale è situata la stazione di Fiumetorto in cui sono presenti i fasci di binari per la presa e la consegna della merce. Anche in ambito ferroviario, Fiumetorto si colloca come nodo in cui confluiscono i collegamenti ferroviari tra le città siciliane di Messina, Catania, Palermo, Enna, Caltanissetta ed Agrigento.

LINEE MARITTIME

- Il porto è compreso tra la diga foranea in direzione ESE e quella di sottoflutto lunga circa 970 metri in direzione Est; è collegato con l'entroterra tramite una strada a scorrimento veloce che evita il traffico cittadino e va a congiungersi con l'autostrada Palermo – Messina - Catania. Nelle vicinanze è ubicata la stazione ferroviaria.

LINEE AEREE

- L'aeroporto civile principale della provincia di Palermo risulta essere l'aerostazione "Falcone e Borsellino" di Palermo Punta Raisi, posto a 70 km



da Termini Imerese. Da esso sono possibili collegamenti quotidiani con le principali località italiane ed internazionali.

La realizzazione dell'interporto è volta al raggiungimento di alcuni obiettivi distinguibili in:

1. Obiettivi di traffico:

- riduzione di merci su strada per lunghe distanze;
- miglioramento della distribuzione urbana delle merci;
- diminuzione del traffico mezzi pesanti a scala metropolitana e regionale.

2. Obiettivi economici:

- riduzione del costo monetario del trasporto;
- incremento del valore aggiunto logistico.

Dallo studio per definire il dimensionamento della struttura, si è giunti a determinare i valori relativi alle movimentazioni dell'interporto ipotizzando il funzionamento in capacità riportato in tabella 4.

Tab. 4 – Movimentazioni dell'interporto nell'ipotesi di funzionamento in capacità

	Movimentazioni (tonn/anno)	Superfici (mq)
Terminale Intermodale	150.000	40.000
Magazzini		24.620
Uffici		1.500
Totale aree		66.120
Totale Area Interportuale		104.000

Fonte: Società Interporto di Catania

Nella ipotesi di funzionamento ottimale della struttura i valori subiscono le seguenti modifiche:

Tab. 5 – Movimentazioni dell'interporto nell'ipotesi di funzionamento ottimale

	Movimentazioni (tonn/anno)	Superfici (mq)
Terminale Intermodale	220.000	40.000
Magazzini		36.930
Uffici		1.800
Totale aree		88.730
Totale Area Interportuale		222.000

Fonte: Società Interporto di Catania



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Gli scenari ipotizzati sono successivi alla realizzazione di modifiche infrastrutturali che riguardano sia la rete stradale (con una ipotesi di quella che sarà la viabilità interna alle aree di competenza A.S.I.), sia il futuro raddoppio della linea ferroviaria proposto da RFI e che coinvolgerà l'area industriale di Termini Imerese.

PIATTAFORMA FERROVIARIA MERCI

Le grandezze richieste per il monitoraggio del trasporto ferroviario delle merci riguardano il loro movimento complessivo suddiviso per categorie merceologiche, il movimento dei containers, i flussi di merci con l'entroterra, suddiviso per tipologia di inoltro. I dati sono richiesti su base annuale.

Ad oggi sono disponibili, ed inseriti nell'osservatorio, i dati dello scalo ferroviario di Palermo-Brancaccio per l'anno 2003 relativi alle movimentazioni delle merci e dei container, mentre non sono ancora stati raccolte le informazioni relative alla suddivisione merceologica.

Fonte: i dati sono stati forniti da Trenitalia

1.5.3 OSSERVAZIONI GENERALI

Oltre ai punti di forza e di debolezza individuati e messi in evidenza a proposito degli specifici osservatori esaminati, sono da segnalare alcune importanti questioni che, sebbene non pregiudichino le finalità del progetto ed, in parte, gli obiettivi da raggiungere, senz'altro ne hanno rallentato la realizzazione.

La costante evoluzione del settore (incremento delle capacità e delle dimensioni delle navi portacontainer e della navi da crociera, evoluzione del naviglio veloce, crescita dei traffici), nonostante quanto già fatto o avviato, rafforza la necessità di dare continuità all'adeguamento infrastrutturale e gestionale degli scali. L'accentuazione della densità infrastrutturale connessa allo sviluppo economico moderno, congiuntamente alla acquisita consapevolezza oltre che dei benefici apportati alle condizioni di vita anche delle conseguenze negative connesse allo sviluppo del sistema di infrastrutture, in particolare di quelle di trasporto, hanno acuito la necessità di istituzionalizzare e normalizzare il processo di conoscenza delle conseguenze degli interventi dell'uomo, finalizzato alla valutazione ex ante dell'impatto di nuove infrastrutture già in fase di progettazione e del loro successivo esercizio. Indiscusso punto di forza del progetto sta proprio nel permettere di mettere a punto uno strumento di conoscenza, anche attraverso il confronto di Amministrazioni, soggetti, operatori, appartenenti a realtà territoriali anche molto diverse tra loro.

La complessità del tema, accompagnata anche dalla varietà dei settori coinvolti, ha determinato l'assenza di sincronismo di implementazione delle singole banche dati che hanno portato, fino ad ora, alla disorganica raccolta delle informazioni. Si ritiene, cioè, che un tema, quale quello dello sviluppo dei sistemi portuali reso così complesso dalla varietà degli aspetti coinvolti (dagli aspetti di sviluppo economico a quelli di impatto delle infrastrutture, dalla qualità dei servizi offerti alla ripartizione modale degli spostamenti di passeggeri e merci, ecc) debba essere analizzato in una organicità spaziale e temporale tale da riprodurre dinamiche territoriali già di per sé difficilmente schematizzabili.



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Sebbene sia stata condotta una intensa attività di coordinamento generale durante l'intera durata del progetto, lo scambio di esperienze e di conoscenze, già portato avanti, tra i vari partner appare ancora da sviluppare. L'azione da mettere in atto per raggiungere una forma più spinta di cooperazione metodologica ed operativa dovrà essere, comunque, continuata e sostenuta a livello istituzionale perché è assolutamente condivisa la necessità di giungere ad un processo logico comune attraverso il quale, in una parallela (fra i partner) sequenza dei tempi e degli ambiti di monitoraggio, possa essere sviluppata l'attività di raccolta e di verifica dei dati secondo criteri di affidabilità e di efficienza che consentano la valutazione finale dei risultati conseguiti.

Dalla maturazione dell'esperienza comune e dalla condivisione dei principi di base, può nascere un approccio multidisciplinare che consentirà di individuare anche le innovazioni ed integrazioni da seguire per la formulazione di una normativa comunitaria che consenta di configurare l'ambito regolamentare entro il quale, in base all'attività degli Osservatori, descrivere, misurare e tenere sotto continuo controllo gli effetti dell'interazione trasporti – territorio.

REGIONE SICILIANA



**ASSESSORATO TURISMO, COMUNICAZIONI E TRASPORTI
DIPARTIMENTO REGIONALE TRASPORTI E
COMUNICAZIONE**

**INTERREG III B
Medocc**

**PORT NET MED PLUS
“LE RESEAU DES REGIONS ET DES PORTS
DE LA MEDITERRANEE OCCIDENTALE”**

Rapporto territoriale finale

Allegati

giugno 2004

Redatto: C.I.R.P.I.E.T.
Centro Interdipartimentale di Ricerche sulla Programmazione Informatica dell'Economia e delle
Tecnologie
Università degli Studi di Palermo



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Osservatorio

Movimento Passeggeri



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



	Anno	Mese (1-12)	Numero toccate
Costa Allegra	1999	1	0
Costa Allegra	1999	2	0
Costa Allegra	1999	3	1
Costa Allegra	1999	4	6
Costa Allegra	1999	5	15
Costa Allegra	1999	6	18
Costa Allegra	1999	7	18
Costa Allegra	1999	8	18
Costa Allegra	1999	9	18
Costa Allegra	1999	10	18
Costa Allegra	1999	11	10
Costa Allegra	1999	12	2
Costa Allegra	2000	1	0
Costa Allegra	2000	2	0
Costa Allegra	2000	3	1
Costa Allegra	2000	4	7
Costa Allegra	2000	5	15
Costa Allegra	2000	6	22
Costa Allegra	2000	7	22
Costa Allegra	2000	8	22
Costa Allegra	2000	9	22
Costa Allegra	2000	10	22
Costa Allegra	2000	11	10
Costa Allegra	2000	12	2
Costa Allegra	2001	1	2
Costa Allegra	2001	2	4
Costa Allegra	2001	3	6
Costa Allegra	2001	4	19
Costa Allegra	2001	5	20
Costa Allegra	2001	6	18
Costa Allegra	2001	7	21
Costa Allegra	2001	8	20
Costa Allegra	2001	9	22
Costa Allegra	2001	10	35
Costa Allegra	2001	11	11
Costa Allegra	2001	12	6
Costa Allegra	2002	1	2
Costa Allegra	2002	2	0
Costa Allegra	2002	3	4
Costa Allegra	2002	4	14
Costa Allegra	2002	5	21
Costa Allegra	2002	6	21



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Costa Allegra	2002	7	23
Costa Allegra	2002	8	25
Costa Allegra	2002	9	27
Costa Allegra	2002	10	26
Costa Allegra	2002	11	12
Costa Allegra	2002	12	3
Costa Allegra	2003	1	0
Costa Allegra	2003	2	0
Costa Allegra	2003	3	1
Costa Allegra	2003	4	7
Costa Allegra	2003	5	17
Costa Allegra	2003	6	22
Costa Allegra	2003	7	22
Costa Allegra	2003	8	22
Costa Allegra	2003	9	27
Costa Allegra	2003	10	37
Costa Allegra	2003	11	10
Costa Allegra	2003	12	2

Statistiche navi passeggeri

Movimento delle navi passeggeri

Anno	Mese (1-12)	Numero toccate
1999	1	208
1999	2	196
1999	3	214
1999	4	242
1999	5	247
1999	6	262
1999	7	315
1999	8	313
1999	9	256
1999	10	231
1999	11	187
1999	12	179
2000	1	98
2000	2	96
2000	3	95
2000	4	122
2000	5	170
2000	6	224
2000	7	287



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



2000	8	285
2000	9	232
2000	10	172
2000	11	104
2000	12	101
2001	1	147
2001	2	123
2001	3	141
2001	4	155
2001	5	180
2001	6	238
2001	7	294
2001	8	335
2001	9	205
2001	10	191
2001	11	142
2001	12	145
2002	1	142
2002	2	122
2002	3	147
2002	4	161
2002	5	183
2002	6	212
2002	7	323
2002	8	291
2002	9	247
2002	10	192
2002	11	164
2002	12	166
2003	1	167
2003	2	154
2003	3	175
2003	4	198
2003	5	197
2003	6	240
2003	7	333
2003	8	345
2003	9	268
2003	10	121
2003	11	207
2003	12	189



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.



Osservatorio

Movimento delle Merci



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Flussi di merci: porto-strada (tx1000)
Tipo di flusso: strada

Anno	1999	2000	2001	2002
Mese	12	12	12	12
Merci in container (uscite dallo sbarco)	77.655	54.491	53.258	41.749
Merci in container (entrate all'imbarco)	90.171	72.824	69.452	55.489
Merci in container (totale)	167.826	127.315	122.71	97.238
Merci da nave ro/ro (uscite dallo sbarco)	2.301.702	2.294.147	2198.68	#####
Merci da nave ro/ro (entrate all'imbarco)	1.620.288	1.536.575	1656.67	1.520.044
Merci da nave ro/ro (totale)	3921.99	3.830.722	3.855.353	#####
Merci alla rinfusa (uscite dallo sbarco)	#####	1.008.004	994.591	994.591
Merci alla rinfusa (entrate all'imbarco)	164.618	258.967	296.42.00	84.834
Merci alla rinfusa (totale)	1.552.698	1.266.971	1.291.011	1.079.425
Totale (uscite dallo sbarco)	3.767.437	3.356.642	#####	3171.68
Totale (entrate all'imbarco)	1.875.077	1.868.366	#####	1.660.367
Totale (totale)	5.642.514	5.225.008	5.269.074	4.832.045

Anno	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003
Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Merci in container (uscite dallo sbarco)	6.12	5.049	0,18125	5.576	7.334	6.027	4.966	6.284	4.133	4.529	5.722	5.28
Merci in container (entrate all'imbarco)	5	5.014	5.491	5.794	8.051	5.202	7.817	5.646	5.051	7.898	8.164	7.237
Merci in container (totale)	11.12	10.063	9.301	11.37	15.385	11.229	12.783	0,522917	9.184	12.427	13.936	12.517
Merci da nave ro/ro (uscite dallo sbarco)	146	173.371	201.639	185.789	212.651	195.329	237.224	175.952	267.542	251.594	237.471	215.02.00
Merci da nave ro/ro (entrate all'imbarco)	125.21.00	118.888	130.627	115.29.00	136.935	125.224	169.902	96.893	149.43.00	166.599	161.586	131.961
Merci da nave ro/ro (totale)	271.21.00	292.259	332.266	301.079	349.586	320.553	407.126	272.845	416.972	418.193	399.057	346.983
Merci alla rinfusa (uscite dallo sbarco)	99.83	66.02.00	86.699	84.463	69.674	93.905	39.472	130.827	44.973	92.491	91.299	76.429
Merci alla rinfusa (entrate all'imbarco)	1.814	1.954	1.779	1.888	9.849	15.214	13.705	59.646	35.738	7.129	5.816	6.733
Merci alla rinfusa (totale)	100.644	67.974	88.478	86.251	23	109.119	53.177	191.473	80.711	99.62	97.115	83.162
Totale (uscite dallo sbarco)	251.951	244.44.00	292.148	275.828	289.659	295.261	281.662	313.063	316.648	384.614	334.542	296.731
Totale (entrate all'imbarco)	132.02.00	125.856	137.897	122.872	154.835	145.64	191.424	163.185	190.219	181.626	175.566	145.931
Totale (totale)	383.971	370.296	430.045	398.07.00	444.494	440.901	473.086	476.248	506.867	530.24.00	510.108	442.662



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Movimento merci con l'entroterra (tx1000)																		
N.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Id	53	54	6	5	4	9	3	10	11	12	13	14	15	16	17	18	8	7
Anno (YYYY)	1996	1997	1999	2000	2001	2002	2002	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003
Mese (1-12)	12	12	12	12	12	10	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11	12
Strada (uscite dallo sbarco)	3.817.586	3.820.001	3767	3357	3247	349	3172	252	244	292	276	299	295	282	313	317	335	297
Strada (entrate all'imbarco)	2.231.711	2208.85	1875	1868	2023	182	1660	132	126	138	123	155	146	191	163	190	176	146
Strada (totale)	6.049.297	6.028.751	5643	5225	5270	530	4832	384	370	430	399	445	441	473	476	507	510	443
Ferrovia (uscite dallo sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferrovia (entrate all'imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferrovia (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Idrovia (uscite dallo sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Idrovia (entrate all'imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Idrovia (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Funivia (uscite dallo sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Funivia (entrate all'imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Funivia (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oleodotto (uscite dallo sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oleodotto (entrate all'imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oleodotto (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale (uscite dallo sbarco)	3.817.586	3.820.001	3767	3357	3247	349	3172	252	244	292	276	299	295	282	313	317	335	297
Totale (entrate all'imbarco)	2.231.711	2208.85	1875	1868	2023	182	1660	132	126	138	123	155	146	191	163	190	176	146
Totale complessivo	6.049.297	6.028.751	5643	5225	5270	530	4832	384	370	430	399	445	441	473	476	507	510	443



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Movimento complessivo container (TEU)															
Anno (YYYY)	2000	2001	2002	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003
Mese (1-12)	12	12	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Pieni sbarco (destinazione finale)	3833	3992	3597	349	260	349	471	629	500	417	508	327	476	613	539
Pieni sbarco (transhipment)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pieni sbarco (totale)	3833	3992	3597	349	260	349	471	629	500	417	508	327	476	613	539
Pieni imbarco (destinazione finale)	4238	5094	4442	264	271	417	431	638	433	643	433	419	565	711	568
Pieni imbarco (transhipment)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pieni imbarco (totale)	4238	5094	4442	264	271	417	431	638	433	643	433	419	565	711	568
Totale container Pieni (destinazione finale)	8071	9086	7946	613	531	766	902	1267	933	1060	941	746	1041	1324	1107
Totale container Pieni (transhipment)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D) Totale container pieni	8071	9086	7946	613	531	766	902	1267	933	1060	941	746	1041	1324	1107
Vuoti sbarco (destinazione finale)	1641	3564	1992	161	406	205	149	296	81	354	149	111	42	366	222
Vuoti sbarco (transhipment)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vuoti sbarco (totale)	1641	3564	1992	161	406	205	149	296	81	354	149	111	42	366	222
Vuoti imbarco (destinazione finale)	1430	2529	1318	126	126	180	155	301	201	31	80	130	99	12	52
Vuoti imbarco (transhipment)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vuoti imbarco (totale)	1430	2529	1318	126	126	180	155	301	201	31	80	130	99	12	52
Totale container vuoti (destinazione finale)	3071	6093	3230	287	532	385	304	597	281	385	229	241	131	378	274
Totale container vuoti (transhipment)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E) Totale container vuoti	3071	6093	3230	287	532	385	304	597	281	385	229	241	131	378	274
Totale Container (destinazione finale)	11142	15179	11176	900	1063	1151	1206	1864	1219	1445	1170	987	1182	1702	1381
Totale Container (transhipment)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D+E) TOTALE CONTAINER	11142	15179	11176	900	1063	1151	1206	1864	1219	1445	1170	987	1182	1702	1381



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Id	85	86	87	88	89	5	4	3	2
Anno	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Mese (1-12)	12	12	12	12	12	12	12	12	12
in container (sbarco)	117.102	145.87	133.826	91.83	92.951	77.655	54.491	53.258	41.749
in container (imbarco)	182.888	232.746	217.57.00	157.007	118.917	90.171	72.824	69.452	55.489
in container (totale)	299.99	378.616	351.396	248.837	211.868	167.826	127.315	122.71	97.238
su ro-ro (sbarco)			2.284.474	2.363.611		2301.07.00	2.294.147	2.198.683	2.135.338
su ro-ro (imbarco)			1.616.413	1.692.753		1620.29.00	1.536.575	1656.67	1.520.044
su ro-ro (totale)			3.900.887	4.056.364		3921.99	3.830.722	3.855.353	3.655.382
altre merci varie (sbarco)	0	0	280.391	0	0	0	0	0	0
altre merci varie (imbarco)	0	0	.103	0	0	0	0	0	0
altre merci varie (totale)	0	0	280.494	0	0	0	0	0	0
A1) Totale merci varie (sbarco)			2.698.691	2.455.441		2379.36.00	2348.64	2.251.941	2.177.087
A2) Totale merci varie (imbarco)			1.834.086	1849.76		1710.46.00	1609.04.00	1.726.122	1.575.533
A3) Totale merci varie (totale)			4.532.777	4.305.201		4089.82	3958.04.00	3.978.063	3752.62
Petrolio (sbarco)	929.742	947.483	925.019	958.405	917.618	0	0	0	0
Petrolio (imbarco)	.91	.252	.575	1.179	1.553	0	0	0	0
Petrolio (totale)	930.652	947.735	925.594	959.584	919.171	0	0	0	0
Prodotti petroliferi raffinati (sbarco)	0	0	0	0	0	881.832	827.472	769.523	769.523
Prodotti petroliferi raffinati (imbarco)	0	0	0	0	0	0	1.517	0	0
Prodotti petroliferi raffinati (totale)	0	0	0	0	0	881.832	828.989	769.523	769.523
Gas (sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gas (imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gas (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre rinfuse liquide (sbarco)	0	0	57.58.00	0	0	0	0	0	0
Altre rinfuse liquide (imbarco)	0	0	397.05.00	354.228	0	133.63	182.01.00	268.606	57.832
Altre rinfuse liquide (totale)	0	0	454.63	354.228	0	133.63	180.01.00	268.606	57.832
B1) Rinfuse liquide (sbarco)	929.742	947.483	982.599	958.405	917.618	881.832	827.47.00	769.523	769.523
B2) Rinfuse liquide (imbarco)	.91	.252	397.625	355.407	1.553	133.63	183.53.00	268.606	57.832



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



B3) Rinfuse liquide (totale)	930.652	947.735	1.380.224	1.313.812	919.171	1015.46.00	1011	1.038.129	827.355
Cereali (sbarco)	75.179	79.209	94.435	141.04.00	120.56.00	97.044	86.583	87.873	87.873
Cereali (imbarco)	22.04	0	0	46.991	4.01	25.685	48.001	27.814	0,552083333
Cereali (totale)	97.579	79.209	94.435	188.391	124.66	122.729	134.584	115.687	100.623
Mangimi e semi oleosi (sbarco)	9.537	10.369	9.334	10.753	7.16	0	0	0	0
Mangimi e semi oleosi (imbarco)	.208	.789	0	.47	.373	0	0	0	0
Mangimi e semi oleosi (totale)	9.745	11.158	9.334	11.223	7.533	0	0	0	0
Carbone (sbarco)	0	46.16.00	27.03.00	52.679	43.01.00	33.781	0	35.82	35.82
Carbone (imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carbone (totale)	0	46.16.00	27.03.00	52.679	43.01.00	33.781	0	35.82	35.82
Minerali e cascami per metallurgia (sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Minerali e cascami per metallurgia (imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Minerali e cascami per metallurgia (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Concimi e fertilizzanti (sbarco)	8.479	5.261	5.227	3.847	2.789	0	0	0	0
Concimi e fertilizzanti (imbarco)	5.286	5.519	0	3.195	3.894	0	0	0	0
Concimi e fertilizzanti (totale)	13.765	0,470833333	5.227	7.042	6.383	0	0	0	0
Altre rinfuse solide (sbarco)	0	0	0	32.37.00	0	375.423	93.949	101.375	101.375
Altre rinfuse solide (imbarco)	0	0	0	118.033	0	5.303	27.44.00	0	14.252
Altre rinfuse solide (totale)	0	0	0	150.403	0	380.726	121.389	101.375	115.627
C1) Rinfuse solide (sbarco)	93.195	140.999	136.296	241.049	173.309	506.248	180.532	225.068	225.068
C2) Rinfuse solide (imbarco)	27.894	6.56	0	168.689	8.367	30.988	75.441	27.814	27.002
C3) Rinfuse solide (totale)	121.089	147.559	136.296	409.738	181.676	537.236	255.973	252.882	252.07.00
A1+B1+C1) MOVIMENTO COMPLESSIVO (sbarco)			3.817.586	3.820.001		3.767.437	3356.64	3.246.532	3.171.678
A2+B2+C2) MOVIMENTO COMPLESSIVO (imbarco)			2.231.711	2208.85		1.875.077	1868.37.00	2.022.542	1.660.367
A3+B3+C3) MOVIMENTO COMPLESSIVO (totale)			6.049.297	6.028.751		5.642.514	5225.01.00	5.269.074	4.832.045
bunker e rifornimenti di bordo (sbarco)	0		0	0	0	0	0	0	0
bunker e rifornimenti di bordo (imbarco)	0		0	0	0	0	0	0	0
bunker e rifornimenti di bordo (totale)	0		454.63	354.228	0	133.63	182.009	268.606	57.832



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Modalità di inoltro

Anno (YYYY)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Mese (1-12)	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Merci in container (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci in container (Strada - t/1000)	299.99	378.616	351.396	248.837	211.868	167.826	127.315	122.71	97.238
Merci in container (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci in container (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci in container (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci in container (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci in container (Totale - t/1000)	299.99	378.616	351.396	248.837	211.868	167.826	127.315	122.71	97.238
Merci su ro/ro (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci su ro/ro (Strada - t/1000)		3.900.887	4.056.364		3921.99	3.830.722	3.855.353	3.655.382	
Merci su ro/ro (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci su ro/ro (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci su ro/ro (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci su ro/ro (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci su ro/ro (Totale - t/1000)		3.900.887	4.056.364		3921.99	3.830.722	3.855.353	3.655.382	
Altre merci varie (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (Strada - t/1000)		280.494	0		0	0	0	0	0
Altre merci varie (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (Totale - t/1000)		280.494	0		0	0	0	0	0
Totale merci varie (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci varie (Strada - t/1000)		4.532.777	4.305.201		4.089.816	3.958.037	3.978.063	3752.62	



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Totale merci varie (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci varie (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci varie (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci varie (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci varie (Totale - t/1000)		4.532.777	4.305.201		4.089.816	3.958.037	3.978.063	3752.62	
Rinfuse solide (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse solide (Strada - t/1000)	121.089	147.559	136.296	409.738	181.676	537.236	255.973	252.882	252.07.00
Rinfuse solide (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse solide (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse solide (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse solide (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse solide (Totale - t/1000)	121.089	147.559	136.296	409.738	181.676	537.236	255.973	255.882	252.07.00
Rinfuse liquide (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse liquide (Strada - t/1000)	930.652	947.735	1.380.224	1.313.812	1.100.847	1.015.462	1.010.998	1.038.129	827.355
Rinfuse liquide (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse liquide (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse liquide (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse liquide (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse liquide (Totale - t/1000)	930.652	947.735	1.380.224	1.313.812	1.100.847	1.015.462	1.010.998	1.038.129	827.355
Totale merci alla rinfusa (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci alla rinfusa (Strada - t/1000)	1.051.741	1.095.294	#####	#####		1.562.698	1.266.971	1.491.011	1.079.425
Totale merci alla rinfusa (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci alla rinfusa (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci alla rinfusa (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci alla rinfusa (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci alla rinfusa (Totale - t/1000)	1.051.741	1.095.294	#####	#####		1.562.698	1.266.971	1.491.011	1.079.425



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Totale (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale (Strada - t/1000)		6.049.297	6.028.751	6.028.751	5.642.514	5.225.008	5.269.074	#####		
Totale (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale (Totale - t/1000)		6.049.297	6.028.751	6.028.751	5.642.514	5.225.008	5.269.074	#####		

Modalità di inoltro

N. Id Anno	10 6 2003	11 7 2003	12 8 2003	13 9 2003	14 10 2003	15 11 2003	16 12 2003	17 13 2003	18 14 2003	19 15 2003	20 16 2003	21 17 2003
Mese (1-12)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
in container (sbarco)	6.12	5.05	0,18125	5.58	7.33	6.03	0,2340278	6.28	4.13	4.53	0,2625	5.28
in container (imbarco)	4.999	5.01	5.49	5.08	8.05	5.02	0,348611	0,253472	5.05	7.09	8.16	7.237
in container (totale)	11.119	10.06	9.03	11.37	15.38	11.23	0,554167	0,5229167	9.18	12.43	0,606944	12.517
su ro-ro (sbarco)	146.001	173.37.00	201.64	185.79	212.65	195.33.00	237.22.00	175.95	267.54.00	251.06.00	237.47.00	215.022
su ro-ro (imbarco)	125.207	118.89	130.63	115.29.00	136.94	125.22.00	169.09.00	96.89	149.43.00	166.06.00	161.59.00	131.961
su ro-ro (totale)	271.208	292.26.00	332.27.00	301.08.00	349.59.00	320.55.00	407.13.00	272.85	416.97	418.02.00	399.06.00	346.983
altre merci varie (sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
altre merci varie (imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
altre merci varie (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A1) Totale merci varie (sbarco)	152.121	178.42.00	205.45.00	191.37.00	219.99	201.26.00	242.19.00	182.24.00	271.68	256.12.00	243.243	220.302
A2) Totale merci varie (imbarco)	130.206	123.09.00	136.12.00	121.08.00	144.99	130.43.00	177.72	102.54.00	154.48.00	174.05.00	169.75	139.198
A3) Totale merci varie (totale)	282.327	302.32.00	341.57.00	312.45.00	364.97	331.78	419.91	284.78	426.16.00	430.62	412.993	359.05.00
Petrolio (sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Petrolio (imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Petrolio (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Prodotti petroliferi raffinati (sbarco)	68.027	46.174	55.361	64.07.00	56.082	64.815	24.49.00	117.618	28.819	72.309	57.225	59.56.00
Prodotti petroliferi raffinati (imbarco)	.161	.183	.309	.255	.278	.928	.377	1.936	1.151	.267	.41	.098
Prodotti petroliferi raffinati (totale)	68.187	46.357	55.671	64.955	56.36.00	65.743	24.867	119.554	29.97	72.575	57.635	59.658
Gas (sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gas (imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gas (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre rinfuse liquide (sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre rinfuse liquide (imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre rinfuse liquide (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B1) Rinfuse liquide (sbarco)	68.027	46.174	55.36.00	64.07.00	56.08.00	64.82	24.49.00	117.62	28.82	72.31.00	57.225	59.56.00
B2) Rinfuse liquide (imbarco)	.161	.183	.31	.26	.28	.93	.38	0,10694	1.15	.27	.41	.098
B3) Rinfuse liquide (totale)	68.187	46.357	55.67	64.96	56.36.00	65.74	24.87	119.55.00	29.97	72.58.00	57.635	59.658
Cereali (sbarco)	9.29	10.09	6.068	12.489	5.616	3.352	5.224	8.728	8.699	10.738	5.969	9.46
Cereali (imbarco)	0	0	0	0	7.071	0	11.821	54.879	20.874	4.515	4.164	5.411
Cereali (totale)	9.29	10.09	6.068	12.489	12.687	3.352	17.044	63.606	29.572	15.253	10.133	14.871
Mangimi e semi oleosi (sbarco)	1.694	1.782	1.939	1.306	1.621	1.573	2.665	1.331	1.698	1.849	2.13	1.249
Mangimi e semi oleosi (imbarco)	.31	.27	.353	.076	.217	.574	.282	.299	.43	.166	.227	.577
Mangimi e semi oleosi (totale)	2.004	2.052	2.293	1.382	1.838	2.146	2.947	0,0854167	2.128	2.014	2.357	1.826
Carbone (sbarco)	7.794	0	15.917	0	0	16.661	0	0	0	0	19.222	0
Carbone (imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carbone (totale)	7.794	0	15.917	0	0	16.661	0	0	0	0	19.222	0
Minerali e cascami per metallurgia (sbarco)	12.363	7.646	6.938	0,268056	6.161	7.263	6.962	3.045	5.357	7	5.911	5.612
Minerali e cascami per metallurgia (imbarco)	1.231	.905	.186	.505	.667	8.718	1.066	2.195	11.379	1.453	.629	.438
Minerali e cascami per metallurgia (totale)	13.594	8.551	7.124	6.365	6.828	15.981	8.028	5.24	16.736	8.453	6.541	6.05
Concimi e fertilizzanti (sbarco)	.662	.329	.475	.108	.194	.241	.132	.105	.4	.596	.841	.547
Concimi e fertilizzanti (imbarco)	.112	.596	.93	.952	1.616	4.995	.159	1.337	1.904	.728	.386	.209
Concimi e fertilizzanti (totale)	.775	.925	1.405	1.061	0,0979167	5.236	.291	1.442	2.304	1.324	1.226	.757



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Altre rinfuse solide (sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre rinfuse solide (imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre rinfuse solide (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C1) Rinfuse solide (sbarco)	31.803	19.846	31.34.00	0,8444	13.59	29.09.00	0,651389	13.21	16.15	20.18	34.074	16.869
C2) Rinfuse solide (imbarco)	1.653	1.771	1.47	1.53	9.57	14.29	13.33	58.71	34.59.00	0,30972	5.406	6.635
C3) Rinfuse solide (totale)	33.457	21.617	32.81	21.03	23.16	43.38.00	28.31.00	71.92	50.74	27.05.00	39.48.00	23.504
A1+B1+C1) MOVIMENTO COMPLESSIVO (sbarco)	251.951	244.44.00	292.15.00	275.83	289.66	295.26.00	281.66	313.06.00	316.65	348.61	334.542	296.731
A2+B2+C2) MOVIMENTO COMPLESSIVO (imbarco)	132.02.00	125.856	137.09.00	122.87	154.84	145.64	191.42.00	163.18.00	190.22.00	181.63	175.566	145.931
A3+B3+C3) MOVIMENTO COMPLESSIVO (totale)	383.971	370.296	430.05.00	398.07.00	444.05.00	440.09.00	473.09.00	476.25.00	506.87	530.24.00	510.108	442.662
bunker e rifornimenti di bordo (sbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bunker e rifornimenti di bordo (imbarco)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bunker e rifornimenti di bordo (totale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Anno (YYYY)	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003	2003
Mese (1-12)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Merci in container (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci in container (Strada - t/1000)	11.119	10.063	9.301	11.37	15.385	11.229	12.783	0,522917	9.184	12.427	13.936	12.517
Merci in container (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci in container (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci in container (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci in container (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci in container (Totale - t/1000)	11.119	10.063	9.301	11.37	15.385	11.229	12.783	0,522917	9.184	12.427	13.936	12.517
Merci su ro/ro (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci su ro/ro (Strada - t/1000)	271.208	292.259	332.266	301.079	349.586	320.553	407.126	272.845	416.972	418.193	399.057	346.983
Merci su ro/ro (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci su ro/ro (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci su ro/ro (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci su ro/ro (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Merci su ro/ro (Totale - t/1000)	271.208	292.259	332.266	301.079	349.586	320.553	407.126	272.845	416.972	418.193	399.057	346.983
Altre merci varie (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (Strada - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre merci varie (Totale - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci varie (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci varie (Strada - t/1000)	282.327	302.322	341.567	312.449	364.971	331.782	419.909	284.775	426.156	430.26.00	412.993	359.05.00
Totale merci varie (Ferrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci varie (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci varie (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci varie (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Totale merci varie (Totale - t/1000)	282.327	302.322	341.567	312.449	364.971	331.782	419.909	284.775	426.156	430.26.00	412.993	359.05.00
Rinfuse solide (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse solide (Strada - t/1000)	33.457	21.617	32.807	21.296	23.163	43.376	28.31.00	71.919	50.741	27.045	39.48.00	23.504
Rinfuse solide (Ferrovìa - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse solide (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse solide (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse solide (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse solide (Totale - t/1000)	33.457	21.617	32.807	21.296	23.163	43.376	28.31.00	71.919	50.741	27.045	39.48.00	23.504
Rinfuse liquide (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse liquide (Strada - t/1000)	68.187	46.357	55.671	64.955	56.36.00	65.743	24.867	119.554	29.97	72.575	57.635	59.658
Rinfuse liquide (Ferrovìa - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse liquide (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse liquide (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse liquide (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rinfuse liquide (Totale - t/1000)	68.187	46.357	55.671	64.955	56.36.00	65.743	24.867	119.554	29.97	72.575	57.635	59.658
Totale merci alla rinfusa (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci alla rinfusa (Strada - t/1000)	101.644	67.974	88.478	86.251	79.523	109.119	53.177	191.473	80.711	99.62	97.115	83.162
Totale merci alla rinfusa (Ferrovìa - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci alla rinfusa (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci alla rinfusa (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci alla rinfusa (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale merci alla rinfusa (Totale - t/1000)	101.644	67.974	88.478	86.251	79.523	109.119	53.177	191.473	80.711	99.62	97.115	83.162
Totale (transhipment - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale (Strada - t/1000)	383.971	370.296	430.045	398.07.00	444.494	440.901	473.086	476.248	506.867	530.24.00	510.108	442.662
Totale (Ferrovìa - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale (Idrovia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale (Funivia - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale (Oleodotto - t/1000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale (Totale - t/1000)	383.971	370.296	430.045	398.07.00	444.494	440.901	473.086	476.248	506.867	530.24.00	510.108	442.662



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.



Osservatorio

Impatto Economico



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Denominazione	Palermo
Categoria	II
Classe	I
Superficie totale	
Anno inizio attività	1994
Enti gestori	Autorità Portuale di Palermo
Latitudine	38° 08' N
Longitudine	13° 22' E
Porto del Medocc	Si
Nazione	Italia

Imprese autorizzate all'esercizio delle operazioni portuali:

Brucato & inguglia s.r.l.
Via Emerico Amari, 8 - 90133 Palermo
tel +39/91 7434801 Fax: +39/91 7434830
Grandi Navi Veloci s.p.a.

(Self Handling)
Calata Marinai D'Italia - 90139 Porto di Palermo
Tel +39/91 587832 Fax: +39/91 589629

Magazzini Generali Soc. Coop. a.rl.
Via Patti 25 90139 Porto di Palermo
Tel: +39/91 587893 Fax : +39/91 361581

New Port s.r.l.
Piazza della Pace, 3 - Banchina Puntone - 90139 Porto di Palermo
Tel: +39/91 61060/61 Fax: +39/91 361581

Palermo Euro Terminal
Via Emerico Amari, 8 - 90133 Palermo
Tel : +39/91 7434801 Fax: +39/917434830

Silos Granari della Sicilia s.r.l.
Molo Piave - 90139 Porto di Palermo
TEL: +39/91 331937 Fax: +39/91 332388

SILOS GRANARI DELLA SICILIA, ubicata al pontile Piave, la Società gestisce uno stabilimento attrezzato per lo sbarco, l'imbarco, la conservazione e la lavorazione di cereali

La "**MAGAZZINI GENERALI Soc.Cooperativa a r.l.**" con sede a Palermo - Via Filippo Patti 25 (Tel. +39/91 587893 - Telefax +39/91 589098) , gestisce le infrastrutture per lo stoccaggio delle merci in magazzino e la loro distribuzione.



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



ATTIVITÀ' CANTIERISTICA

La **Fincantieri** Divisione Costruzione Mercantili di Palermo, gestisce il complesso cantieristico per la trasformazione e le riparazioni navali.

Cantiere Navale Adorno Maurizio
Molo Trapezoidale - Fia F.Patti
Tel. 091/584195

Cantieri del Sud Srl
Molo Trapezoidale - Piazza Castello
Tel. 091/323371

F.lli Galizzi di Galizzi F.sco Paolo
Molo Trapezoidale - Via Calata M.I.
Tel. 091/580399

Italnautica Srl
Molo Trapezoidale - Via F.Patti
Tel. 091/325257

Sicari Rosario
Molo Trapezoidale
tel 091/6732189



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.



Osservatorio

Sicurezza Portuale



Ordinanze

Numero	Data	Anno ordinanza	oggetto	Ente emanatore
162	26/06/2002	2002	regolamento riguardante l'istituzione del comitato per la sicurezza e l'igiene portuale (ex art.7 d.lgs.272/99)	Autorità Portuale di Palermo
2	02/04/2003	2003	rilevamento degli incidenti e degli infortuni nel lavoro presso l'autorità portuale di palermo	Autorità portuale di Palermo
3	22/02/1983	1983	interdizione dello specchio acqueo interessato dalla presenza del campo boe agip	Capitaneria di porto di palermo
78	11/08/1997	1997	regolamento accosti del porto di palermo	Capitaneria di porto di palermo
140	17/12/1997	1997	disciplina del servizio di rifornimento a mezzo bettolina nell'ambito del circondario marittimo di palermo	Capitaneria di porto di palermo
3	02/02/1998	1998	autorizzazione all'imbarco, sbarco e trasbordo delle merci pericolose nel circondario marittimo di palermo	Capitaneria di porto di palermo
98	20/08/2001	2001	regolamento per il rilascio del nulla osta all'uso di fonti termiche a bordo di navi	Capitaneria di porto di palermo
98	26/07/2002	2002	regolamentazione delle operazioni di prelievo da parte degli aeromobili impegnati in attivita' di rifornimento idrico ai fini di operazioni antincendio	Capitaneria di porto di palermo
111	23/08/2002	2002	servizio di vigilanza a bordo di unita' mercantili in sosta nel porto di palermo	Capitaneria di porto di palermo
165	19/12/2002	2002	regolamentazione per l'accesso, la circolazione e la sosta delle persone, dei veicoli e delle merci all'interno del porto di palermo	Capitaneria di porto di palermo
4	04/02/2003	2003	integrazione dell'ordinanza n° 140/1997 - disciplina delle ooperazioni di rifornimento in ambito portuale di navi a mezzo di autobotte	Capitaneria di porto di palermo
6	10/02/2003	2003	modifica dell'ordinanza n° 165/2002 disposizioni di dettaglio finalizzate alla puntuale applicazione dei divieti di cui al d.i. 18 aprile 2003 concernente "disposizioni recanti il divieto di accesso di alcune navi nei porti nazionali per la salvaguardia della sicurezza della navigazione"	Capitaneria di porto di palermo
44	15/05/2003	2003		Capitaneria di porto di palermo
50	29/05/2003	2003	modifica dell'articolo 2 dell'ordinanza n° 44/2003	Capitaneria di porto di palermo
114	17/09/2003	2003	variante al regolamento per il rilascio del nulla osta all'uso di fonti termiche a bordo di navi	Capitaneria di porto di palermo



Sorveglianza e sistemi d'allarme	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno	2004
Sistemi di sorveglianza	Si
	esercito in porto
Sistemi di allarme	Si
	stazione marittima ed autorità portuale
Incarico a ditta specializzata	Si
	esercito in porto
Programma di formazione per addetti	Si
Abbigliamento specifico per addetti	No
Identificazione veicoli	No
Altro	
Criticità	
Azioni previste	

Sicurezza perimetrale	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno	2004
Suddivisione Aree per accessi	Si
Procedure identificazione persone	No
Strumento permanente identificazione	No
	procedure ed identificazioni previste nel PFSP
Registro identificativi rilasciati	No
Registro visitatori	No
Sistema regolamentazione accessi	Si
Aree viabilità riservata	Si
	per la regolazione esiste un' ordinanza della CP
Aree per sosta automezzi	Si
Aree lontane da aree interdette al pubblico	No
Aree per veicoli commerciali	Si
Altro	
Criticità	
Azioni previste	modifiche strutturali nel PFSP HHHH



Sicurezza navi in porto	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno	2004
Regolamento lavori senza fiamma	Si
Regolamento lavori con fiamma	Si
Procedure in caso collisione	Si
Procedure in caso contatto	Si
Procedure in caso contatto banchina	Si
Procedure in caso collisione con natanti	Si
Procedure in caso collisione con strutture portuali	Si
Procedure in caso arenamento	Si
Procedure in caso rottura cima	Si
Procedure in caso affondamento	Si
Procedure in caso tiri mancati	Si

Organismi coinvolti		
N.	1	2
Porto	3	3
	Palermo	Palermo
Numero	1	2
Denominazione	ASL 6 Palermo	VVF Palermo
Note		



Rischio di incendi ed esplosioni	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno	2004
Procedure di sicurezza attiva antincendio	Si
Procedure di sicurezza passiva antincendio	Si
Pianificazione controlli attrezzature antincendio	Si
Piano di emergenza ed evacuazione	Si
Presenza addetti antincendio	No
Programma formazione addetti antincendio	No
Altro	presenza distacco VVF in porto, presenza rete antincendio portuale
Criticità	
Azioni previste	

Posti di Sicurezza	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno	2004
Guardia di Finanza - Indirizzo	Via Cavour,2 90139 Palermo
Telefono	9,17E+08
Fax	9,17E+08
Comandante	Orfanelli
Vigili del Fuoco - Indirizzo	distacco portuale, banchina quattro venti
Telefono	9,16E+08
Fax	9,16E+08
Comandante	
Polizia di Stato - Indirizzo	Calata marinai d'Italia
Telefono	9,16E+08
Fax	9,16E+08
Comandante	Dott. Elia Tucci
Dogana - Indirizzo	Via F. Crispi,143 90133 Palermo
Telefono	91588371
Fax	91326173
Comandante	f.f. Filippo Forastieri
Carabinieri - Indirizzo	Piazza Marina 90133 Palermo
Telefono	91582962
Fax	91581655
Comandante	
Sanità MARittima - Indirizzo	Molo Vittorio Veneto c/o stazione marittima
Telefono	91580460



Fax		9,16E+08
Comandante		
Note		
CITES	Si	
Chimico di Porto	Si	
Veterinario di Porto	Si	
Sanità Marittima	Si	
Altro	No	
Num. attrezzat. per movimentaz. merci		6
Num. impianti car./scar. liquidi		1
Num. attrezzat. per movimentaz. altre merci		0
Num. gru per movimento merci		13
Num. attrezz. carico pesce		0
Num. trasportatori prodotti imballati		0
Num. rimorchi per container		0
Num. attr. car./scar. chiatte		0
Num. argani e avvolg. per alaggio chiatte		0
Altro (1)		
Numero		
Altro (2)		
Numero		
Altro (3)		
Numero		
Altro (4)		
Numero		
Altro (5)		
Numero		
Altro (6)		
Numero		
Note	i mezzi citati sono stati dati in concessione, rimangono di proprietà 4 gru reggiane e 2 semoventi, che sono peraltro in corso di cessione.	

Impianti di illuminazione	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno	2004
Perimetro struttura illuminato	Si
Perimetro aree accesso illuminato	Si
Illuminazione delle banchine	Si
Illuminazione aree di sosta	Si



Sistema generatori di emergenza	No
Esistenza procedure in caso di guasto	Si
Personale specializzato per manutenzione impianto illuminazione	Si
Altro	personale in carico dalla autorità portuale per la manutenzione degli impianti
Criticità	assenza di un sistema di generatori di emergenza
Azioni previste	riammodernamento impianti

Documenti e piani		
N.	1	2
Porto	3	3
	Palermo	Palermo
Numero	1	2
Tipo		
Riferimento Normativo		
Data		
Numero		
Oggetto	Piano antincendio del porto di palermo	Piano antinquinamento delle acque del Porto di Palermo
Note	a cura della Capitaneria di Porto di Palermo	a cura della Capitaneria di porto di Palermo



Dati richiesti	
N.	1
Porto	3 (Palermo)
Anno	2204
Quantità	
Merci pericolose: Tipo sinistro (Quantità)	
Altre merci allo stato solido: Tipo sinistro (Quantità)	
Altre merci allo stato liquido: Tipo sinistro (Quantità)	
Altre merci allo stato gassoso: Tipo sinistro (Quantità)	
Superficie coperta da sistemi di sorveglianza	
Modalità scambio info sicurezza (1)	
Tempo (in minuti) (1)	
Modalità scambio info sicurezza (2)	
Tempo (in minuti) (2)	
Modalità scambio info sicurezza (3)	
Tempo (in minuti) (3)	
Modalità scambio info sicurezza (4)	
Tempo (in minuti) (4)	
Modalità scambio info sicurezza (5)	
Tempo (in minuti) (5)	
Km percorsi al giorno da automezzi sorveglianza	
Carichi manomessi in rapporto al totale (in tonn.)	
Numero incidenti mortali	
Numero incidenti con prognosi inf. a 1 giorno	
Numero incidenti con prognosi tra 1 e 10 giorni	
Numero incidenti con prognosi maggiore di 10 giorni	
Numero imprese coinvolte in progetti sulla sicurezza	
Numero imprese create a seguito di progetti diffusione della sicurezza	
Numero medio ispezioni al mese (sicurezza interna)	
Numero medio ispezioni al mese (rischi incendi e esplosioni)	100
Numero medio ispezioni al mese (anti inquinamento)	0
Numero medio ispezioni al mese (sicurezza navi in porto)	
Numero medio ispezioni al mese (altre)	
Numero punti di accesso sorvegliati rapportati al totale	
Numero incidenti tiri gru rapportati al totale tiri gru	
Quantità esplosivi movimentati (Classe 1)	
Qta gas compressi movimentati (Classe 2)	
Qta liquidi infiammabili movimentati (Classe 3)	
Qta solidi infiammabili movimentati (Classe 4)	
Qta Sostanze ossidanti/comburenti movimentate (Classe 5)	
Qta sostanze tossiche movimentate (Classe 6)	
Qta radioattivi movimentate (Classe 7)	
Qta corrosivi movimentate (Classe 8)	
Qta sostanze varie movimentate (Classe 9)	
Rinfuse solide BC Code (Appendice A)	
Rinfuse solide BC Code (Appendice B)	
Rinfuse solide BC Code (Appendice C)	
Rinfuse liquide (Chemical tanker - Cat. A-B-C-D)	
Rinfuse liquide (Appendice III - Allegato II Marpol - Idrocarburi)	



Informazioni sull'intervistato	
N.	1
Identificativo	2
Porto	3
	Palermo
Anno	2004
Nome e cognome	ING. BARTOLOMEO SALVO
Indirizzo	VIA PIANO DELL'UCCIARDONE,4 90139 PALERMO
Telefono	9,16E+08
fax	9,16E+08
E-mail	AUTPORT@AUTPORT.PA.IT
Ente/Istituzione	AUTORITÀ PORTUALE DI PALERMO
Ruolo intervistato	DIRIGENTE
Data	13/02/04

Cargo Security	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno	2004
Procedure controllo carichi	Si
Descrizione procedure	
Misure vigilanza contro furti	Si
Descrizione misure vigilanza	
Sorveglianza carichi	Si
Descrizione misure sorveglianza	
Procedure documenti informatizzate	Si
Descrizione procedure gestione documenti	
Procedure controllo forniture	No
Altro	
Criticità	individuata nel PFSA
Azioni previste	Si prevede l'istituzione di un albo e di un documento di riconoscimento per i fornitori di bordo



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Capitaneria di Porto	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno riferimento	2004
Anno istituzione	1865
Stato	Italia
Città	Palermo
Indirizzo (Via/piazza e num. civico)	Via F. Crispi, 153
Telefono	916043111
Fax	91325519
e-Mail	palermo@guardiacostiera.it
Ufficio	
Tel. Ufficio Tecnico	916043111
Tel. Sicurezza Navigazione	
Tel. Comando Zona	
Tel. Armamento	
Zona di competenza (da)	Cefalù
Zona di competenza (a)	Terrasini
Competenze	
Altro	

Autorità Portuale	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno riferimento	2004
Anno istituzione	1984
Stato	Italia
Città	Palermo
Indirizzo (Via/Piazza e n. civico)	Via Piana dell'Ucciardone,4
Telefono	916277111
Fax	916374291
e-Mail	autport@autport.pa.it
Zona di competenza (da)	Arenella (diga foranea)
Zona di competenza (a)	S. Erasmo (porticciolo)
Presidente	Sergio Marchello Castellana
Segretario	Paolo Mercadante
Responsabile Safety	Ing. Bartolomeo Salvo
Responsabile Security	in corso di nomina
Ing. Stefano Carmina Responsabile divisione sicurezza	
Competenze	Ing. Bartolomeo Salvo Responsabile ufficio sicurezza ex Legge 84/94;
Note	



Antiterrorismo	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno	2004
Controlli passeggeri UE	Si
Descrizione controlli passeggeri UE	
Controlli passeggeri Extra UE	Si
Chi opera i controlli	dogana, polizia ed altri
Collegamento a rete PS	No
Controlli merci UE	Si
Descrizione controlli merci UE	
Controlli merci EXTRA UE	Si
Chi opera i controlli	dogana
Controlli presenza umana in containers	Si
Descrizione Controlli presenza umana	
Misure prevenzione contrabbando	Si
Descrizione misure prev. contrabbando	
Installazione metal detector	Si
Area per scanner merci	Si
Scanner a raggi X	Si
Adesione programmi Dogane USA	Si
Altro	controlli a campione
Criticità	intensità traffico ro-ro
Azioni previste	

Antinquinamento	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno	2004
Effettuazione servizi antinquinamento	Si
Certificazione servizi antinquinamento	Si
Depositi per scarico acque zavorra e lavaggio	Si
Procedure per svolgimento servizi rifornimento	Si
Procedure per rifornimento oli combust. a navi in porto	Si
Sistema raccolta e smaltimento rifiuti	Si
Sistema raccolta/smaltimento oli/batterie esauste	Si
Altro	
Criticità	Si sta provvedendo agli adempimenti di cui alla normativa del 2003.
Azioni previste	La risoluzione della criticità di cui sopra in collaborazione con l'Autorità Portuale di Palermo.



Adempimenti in termini di security e safety portuale	
N.	1
Porto	3
	Palermo
Anno	2004
Piano operativo di sicurezza	delle imprese portuali
Rapporto integrato di sicurezza portuale	delle imprese portuali
Dichiarazione di security	delle imprese portuali
Piano delle emergenze	delle imprese portuali
Designazione medico competente	delle imprese portuali
Accertamenti sanitari sui lavoratori portuali	delle imprese portuali
Formazione lavoratori in materia di Pronto Soccorso	delle imprese portuali
Dotazione di Pronto Soccorso	delle imprese portuali
Nomina addetti servizio Prevenzione e Protezione	delle imprese portuali
Nomina Rappresentante dei lavoratori per la Sicurezza	delle imprese portuali
Formazione Personale in materia di sicurezza	delle imprese portuali
Riunione periodica di prevenzione e protezione	delle imprese portuali
Individuazione misure prevenzione e protezione	delle imprese portuali
Mezzi utilizzati per le operazioni/servizi portuali	delle imprese portuali
Misure di Protezione/Prevenzione/Dispositivi Protez. individuale	A carico dell'autorità portuale/Capitaneria
Procedure di Pronto Soccorso	Si
Registro apparecchi di sollevamento e accessori	
Verifiche sulla ottemperanza alla DLL 272/99	Si
Livello rischio chimico/biologico struttura	
	Si
Comitato per l'igiene e la sicurezza del lavoro	
	No
Responsabile per la Sicurezza	
	No
Unità di crisi interna	
	No
Servizi sicurezza in outsourcing	
Tutela informazioni sulla sicurezza	
Altro	
Criticità	
Azioni previste	



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.



Osservatorio

Banca Dati – GIS



Porto	Palermo
Superficie totale specchio acqueo (mq)	2135000
Numero banchine	15
Lunghezza totale banchine (ml.)	3455

Banchine Commerciali

Denominazione	Lunghezza (mt.)	Fondali (mt.)
Banchina Quattroventi	345	9 - 15
Banchina Puntone	400	14
Pontile S.Lucia lato est	50	10
Pontile S.Lucia lato sud	180	8 - 10
Calata Marinai d'Italia 1	115	11
Pontile Piave lato nord	326	12
Pontile Piave lato est	85	12
Pontile Piave lato sud	326	12
Pontile V.Veneto lato nord	326	12
Pontile V.Veneto lato est	65	12
Pontile V.Veneto lato sud	326	8 - 12
Calata Marinai d'Italia 2	110	11
Calata Marinai d'Italia 3	115	8
Banchina Sammuzzo	350	8 - 12
Molo Trapezoidale lato est	300	15

Superfici

Superficie totale a terra (mq)	
Superficie totale coperta (mq)	
Superficie totale scoperta (mq)	
Rinfuse solide totale (mq)	Lo stabilimento di stoccaggi di rinfuse secche è composto da: a) una torre di servizio dotata di elevatori per lo sbarco, riciclo, insilamento e ricarico su camions - n. 4 bilance automatiche - n. 1 crivellatrice - impianto di depolverizzazione - impianto elettrico di trasformazione - impianto di macinazione b) 31 celle per cereali con una capacità totale di 29.100 tonnellate c) torre di sbarco, corredata da 2 pompe pneumatiche con rese pari a 250 tonn/h d) pesa a ponte elettronica da 18 ml con portata 80.000 Kg
Rinfuse solide coperta (mq)	
Rinfuse solide scoperta (mq)	---
Rinfuse liquide totale (mq)	l'impianto di bunkeraggio, di recente realizzazione, è destinato al rifornimento di nafta, gasolio ed altri prodotti petroliferi



	delle navi ormeggiate alle banchine Puntone e Quattroventi. L'impianto, con una capacità di complessivi 9000 mc distribuiti in quattro serbatoi interrati in cemento armato
Rinfuse liquide coperta (mq)	---
Rinfuse liquide scoperta (mq)	
Container totale (mq)	è costituito dalle banchine di accosto Puntone e Quattroventi, dalle aree asservite retrostanti e relative attrezzature. La capacità operativa del terminal è complessivamente di 120.000 TEU/anno , la capacità statica circa 3.800 TEU . Lo specchio acqueo antistante, con fondali medi di mt. 14 , ha una superficie di circa 150.000 mq e consente l'operatività a navi fino a 300 mt di lunghezza.
Container coperta (mq)	---
Container scoperta (mq)	150.000
Ro Ro totale (mq)	L'area non è ad uso esclusivo
Ro Ro coperta (mq)	---
Ro Ro scoperta (mq)	L'area non è ad uso esclusivo
Semilavorati metallici totale (mq)	L'area non è ad uso esclusivo
Semilavorati metallici coperta (mq)	---
Semilavorati metallici scoperta (mq)	L'area non è ad uso esclusivo
Pallets totale (mq)	---
Pallets coperta (mq)	---
Pallets scoperta (mq)	---
Prodotti refrigerati totale (mq)	<p>COMPLESSO FRIGORIFERO: Il complesso frigorifero sito in ambito portuale consta di numero 2 celle a bassa temperatura con capacità di 4800 quintali - mc 1845 cd, per la conservazione di prodotti surgelati e n. 5 celle bivalenti, per raffreddamento e conservazione di prodotti ortofrutticoli o conservazione di prodotti surgelati, con capacità 1200 quintali - mc 472 cd. L'impianto, interamente automatizzato, è dotato di un sofisticato sistema di protezione e controllo ed è servito da un piano di caricamento chiuso con tre porte a soffietto stagno per lo scarico e/o la ricarica delle merci sugli automezzi refrigerati.</p> <p>COMPLESSO FRIGORIFERO PONTILE PIAVE: Moderno complesso, in via di definizione, costituito da 6 celle della capacità unitaria di 360 mc del tipo polivalente adatto alla refrigerazione e conservazione di prodotti ortofrutticoli nonché alla conservazione di surgelati e n. 2 magazzini per merci secche della capacità di 3266 mc. L'impianto, servito da binario ferroviario collegato alla Stazione Sampolo, è dotato di un grande bilico per la pesatura degli automezzi che trasportano la</p>



merce.	
Prodotti refrigerati coperta (mq)	≈ 4.000
Prodotti refrigerati scoperta (mq)	Viene correntemente utilizzata l'area container
Merci varie in colli - totale (mq)	<p>la infrastruttura per lo stoccaggio delle merci in magazzino e la loro distribuzione dispone delle seguenti infrastrutture:</p> <p>a) Area nazionale (in ambito portuale): per lo stoccaggio di merci , consistente in:</p> <ul style="list-style-type: none"> -un magazzino con superficie totale di 4.500 mq., alto 8 mt., dotato di piano di carico collegato con binario alla stazione ferroviaria Palermo Marittima; -un magazzino di mq.1.500; -area scoperta per circa 14.000 mq. <p>b) Deposito franco (in ambito portuale): per lo stoccaggio di merci, duty free, consistente in:</p> <ul style="list-style-type: none"> -una serie di magazzini e tettoie con una superficie totale di circa 1.000 mq; - una serie di tanche di acciaio inossidabile per olii, vini, alcool ed altri prodotti liquidi per una capacità complessiva di 5.000 mc; - una serie di 17 tanche di ferro per olii di sansa, grassi vegetali ed altri prodotti, per una capacità complessiva di 3.500 mc., dotate di serpentine di riscaldamento. <p>Le tanche sono collegate alla banchina Sannuzzo con pipe-lines sotterranee per caricare/scaricare prodotti liquidi su/da navi a mezzo di pompe installate a terra.</p>
Merci varie in colli - coperta (mq)	6.000
Merci varie in colli - scoperta (mq)	14.000
Auto nuove - totale (mq)	L'area non è ad uso esclusivo
Auto nuove - coperta (mq)	---
Auto nuove - scoperta (mq)	L'area non è ad uso esclusivo
Altro - Merci - totale (mq)	L'area non è ad uso esclusivo
Altro - Merci - coperta (mq)	L'area non è ad uso esclusivo
Altro - Merci - scoperta (mq)	L'area non è ad uso esclusivo
Piazzale imbarco Traghetti - totale (mq)	4.500
Piazzale imbarco Traghetti - coperta (mq)	---
Piazzale imbarco Traghetti - scoperta (mq)	4.500
Piazzale imbarco Crociere - totale (mq)	L'area non è ad uso esclusivo
Piazzale imbarco Crociere - coperta (mq)	---
Piazzale imbarco Crociere - scoperta (mq)	L'area non è ad uso esclusivo
Altro - totale (mq)	---
Altro - coperta (mq)	---
Altro - scoperta (mq)	---



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Servizi al terminal:

magazzino consolidation mq 1400 con uffici, servizi, piano di carico e raccordo ferroviario.

hangar per ricovero mezzi meccanici delle dimensioni di circa 620 mq

Servizio Groupage

Servizio pallettizzazione

spogliatoio per circa 70 persone, cubatura mc 800 circa

impianto di distribuzione gasolio autotrazione

prese elettriche per alimentazione containers refrigerati (n. 48 containers in contemporanea)

sottostazione elettrica di trasformazione per alimentazione gru e servizi

impianto elettrico di illuminazione costituito da n. 6 torrefaro da 30 mt con proiettori a vapori di sodio da 1000 W (n. 126 in totale).

raccordo ferroviario che collega direttamente il Terminal con la stazione F.S. Palermo Sampolo

Attrezzature di banchina:

n. 2 gru scorrevoli su rotaia per movimentazione containers da 42 tonn. con possibilità di carico/scarico da carri ferroviari.

MEZZI MECCANICI AL TERMINAL:

n. 2 carrelli elevatori per movimentazione containers da 36 tonn. tipo HYSTER H920B

n. 1 carrello elevatore con forche da 28 t tipo HYSTER H28 per RO-RO

n. 1 carrello elevatore con forche di tipo HYSTER H16

n. 1 gru frontale semovente per movimentazione containers da 40 tonn. tipo Belotti B91

n. 1 gru frontale semovente per movimentazione Containers vuoti da 20':40' tipo Belotti B81

n. 12 trattori portuali 4 x 4 con semirimorchi per movimentazione containers da 40'

GRU C.M.B.: Gru del tipo a portale scorrevole con braccio lato mare sollevabile, braccio lato terra fisso e con possibilità di operare su qualsiasi punto delle superficie servita, sia con braccio sollevato che abbassato.

Caratteristiche principali dello scaricatore:

Portata netta (carico normale sotto spreader) 30,50 tonn

Interasse rotaie gru (scartamento) 28,50 mt

Attrezzatura:

Spreader automatico telescopico da 20'-35-40'

per contenitori ISO e SEA LAND, aggancio gabbie e chiusure boccaporti.

Traversa con gancio portata 35 tonn

GRU DE BARTOLOMEIS: Gru del tipo a portale scorrevole con braccio lato mare sollevabile, braccio lato terra fisso e con possibilità di operare su qualsiasi punto della superficie asservita, sia con braccio sollevato che abbassato.

Caratteristiche principali dello scaricatore:



Portata netta (carico nominale sotto spreader) 42,00 tonn

Interasse rotaie gru (scartamento) 28,50 tonn

Attrezzatura:

Spreader automatico telescopico da 20' - 40' per contenitori, aggancio gabbie e chiusure boccaporti

Traversa con gancio portata 45 tonn

GRU CERETTI E TANFANI: Gru del tipo portale scorrevole con braccio lato mare sollevabile, braccio lato terra fisso e con possibilità di operare su qualsiasi punto della superficie asservita, sia con braccio sollevato che abbassato.

Caratteristiche principali dello scaricatore:

Portata all'argano 52,40 tonn

Portata netta (carico nominale sotto spreader) 42,00 tonn

Attrezzatura:

Spreader automatico telescopico da 20' - 40' per contenitori, aggancio gabbie e chiusure boccaporti

Traversa con gancio portata 45 tonn

GRU BELOTTI B75: Gru frontale semovente per la movimentazione containers da 40 tonn, casse mobili e semitrailers, dotata di spreader telescopico universale. L'autogrù, se utilizzata senza spreader, ha una portata netta sotto gancio di 60 T a. m. dal piastrone frontale.

Caratteristiche tecniche.

Portata nominale sotto attrezzo Kg. 40000

Distanza da scudo anteriore mm 1800

8 gru convenzionali scorrevoli su binario (4 al Pontile Piave lato sud e 4 alla banchina Sammuzzo) ciascuna della potenza di sollevamento di 15 tonnellate, uno sbraccio dal ciglio banchina di metri 18 ed un'altezza massima del gancio di 27,5 metri sul livello del mare;

1 gru mobile da 30 tonn.;

3 nastri trasportatori per bagagli;

1 fork-lift per coils - da 12 tonnellate;

22 fork-lift per merci varie (capacità di sollevamento da 2 a 5 tonn);

4 pale meccaniche.

Tali attrezzature vengono periodicamente aggiornate in relazione al progresso tecnico.

GRU SEMOVENTE PORTUALE GS 600 P: Gru semovente con braccio a traliccio, comando tramite cilindro idraulico posto su una torre e cabina sopraelevata, per la manipolazione di merci miste, ovvero per lo smistamento di containers, colli, merci varie o alla rinfusa.

La gru semovente portuale GS 600 P non necessitando di impianti fissi, di binari di corsa e canaline per l'approvvigionamento di energia, posta davanti la nave da scaricare, che pertanto non deve essere spostata, rivela la sua grande versatilità e semplicità d'uso offrendo enormi vantaggi su banchine lunghe.

Caratteristiche tecniche e prestazioni:

Portata max al gancio 30 ton

Portata max alla benna 20 ton



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Binari ferroviari: Numero metri lineari (mt)	1200
Binari ferroviari: Numero fasci nell'area portuale	1
Strade nell'area portuale: Numero metri lineari (mt)	6500
Numero varchi e porte d'accesso alle aree portuali	3

Autorità Portuale

Anno riferimento	2004
Anno istituzione	1994
Stato	Italia
Città	Palermo
Indirizzo (Via/Piazza e n. civico)	Via Piana dell'Ucciardone,4
Telefono	0916277111
Fax	0916374291
e-Mail	autport@autport.pa.it
Presidente	Sergio Marchello Castellana
Ufficio segreteria: Giorni apertura	lunedì, mercoledì, venerdì
Orario	12.00/14.00
Telefono	0916277111
Fax	0916374291
Ufficio Ragioneria: Giorni apertura	lunedì, mercoledì, venerdì
Orario	12.00/14.00
Telefono	0916277111
Fax	0916374291
Ufficio Demanio: Giorni apertura	lunedì, mercoledì, venerdì
Orario	12.00/14.00
Telefono	0916277111
Fax	0916374291
Ufficio tecnico: Giorni apertura	lunedì, mercoledì, venerdì
Orario	12.00/14.00
Telefono	0916277111
Fax	0916374291



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Capitaneria di Porto

Anno riferimento	2004
Anno istituzione	1865
Stato	Italia
Città	Palermo
Indirizzo (Via/piazza e num. civico)	Via F. Crispi, 153
Telefono	091325519
Fax	091325519
e-Mail	palermo@guardiacostiera.it
Zona di competenza (da)	Cefalù
Zona di competenza (a)	Terrasini
Area comando: Giorni apertura	lunedì, martedì, mercoledì, giovedì
Orario	8.00 – 14.00
Telefono	091325519
Fax	091325519
Amministrativo: Giorni apertura	lunedì, martedì, mercoledì, giovedì
Orario	8.00 – 14.00
Telefono	091325519
Fax	091325519
Armamento e spedizione: Giorni apertura	lunedì, martedì, mercoledì, giovedì
Orario	8.00 – 14.00
Telefono	091325519
Fax	091325519
Comando di zona marittimo: Giorni apertura	lunedì, martedì, mercoledì, giovedì
Orario	8.00 – 14.00
Telefono	091325519
Fax	091325519
Contenzioso amministrativo: Giorni apertura	lunedì, martedì, mercoledì, giovedì
Orario	8.00 – 14.00
Telefono	091325519
Fax	091325519
Contenzioso demaniale: Giorni apertura	lunedì, martedì, mercoledì, giovedì
Orario	8.00 – 14.00
Telefono	091325519
Fax	091325519
Demanio: Giorni apertura	lunedì, martedì, mercoledì, giovedì
Orario	8.00 – 14.00
Telefono	091325519
Fax	091325519
Gente di mare: Giorni apertura	lunedì, martedì, mercoledì, giovedì
Orario	8.00 – 14.00
Telefono	091325519
Fax	091325519
Naviglio: Giorni apertura	lunedì, martedì, mercoledì, giovedì



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Orario	8.00 – 14.00
Telefono	091325519
Fax	091325519
Controllo immigrazione clandestina	Si
Ricerca e soccorso in mare	Si
Sicurezza della navigazione	Si
Tutela ambiente marino / Controllo coste	Si
Tutela patrimonio archeologico	Si
Vigilanza pesca marittima	Si
Vigilanza e gestione riserve naturali marine	Si

Servizi

Servizio	Presidio Sanitario
Nome	Sanità marittima
Indirizzo	molo Vittorio Veneto c/o stazione marittima
Telefono	091580460
Fax	0916111812
Email	
Latitudine	38° 08' N
Longitudine	13° 22' E



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Osservatorio

Qualità dei servizi Portuali



Parametri operativi per la produttività	
N.	1
Id	1
Porto	3
	Palermo
Terminal	3
	Terminal Container
Anno (YYYY)	2002
Costo complessivo per la gestione del terminal (milioni di euro)	
Ricavi complessivi per la gestione del terminal (milioni di euro)	
Tempo effettivo di operatività del terminal (ore/anno)	6500
Tempo medio giornaliero di operatività del terminal (ore/giorno)	12
Numero medio di personale utilizzato all'interno del terminal (numero)	26
Numero complessivo di ore lavorate dai dipendenti del terminal (ore/anno)	37180
Numero totale di container movimentati (TEU/anno)	11286
Numero totale di container importati movimentati (TEU/anno)	5519
Numero totale di container esportati movimentati (TEU/anno)	5767
Numero totale di container trasbordati (TEU/anno)	
Numero totale di container vuoti movimentati (TEU/anno)	3239
Numero totale di container frigoriferi movimentati (TEU/anno)	354
Quantità di merce non containerizzata movimentata che occupa risorse (numero)	
Unità di misura della quantità di merce	MERCE VARIA IN COLLI (3752620), RINFUSE LIQUIDE (852194), RINFUSE SOLIDE (301363)
Merce più significativa non containerizzata movimentata	1500
Numero totale di container che sosta nel piazzale (TEU/anno)	

Parametri operativi per i piazzali	
N.	1
Id	3
Porto	3
	Palermo
Terminal	3
	Terminal Container
Anno (YYYY)	2002
Superficie del piazzale (metri quadri)	21000
Numero massimo di container pieni impilabili (numero)	1500
Numero massimo di container vuoti impilabili (numero)	1500
Numero di mezzi per la movimentazione dei container tra banchine e piazzali (numero)	10
Tempo medio per la movimentazione dei container tra banchine e piazzali (min)	10
Numero di mezzi per la movimentazione dei container nei piazzali (numero)	5



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Quantita' massima di container stoccabile contemporaneamente (TEU)	3800
Quantita' massima di container frigoriferi stoccabile contemporaneamente (TEU o numero)	60
Superficie disponibile per lo stoccaggio dei container speciali (metri quadri)	1500
Tempo medio di sosta di un container nel piazzale (giorni)	7
Costo medio al giorno per container [euro/(giorno*TEU)]	40
Superficie disponibile all'esterno dell'area del terminal per stoccaggio (metri quadri)	0
Distanza piazzali esterni (Km)	0

Parametri operativi per le navi	
N.	1
Id	3
Porto	3
	Palermo
Terminal	3
	Terminal Container
Anno (YYYY)	2002
Capacita massima delle navi (TEU)	900
Lunghezza massima delle navi (metri)	300
Pescaggio massimo delle navi (metri)	11
Numero di navi attraccate nell'anno (navi/anno)	133
Tempo medio complessivo di sosta (ore)	15
Tempo medio di carico/scarico nave (ore)	10
Tempo medio di sosta in banchina (ore)	24
Tempo medio di scarico nave (ore)	6
Tempo medio di attesa per carico/scarico (ore)	2
Costo medio per nave (euro)	2500
Numero rimorchiatori disponibili (numero)	4
Tempo medio per rimorchiare una nave (ore)	1
Numero di navi che caricano/scaricano in contemporanea (numero)	2



Parametri operativi per il distretto industriale servito	
N.	1
Id	3
Porto	3
	Palermo
Terminal	3
	Terminal Container
Anno (YYYY)	2002
Bacino di utenza	PORTI SARDI,LITORALE ADRIATICO,BASSO TIRRENO, GENOVA VOLTRI, TUNISIA SPAGNA (VALENCIA)
Numero abitanti	
Reddito procapite (euro/persona)	
Numero interporti	0
Distanza (km) dall'interporto con maggior scambio di container	0

Parametri operativi per le banchine	
N.	1
Id	3
Porto	3
	Palermo
Terminal	3
	Terminal Container
Anno (YYYY)	2002
numero di accosti disponibili per il carico/scarico (numero)	15
Lunghezza complessiva delle banchine (metri)	3455
Numero di gru (numero)	9
Capacita' massima di sollevamento delle gru (tonnellate)	60
Numero medio di container movimentabili nell'unita' di tempo (TEU/ore)	44



Parametri operativi per gli aspetti gestionali	
N.	1
Id	3
Porto	3
	Palermo
Terminal	3
	Terminal Container
Anno (YYYY)	2002
Tempo di guasto (%/anno)	20
Numero di guasti per anno	10
Tempo non lavorato delle gru (%/anno)	70
Occupazione suolo (mq)	78000
Tempo amministrativo (h/nave)	5
Rintracciabilità container	SI
Scambio elettronico di documenti	SI
Informazioni carico/scarico	SI
Tipologia di gestione delle strutture del terminal	Privata
Container danneggiati rispetto al totale (%/anno)	1
Container 'persi' rispetto al totale (%/anno)	0
Premi assicurativi pagati per furti (euro/anno)	
Tempo medio di ritardo di carico/scarico (h/nave)	2
Numero navi dirottate altrove (num/anno)	0
Attività di distripark	SI
Grado di automazione (milioni di euro)	0
Certificazione di qualità	NO
Certificazione ambientale	NO
Tempo medio di sosta di un container (ore)	48
Numero di incidenti per anno	1
Numero di incidenti invalidanti per anno	0
Numero di incidenti mortali per anno	0



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.



Osservatorio

Insularità



Indicatori sull'offerta di linee passeggeri nel complesso della portualità della regione

Porti di partenza	Ambiti territoriali				Nome Compagnia	Porti collegati	N° corse/settimana				Validità
	N-O	N-E	C	S			Inv.	Pri.	Est.	Aut.	
Palermo				X	Grimaldi Group	Salerno	1	1	1	1	
Palermo				X	Tirrenia	Napoli	7	7	7	7	
					SNAV	Napoli	7	7	7	7	
Palermo			X		Grandi Navi Veloci	Civitavecchia	4	4	4	4	
Palermo			X		Grandi Navi Veloci	Livorno	3	3	3	3	
Palermo	X				Grandi Navi Veloci	Genova	7	7	7	7	
Palermo			X		Grandi Navi Veloci	Civitavecchia	4	4	4	4	

Collegamenti con le isole minori

Palermo					A.FO SIREMAR	Ustica	7	7	7	7	
					SIREMAR	Ustica	7	7	7	7	
Palermo					Ustica Lines	Eolie	3	3	3	3	



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Indicatori sull'offerta di linee Merci nel complesso della portualità della regione

-ELLERMAN-KNSM (S.TAGLIAVIA & C. - Via Cavour, 117 - tel. 091-582533 - telefax 091-584240

telex 910023 STEMAR I)

Partenze da Palermo: settimanale.

Scali in: NORD EUROPA, MEDITERRANEO ORIENTALE, CENTRO E SUD AMERICA.

- **MED FEEDER** (Suditalia - via F.sco Crispi, 286 - 90139 Palermo tel.091 6127207 Fax 091 6127208)

Servizio Feeder Maersk-Sealand

Partenze da Palermo: settimanale.

Scali in: GIOIA TAURO, TRAPANI, CATANIA, SALERNO, NAPOLI

Destinazione: MEDITERRANEO, EUROPA, LE DUE AMERICHE, AFRICA (Est, Ovest, Sud), NUOVA ZELANDA, AUSTRALIA, MEDIO ED ESTREMO ORIENTE

- **UFFICI MAERSK ITALIA** (Uffici Banchina Puntone - Palazzina Tarantino, porto di Palermo - tel.091-6371579 - telefax 091-361770)

Partenze da Palermo: ogni dieci giorni

- **ZIM LINES** (E.AGNEL & C. - Via Roma, 489 - tel. 091 - 586527 - 581521 - 581522 telefax 091 - 581230 - telex 910031 AGNEL I)

Partenze da Palermo: quindicinali

Scali in: MEDITERRANEO, NORD AMERICA, SUD AMERICA, ESTREMO ORIENTE, AUSTRALIA, NORD EUROPA.

Il dettaglio delle linee merci in partenza dal porto di Palermo è contenuto in altro osservatorio

Indicatori sull'offerta di linee Internazionali passeggeri nel complesso della portualità

Porti di partenza	Nome Compagnia	Porti collegati	Nazione	N° corse/settimana				Validità
				Inv.	Pri.	Est.	Aut.	
Palermo	Grimaldi Group	Tunisi	Tunisia	1	1	1	1	



Indicatori sull'offerta di linee Internazionali merci nel complesso della portualità

Il dettaglio delle linee merci in partenza dal porto di Palermo è contenuto in altro osservatorio

Infrastrutture e strutture portuali dedicate ai flussi con le isole

Banchine	n°	
Banchine	ml.	
Mq a terra complessivi	mq	
Edifici (Stazioni marittime ecc.)	mq	
Capannoni o altri spazi coperti	mq	

In ambito portuale nessuno spazio è ad uso esclusivo dei flussi per le isole

Indicatori e informazioni relative alla nave ed alle dotazioni di bordo

Indicatori e informazioni generali sulla nave	
Nome	Florio / Rubattino
Società Armatrice	Tirrenia
Anno di costruzione	1999 - 2001
Anno dell'ultimo riallestimento	---
Lunghezza (fuori tutto) [m]	180
Pescaggio [m]	9
Tipologia	Ro-Ro
N° Passeggeri trasportabili	1378
N° Posti auto	700

Indicatori e parametri di qualità sulle navi: Servizi di bordo		
Accoglienza:		
- Accesso a bordo mediante scala esterna (a gradini fissi)	Si	
- Accesso a bordo mediante scale mobili, ascensori, fingers e sistemi simili	Si	
Servizio bar		
- Numero di ore di apertura dopo la partenza e prima dell'arrivo:		
1 ora	Si	
2 ore		No
Più di due		No
Sempre		No
Servizio di pulizia		
- Pulizia degli ambienti :		
Dopo ogni traversata		No
Una volta durante la traversata		No
Durante e dopo la traversata	Si	
Altro		No
<i>specificare altro</i>		
Spazi comuni		
m2/passeggero		m2
Cabine		
- Percentuale delle cabine aventi bagno privato [%]:		
- N° locale bagno per posti letto senza servizi igienici interni		



Uno ogni 4 posti letto	Si	No
Uno ogni 8 posti letto	Si	No
Uno per più di 8 posti letto	Si	No
Altro		
- Superficie media delle cabine [m2/posto letto]	m2/letto	

Indicatori e informazioni generali sulla nave	
Nome	Majestic - Excellent
Società Armatrice	Grimaldi
Anno di costruzione	1993-1998
Anno dell'ultimo riallestimento	---
Lunghezza (fuori tutto) [m]	188
Larghezza (fuori tutto) [m]	28
Pescaggio [m]	9
Tipologia	Ro-Ro
N° Passeggeri trasportabili	1650
N° Posti in suite o cabina riservata	2 cabine
N° Posti in cabine di prima classe	19 cabine
N° Posti in cabine di seconda classe	339 cabine
N° Posti auto	760

Indicatori e parametri di qualità sulle navi: Servizi di bordo		
Accoglienza:		
- Accesso a bordo mediante scala esterna (a gradini fissi)	Si	
- Accesso a bordo mediante scale mobili, ascensori, fingers e sistemi simili	Si	
Servizio bar		
- Numero di ore di apertura dopo la partenza e prima dell'arrivo:		
1 ora	Si	
2 ore		No
Più di due		No
Sempre		No
Servizio di pulizia		
- Pulizia degli ambienti :		
Dopo ogni traversata		No
Una volta durante la traversata		No
Durante e dopo la traversata	Si	
Altro		No
<i>specificare altro</i>		
Spazi comuni		
m2/passeggero	m2	
Cabine		
- Percentuale delle cabine aventi bagno privato [%]:	100	
- N° locale bagno per posti letto senza servizi igienici interni		
Uno ogni 4 posti letto	Si	No
Uno ogni 8 posti letto	Si	No
Uno per più di 8 posti letto	Si	No
Altro		
- Superficie media delle cabine [m2/posto letto]	m2/letto	



Indicatori e informazioni generali sulla nave	
Nome	SNAV Campania
Società Armatrice	SNAV
Anno di costruzione	1978
Anno dell'ultimo riallestimento	2002
Lunghezza (fuori tutto) [m]	173
Larghezza (fuori tutto) [m]	26
Pescaggio [m]	9
Tipologia	Ro-Ro

Indicatori e parametri di qualità sulle navi: Servizi di bordo		
Accoglienza:		
- Accesso a bordo mediante scala esterna (a gradini fissi)	Si	
- Accesso a bordo mediante scale mobili, ascensori, fingers e sistemi simili	Si	
Servizio bar		
- Numero di ore di apertura dopo la partenza e prima dell'arrivo:		
1 ora	Si	
2 ore		No
Più di due		No
Sempre		No
Servizio di pulizia		
- Pulizia degli ambienti :		
Dopo ogni traversata		No
Una volta durante la traversata		No
Durante e dopo la traversata	Si	
Altro		No
<i>specificare altro</i>		
Spazi comuni		
m2/passeggero		m2
Cabine		
- Percentuale delle cabine aventi bagno privato [%]:		100
- N° locale bagno per posti letto senza servizi igienici interni		
Uno ogni 4 posti letto	Si	No
Uno ogni 8 posti letto	Si	No
Uno per più di 8 posti letto	Si	No
Altro		
- Superficie media delle cabine [m2/posto letto]		m2/letto



INDICATORI SUL PORTO: Palermo

ANALISI DELL'OFFERTA	DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE	Lunghezza accosti Ro-Ro (mt.):	lunghezza min.	m	50	
			lunghezza max.	m	400	
		Numero accosti Ro-Ro presenti nel porto		N°	5	
		Profondità fondali bacino di evoluzione (mt.)		m	15	
		Profondità fondali accosti Ro-Ro (mt.):	profondità min.	m	8	
			profondità max.	m	15	
		Superficie totale piazzali parcheggio auto (mq.)		m2		
		Numero totale parcheggi auto		N°	130	
	SERVIZI OFFERTI AL PORTO	Servizi essenziali presenti nel porto				
			Illuminazione		SI/NO	SI
			Pulizia e raccolta rifiuti		SI/NO	SI
			Pulizia piazzali		SI/NO	SI
		Disinquinamento specchi acquei portuali		SI/NO	SI	
		Servizi di Polizia		SI/NO	SI	
		Servizio Antincendio		SI/NO	SI	
Servizi aggiuntivi presenti nel porto						
		Manutenzione e riparazione degli impianti portuali		SI/NO	SI	
		Vigilanza diurna e notturna		SI/NO	SI	
		Servizi informatici		SI/NO	SI	
		Banchine attrezzate per il diporto (acqua e corrente elettrica)		SI/NO	SI	
	Servizio idrico		SI/NO	SI		
SERVIZI OFFERTI ALLA NAVE	Costo principali servizi <i>(in Euro con riferimento allo scaglione di navi di stazza lorda compreso tra 10.000 e 15.000):</i>	Pilotaggio	€	ND		
		Ormeggio	€	ND		
		Rimorchio	€	ND		
		Battellaggio	€	ND		
	Tempo medio di erogazione dei principali servizi in condizioni normali <i>(in minuti):</i>	Pilotaggio			5'	
		Ormeggio			3'	
		Rimorchio			5'	
		Battellaggio			--	



SERVIZI OFFERTI AL PASSEGGERO	* Stazione marittima ⁶	Mq/utente nell'ora di max flusso di passeggeri	
		Posti a sedere/utente nell'ora di max flusso di passeggeri	
		Presenza di impianti di riscaldamento e aria condizionata (<i>si/no</i>)	SI
		Numero volte pulizia al giorno	
		Numero di servizi a supporto presenti (<i>tabacchi; giornali; telefoni pubblici; negozi ecc.</i>)	6
	* Bar	Mq/utente nell'ora di max flusso di passeggeri	
		Numero ore di apertura	8
		Livello di rifornimento dei beni principali (<i>paste, succhi, alcolici, ect</i>)	Medio
	* Ristorante/ Self Service ⁷	Mq. a utente nell'ora di punta tipica	
		Numero ore di apertura	
		Disponibilità di scelta di piatti	Scarso
			Medio
	* Deposito bagagli	Presenza del servizio (<i>si/no</i>)	SI
		Numero ore di apertura	12
		Mq. a utente nell'ora di punta tipica	ND
	* Servizi igienici	Numero volte pulizia al giorno	2
		Livello della qualità del servizio (<i>funzionalità; presenza sapone; carta asciugamano; carta igienica ecc.</i>)	Scarso
			Medio
			Ottimo
	* Assistenza Sanitaria	Presenza del servizio (<i>si/no</i>)	SI
		Numero ore di apertura	10
	* Biglietteria ⁸	Presenza del servizio (<i>si/no</i>)	SI
		Numero ore di apertura	
	* Uff. informazioni e rapporti con la clientela	Presenza del servizio (<i>si/no</i>)	SI
		Numero ore di apertura	10
	* Servizi di assistenza speciali	Presenza dei servizi (<i>si/no</i>)	SI
		Numero ore di disponibilità servizi	12
	* Autonoleggi	Presenza del servizio (<i>si/no</i>)	NO
		Numero ore di apertura	
	* Taxi	Presenza del servizio (<i>si/no</i>)	SI
Numero ore di disponibilità		12	
* Bus navetta	Presenza del servizio (<i>si/no</i>)	NO	
	Frequenza (<i>minuti</i>)		
* Sportello bancario	Presenza del servizio (<i>si/no</i>)	SI	
	Numero ore di apertura	8	
* Postazioni Bancomat	Presenza del servizio (<i>si/no</i>)	SI	

⁶ La Stazione Marittima è utilizzata esclusivamente per il flusso passeggeri croceristico

⁷ Il servizio di ristorante Self-Service è momentaneamente sospeso

⁸ I servizi di biglietteria presenti sono gestiti direttamente dalle Compagnie di navigazione



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Osservatorio

Logistica



Ubicazione Piattaforma	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Denominazione	TRENITALIA DIVISIONE CARGO
Nazione	
Città	
Indirizzo	
Telefono	
Fax	
Email	
Indirizzo sito web	
Capoluogo di Provincia più prossimo	PALERMO
Distanza (Km)	0
Casello autostradale più prossimo	ORETO
Distanza (Km)	3
Piattaforma Logistica Integrata più prossima	MARCIANISE-MADDALONI
Distanza (Km)	740
Piattaforma Aerea Cargo più prossima	FALCONE-BORSELLINO
Distanza (Km)	40
Hub Aereo Cargo più prossimo	ROMA-FIUMICINO
Distanza (Km)	940
Denominazione porto più prossimo	TERMINI IMERESE
Distanza (Km)	35

Tipologia delle merci	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
In uscita - TEU (TEU/000)	
In entrata - Merci varie (Ton/000)	174
In entrata - Rinfuse (Ton/000)	0
In entrata - Altro (Ton/000)	6
In uscita - TEU (TEU/000)	0
In uscita - Merci varie (Ton/000)	36
In uscita - Rinfuse (Ton/000)	0
In uscita - Altro (Ton/000)	5



Situazione passata e previsione futura	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
Situazione passata: Struttura e area della piattaforma ferroviaria(0-1-2)	5
Livello di attività (0-1-2)	5
Funzioni presenti (0-1-2)	4
Infrastrutture (0-1-2)	3
Macchinari (0-1-2)	2
Personale (0-1-2)	4
Collegamenti e inserimento nelle reti naz. e internaz. (0-1-2)	3
Previsione futura: Struttura e area della piattaforma ferroviaria(0-1-2)	5
Livello di attività (0-1-2)	3
Funzioni presenti (0-1-2)	3
Infrastrutture (0-1-2)	3
Macchinari (0-1-2)	4
Personale (0-1-2)	4
Collegamenti e inserimento nelle reti naz. e internaz. (0-1-2)	3

Piattaforma ferroviaria Merci - Punti di forza	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
Posizione geografica (0-10)	8
Posizione nella rete dei collegam. marittimi (0-10)	8
Posizione nella rete dei collegam. terrestri (0-10)	8
Appartenenza all'ente ferrovia (0-10)	9
Costo delle operazioni di piattaforma ferroviaria (0-10)	4
Costo delle operazioni nei nodi di provenienza (0-10)	2
Costi doganali (0-10)	0
Organizzazione e struttura piattaforma ferroviaria (0-10)	5
Integrazione ai mercati nazionali e esteri (0-10)	3
Presenza distripark regionali integrati (0-10)	2
Alta concorrenza con altre piattaforme (0-10)	10
Capacità di fare sistema (0-10)	3
Relazioni con Amministrazione Pubblica Nazionale (0-10)	7
Relazioni con Amministrazione Pubblica Regionale (0-10)	2
Mercato locale dei beni ad alto valore aggiunto (0-10)	1
Mercato locale dei beni ad alta tecnologia (0-10)	1



Mercato locale dei beni deperibili (0-10)	1
Altro - Descrizione	
Altro (0-10)	

Offerta	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
Servizio espresso (1-2-3)	
Corrieri vari (1-2-3)	
Spedizionieri industriali (1-2-3)	
Case di spedizioni (1-2-3)	
Trasportatori conto terzi (1-2-3)	2
Terminalisti (1-2-3)	
Gestori magazzini generali (1-2-3)	
Operatori multimodali (1-2-3)	
Specialisti del trasporto combinato (1-2-3)	1
Trasportatori di rifiuti (1-2-3)	
Trasportatori di valori (1-2-3)	
Immobiliati di trasporto (1-2-3)	
Altro (1-2-3)	3

Principali Nodi di Connessione Merci	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
I Linea ferroviaria per traffico merci	PALERMO - MESSINA
Percentuale prima linea (%)	80
II Linea ferroviaria per traffico merci	PALERMO - TRAPANI
Percentuale seconda linea (%)	20
III Linea ferroviaria per traffico merci	
Percentuale terza linea (%)	0
Capacità massima di lavoro (carri/giorno)	200
Capacità di riordino e di composizione (treni/giorno)	15
Capacità di riordino e di composizione treni container (TEU/giorno)	180
Capacità di riordino e di composizione treni container (treni/giorno)	15



Modalità di trasporto - Merci in uscita dalla Piattaforma Ferroviaria Merci	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
Merce in uscita (Ton/anno)	40000
verso porti regionali (Ton/%)	100
verso porti nazionali (Ton/%)	0
verso porti europei (Ton/%)	0
verso altri porti (Ton/%)	0
verso aeroporti regionali (Ton/%)	0
verso aeroporti nazionali (Ton/%)	0
verso tessuto industriale regionale locale (Ton/%)	0
verso circuito nazionale extraregionale (Ton/%)	98
verso Europa o Asia (Ton/%)	2

Modalità di trasporto - Merci in entrata nella Piattaforma Ferroviaria Merci	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
Merce in entrata (Ton/%)	180000
dai porti regionali (Ton/%)	100
dai porti nazionali (Ton/%)	0
dai porti europei (Ton/%)	0
da altri porti (Ton/%)	0
da aeroporti regionali (Ton/%)	0
da aeroporti nazionali (Ton/%)	0
da tessuto industriale regionale locale (Ton/%)	0
da circuito nazionale extraregionale (Ton/%)	100
da Europa o Asia (Ton/%)	0

Piattaforma ferroviaria merci - Livelli di attività	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
Personale totale (N°)	48
Personale dipendente (N°)	48
Operatori logistici (N°)	1



Operatori Internazionali (N°)	0
Operatori Nazionali (N°)	1
Operatori Locali - Regionali (N°)	0
Terminal Gateway rotaia-rotaia (treni/sett)	50
Terminal ruota-rotaia treni blocco (treni/sett)	22
Trasporto combinato (treni/sett)	22
Trasbordo intermodale (TEU/000)	
Terminal container (TEU/000)	
Magazzinaggio - groupage/degroupage/consegne (Tonn/000)	
Magazzini freddo (Tonn/000)	
Attività distripark (Tonn/000)	
Altra attività	
Capacità massima di lavoro (carri/giorno)	
Capacità di riordino e di composizione (treni/giorno)	
Capacità riordino e composizione treni container (TEU/giorno)	
Capacità riordino e composizione treni container (treni/giorno)	
Fatturato - In conto capitale (Euro/000)	
Fatturato - Spese correnti (Euro/000)	
Fatturato - Dipendenti (Euro/000)	

Funzioni di servizio	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviana Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
Servizi bancari (N°)	0
Servizi assicurativi (N°)	0
Servizi doganali (N°)	0
Servizi informatici e di consulenza (N°)	0
Officine riparazioni (Mq)	300
Aree di manovra e sosta (Mq)	30000
Servizi di ristorazione coperti (N°)	0
Negozi (Mq)	0
Sportelli postali/bancari (N°)	0
Alberghi - Stanze (N°)	0
Parking (Mq)	0
Uffici doganali (Mq)	0
Magazzini doganali (Mq)	0
Guardia di Finanza - Uffici (Mq)	0



Piattaforma ferroviaria merci - Funzioni operative	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
Terminal gateway con trasferimento verticale UTI fra treni (treni/sett)	0
Terminal composizione/riordino vagoni tramite locomotori manovra (treni/sett)	72
Intermodalità strada - rotaia (treni/sett)	22
Trasporto combinato (treni/sett)	22
Trasporto combinato accompagnato (treni/sett)	0
Trasporto combinato non accompagnato (treni/sett)	22
Trasporto combinato con carri ferrov. a tasca mobile (treni/sett)	0
Trasporto combinato con carri ferrov. a tasca fissa (treni/sett)	0
Terminal container (ton/000)	
Scalo merci ferroviario (ton/000)	180
Magazzini di sosta temporanea (ton/000)	
Distripark : Servizi a val.aggiunto (ton/anno)	0
Scalo smistamento - riparazioni (ton/000)	

Domanda	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
Produttori (%)	0
Grossisti (%)	30
Dettaglianti (%)	0
Altri interporti (%)	0
Fornitori di servizi logistici (%)	35
Altri (%)	35



Dati Infrastrutturali	
N.	1
Identificativo	4
Tipologia	Ferroviaria Merci
Società/Località	TRENITALIA/PALERMO
Anno	2004
Area Totale Sedime (Ha)	30
Area Attrezzata (Ha)	1
Area Coperta (Mq)	3000
Uffici (Mq)	2000
Aree a verde (Mq)	500
Binari circolazione (N.)	13
Binari scalo (N.)	2
Binari raccordo (N.)	25
Binari ricovero materiali (N.)	9
Area manutenzione (Mq.)	500
Area squadra rialzo (Mq.)	0
Officina (Mq.)	300
Terminal Gateway (N. Binari)	0
Terminal Trasporto Combinato (N. Binari)	4
Terminal Container (N. Binari)	2
Gru transtainer (N.)	3
Locomotori manovra (N.)	3
Piazzali Movimentazione (Mq)	



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Linee commerciali da Palermo

FRANCIA-SPAGNA-PORTOGALLO-CANARIE

KALINA (Feeder - Palermo + Trapani + Catania + Gioia Tauro) per Barcellona, Valencia, Algeciras, Palma de Majorca, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lisbona, Leixoes, (Maersk-Sea Land 091/6371579).

RO-PAX EUROSTAR S. - via Salerno (trasbordo Regal Star) - per Setubal, (Grimaldi Napoli tel. 091/6114828). 25 Maggio KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro). per Barcellona, Valencia, Algeciras, Palma de Majorca, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lisbona, Leixoes, (Maersk-Sea Land tel.091/6371579).

RO-PAX EUROSTAR S. - via Salerno (trasbordo Regal Star) - per Setubal, (Grimaldi Napoli tel. 091/6114828).

MSC BISCAY (Feeder - Palermo - Pireo) per tutte le destinazioni, (MSC Sicilia tel. 091/7812811).

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Barcellona, Valencia, Algeciras, Palma de Majorca, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lisbona, Leixoes, (Maersk-Sea Land 091/6371579).

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Barcellona, Valencia, Algeciras, Palma de Majorca, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lisbona, Leixoes, (Maersk-Sea Land 091/6371579).

NORD EUROPA

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Anversa Le Havre, Rotterdam, Amburgo, Felixstowe, Algeciras, Aarhus, Gothenborg (Maersk-Sea Land 0916371579).

Ro-Pax Eurostar S. - via Salerno (trasbordo Regal Star) - per Portbury, Bristol, Cork, Esbjerg, Wallhamn, Antwerp, Southampton (Grimaldi Napoli tel. 091/6114828).

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani + Catania - Gioia Tauro) per Anversa Le Havre, Rotterdam, Amburgo, Felixstowe, Algeciras, Aarhus, Gothenborg (Maersk-Sea Land 0916371579).

RO-PAX EUROSTAR S. - via Salerno (trasbordo Regal Star) - per Portbury, Bristol, Cork, Esbjerg, Wallhamn, Antwerp, Southampton (Grimaldi Napoli tel. 091/6114828).

MSC BISCAY (Feeder - Palermo - Pireo) per tutte le destinazioni, (MSC Sicilia tel. 091/7812811).

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Anversa, Le Havre, Rotterdam, Amburgo, Felixstowe, Algeciras, Aarhus, Gothenborg (Maersk-Sea Land 091/6371579).

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Anversa, Le Havre, Rotterdam, Amburgo, Felixstowe, Algeciras, Aarhus, Gothenborg (Maersk-Sea Land 091/6371579).



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



LEVANTE - MAR NERO - AFRICA

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani – Catania - Gioia Tauro) per Ashdod, Pireo, Salonico, Varna, Ilychevsk, Alessandria, Limassol, P.Said, La Valletta, Poti, (Maersk-Sea Land tel.091/6371579).

RO-PAX EUROSTAR S. - via Salerno (trasbordo Regal Star) - Piraeus, Izmir, Ashdod, Limassol, Alexandria (Grimaldi Napoli tel. 091/6114828).

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Ashdod, Pireo, Salonico, Varna, Ilychevsk, Alessandria, Limassol, P.Said, La Valletta, Poti, (Maersk-Sea Land tel.091/6371579).

RO-PAX EUROSTAR S. - via Salerno (trasbordo Regal Star) - Piraeus, Izmir, Ashdod, Limassol, Alexandria (Grimaldi i' Napoli tel. 091/6114828).

MSC BISCAY (Feeder - Palermo - Pireo) per tutte le destinazioni. Servizio diretto da Palermo per la Libia: Benghazi - Khoms , (MSC Sicilia tel. 091/7812811).

KALINA (Feeder - Palermo 9 Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Ashdod, Pireo, Salonico, Varna, Ilychevsk, Alessandria, Limassol, P.Said, La Valletta, Poti, (Maersk-Sea Land tel.091/6371579).

RO-PAX EUROSTAR S. - via Salerno (trasbordo Regal Star) - Piraeus, Izmir, Ashdod, Limassol, Alexandria (Grimaldi Napoli tel. 091/6114828).

KALINA (Feeder - Palermo 9 Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Ashdod, Pireo, Salonico, Varna, Ilychevsk, Alessandria, Limassol, P.Said, La Valletta, Poti, (Maersk-Sea Land tel.091/6371579).

CENTRO - SUD AMERICA - PACIFICO

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Savannah, Charleston, Jacksonville, P.Everglades, New Orleans, Houston, Mobile, Santo Domingo, Balboa, Panama, San Juan P.R., WillemstNassau, P.Limon, San Thomas de Castilla, minibridge per Long Beach, Oakland, Portland, Seattle, Vancouver (B.C.) (MaerskSea Land tel.091/6371579).

GERDIA per Buenos Aires (Argentina), Montevideo (Uruguay), Asuncion (via Montevideo), Vitoria (Brasile), Itajai, Santos, Rio de Janeiro, Salvator Bahia, Sant'Antonio (Chile), Valparaiso, Callao (via Buenos Aires), Rio Grande (via Buenos Aires) (Agnel & C. tel.091/581521)

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Savannah, Charleston, Jacksonville, P.Everglades, New Orleans, Houston, Mobile, Santo Domingo, Balboa, Panama, San Juan P.R., WillemstNassau, P.Limon, San Thomas de Castilla, minibridge per Long Beach, Oakland, Portland, Seattle, Vancouver (B.C.) (MaerskSea Land tel.091/6371579).

MSC BISCAY (Feeder - Palermo - Pireo) per tutte le destinazioni, (MSC Sicilia tel. 091/7812811).

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Savannah, Charleston, Jacksonville, P.Everglades, New Orleans, Houston, Mobile, Santo Domingo, Balboa, Panama, San Juan P.R., WillemstNassau, P.Limon, San Thomas de Seattle, Vancouver (B.C.) (MaerskSea Land tel.091/6371579).

GERDIA per Buenos Aires (Argentina), Montevideo tajai, Santos, Rio de



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Janeiro, Salvator Bahia, Sant'Antonio (Chile), Valparaiso, Callao (via Buenos Aires), Rio Grande (via Buenos Aires) (Uruguay), Asuncion (via Montevideo), Vitoria (Brasile),(Agnel & C. tel.091/581521)

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Savannah, Charleston, Jaksonville, P.Everglades, New Orleans, Houston, Mobile, Santo Domingo, Balboa, Panama, San Juàn P.R., WillemstNassau, P.Limon, San Thomas de Castilla, minibridge per Long Beach. Oakland, Portland, Seattle, Vancouver (B.C.) (Maersk-Sea Land tel.091/6371579).

GERDIA per Buenos Aires (Argentina), Montevideo tajai, Santos, Rio de Janeiro, Salvator Bahia, Sant'Antonio (Chile), Valparaiso, Callao (via Buenos Aires), Rio Grande (via Buenos Aires) (Uruguay), Asuncion (via Montevideo), Vitoria (Brasile),(Agnel & C. tel.091/581521).

GERDIA per Buenos Aires (Argentina), Montevideo, Santos, Rio de Janeiro, Salvator Bahia, Sant'Antonio (Chile), Valparaiso, Callao, Rio Grande (Uruguay), Asuncion, Vitoria, (Agnel & C. tel.091/581521).

G.ARABICO - INDIA - E.ORIENTE - AUSTRALIA

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Damman, Riyadh, Bahrein, Dubai, Doha, Muscat, Abu Dhabi, Sharjah, Kuwait, Tokio, Yokohama, Shimizu, Kobe, Nagoya, Moji, Busan, Manila, Cebù, Taiwan, Keelung, Kaohsiung, Hong Kong, Singapore, Bangkok, Nova Sheva, Cochin, Madras, Kandla, Colombo e Chittagong (Maersk-Sea Land tel.091/6371579).

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Damman, Riyadh, Bahrein, Dubai, Doha, Muscat, Abu Dhabi, Sharjah, Kuwait, Tokio, Yokohama, Shimizu, Kobe, Nagoya, Moji, Busan, Manila, Cebù, Taiwan, Keelung, Kaohsiung, Hong Kong, Singapore, Bangkok, Nova Sheva, Cochin, Madras, Kandla, Colombo e Chittagong (Maersk-Sea Land tel.091/6371579).

MSC BISCAY (Feeder - Palermo - Pireo) per tutte le destinazioni, (MSC Sicilia tel. 091/7812811).

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Damman, Riyadh, Bahrein, Dubai, Doha, Muscat, Abu Dhabi, Sharjah, Kuwait, Tokio, Yokohama, Shimizu, Kobe, Nagoya, Moji, Busan, Manila, Cebù, Taiwan, Keelung, Kaohsiung, Hong Kong, Singapore, Bangkok, Nova Sheva, Cochin, Madras, Kandla, Colombo e Chittagong (Maersk-Sea Land tel.091/6371579).

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per Damman, Riyadh, Bahrein, Dubai, Doha, Muscat, Abu Dhabi, Sharjah, Kuwait, Tokio, Yokohama, Shimizu, Kobe, Nagoya, Moji, Busan, Manila, Cebù, Taiwan, Keelung, Kaohsiung, Hong Kong, Singapore, Bangkok, Nova Sheva, Cochin, Madras, Kandla, Colombo e Chittagong (Maersk-Sea Land tel.091/6371579).

NORD AMERICA

MSC - Servizio giornaliero con traghetto SNAV per Napoli. Da Napoli servizio diretto settimanale per tutte le destinazioni. (MSC Sicilia tel. 091/7812811)

KALINA (Feeder - Palermo - Trapani - Catania - Gioia Tauro) per New York, Boston, Filadelfia, Norfolk, Wilmington (N.C.), Montreal, Toronto (Maersk-Sea



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Land tel.091/6371579).

GERDIA per Barcellona, Lisbona, Halifax(Quebec, Montreal, Toronto, Hamilton), New York (con prosecuzioni per il Mid West, Boston, Filadelfia, Baltimora), Savannah (Norfolk, Charleston, con prosecuzioni destinazioni interne USA, Jacksonville), Kingston (San Juan de Porto Rico, Santo Domingo, Venezuela, Honduras, Guatemala), Houston, Vera Cruz, New Orleans (via Kingston), Los Angeles (San Fracisco, Honolulu, San Diego, Tijuana, Redwood City, Stockon, Oakland, Sacramento, Seattle, Portland (Agnel & C. tel.091/581521). 25 Maggio KALINA Feeder - Palermo - Trapani - Catania Gioia Tauro) per New York, Boston, Filadelfia, Norfolk, Wilmington (N.C.), Montreal, Toronto (Maersk-Sea Land tel.091/6371579).

GERDIA per Barcellona, Lisbona, . Halifax(Quebec, Montreal, Toronto, Hamilton), New York (con prosecuzioni per il Mid West, Boston, Filadelfia, Baltimora), Savannah (Norfolk, Charleston, con prosecuzioni destinazioni interne USA, Jacksonville), Kingston (San Juan de Porto Rico, Santo Domingo, Venezuela, Honduras, Guatemala), Houston, Vera Cruz, New Orleans (via Kingston), Los Angeles (San Fracisco, Honolulu, San Diego, Tijuana, Redwood City, Stockon, Oakland, Sacramento, Seattle, Portland (Agnel & C. tel.091/581521).

GERDIA per Barcellona, Lisbona, Halifax(Quebec, Montreal,' Toronto, Hamilton), New - York (con prosecuzioni ' per il Mid West, Boston, Filadelfia, Baltimora), Savannah (Norfolk, Charleston, con prosecuzioni destinazioni interne USA, Jacksonville), Kingston (San Juan de Porto Rico, Santo Domingo, Venezuela, Honduras, Guatemala), Houston, Vera Cruz, New Orleans (via Kingston), Los Angeles (San Fracisco, Honolulu, San Diego, Tijuana, Redwood City, Stockon, "Oakland, Sacramento, Seattle, Portland (Agnel & C. tel.091/581521).



Università di Palermo
C.I.R.P.I.E.T.

MEDOCC



Linee commerciali da Termini Imerese

<i>GIORNO</i>	<i>DA</i>	<i>ARR.</i>	<i>PER</i>	<i>PART.</i>	<i>SOCIETA'</i>
LUN.	GENOVA	06.00	GENOVA	24.00	STRADEBLU
	GENOVA	24.00	GENOVA	20.30	ADRIATICA
MAR.	GENOVA	24.00	GENOVA	-----	ADRIATICA
	GENOVA	06.00	GENOVA	14.00	STRADEBLU
MER.	GENOVA	06.00	GENOVA	14.00	STRADEBLU
	GENOVA	-----	GENOVA	19.00	ADRIATICA
GIO.	GENOVA	24.00	GENOVA	19.00	ADRIATICA
	GENOVA	06.00	GENOVA	14.00	STRADEBLU
VEN.	GENOVA	24.00	GENOVA	-----	ADRIATICA
	GENOVA	06.00	GENOVA	24.00	STRADEBLU
SAB.	GENOVA	-----	GENOVA	22.00	ADRIATICA