



SEDE DI MILANO

Il Presidente

Egr. Dott. Franco Sebastio
Procuratore della Repubblica di Taranto
Egr. Dott. Mariano Bucoliero
Sostituto Procuratore della Repubblica di Taranto
Egr. Dott. Pietro Argentino
Procuratore aggiunto della Repubblica di Taranto
Gent.ma Dott.ssa Giovanna Cannarile
Sostituto Procuratore della Repubblica di Taranto
Via Marche
74100 Taranto
E-mail: prot.procura.taranto@giustiziacert.it

Egredi Custodi
Dott. Ing. Barbara Valenzano
Dott. Ing. Emanuela Laterza
Dott. Ing. Claudio Lofrumento
c/o ILVA S.p.A.
Via Appia km. 648
74123 TARANTO
E-mail: custodiilva.taranto@pec.it

Milano, 15 novembre 2012

Trasmetto, con l'assistenza del legale della Società avv. Marco De Luca, per ogni vostra valutazione e iniziativa, la Nota predisposta in data odierna dai tecnici di Ilva sull'applicazione delle disposizioni di servizio impartite dai sigg. Custodi il 12 novembre corrente in ordine allo scarico delle materie prime al porto di Taranto.

Mi permetto di richiamare l'attenzione su quanto affermato nelle conclusioni laddove si dice che "l'applicazione della disposizione dei Custodi giudiziari allo sbarco delle materie prime determinerà effetti devastanti per l'Ilva dovuti alla fermata, non in sicurezza, di tutti gli impianti dell'area a caldo con conseguente esposizione a gravi rischi di incidente rilevante e danni irreparabili agli impianti, scenario questo già comunicato verbalmente agli stessi".

Si ringrazia.



Bruno Ferrante



ILVA SPA

SEDE LEGALE VIALE CERTOSA 249 20151 MILANO TEL 02 307001 FAX 02 33400621 ITALIA
CAP. SOC. EURO 549.390.270,00 INT. VERS. CODICE FISCALE PARTITA IVA E NUMERO ISCRIZIONE REGISTRO IMPRESE MILANO 11435690158
SOCIETÀ SOGGETTA ALL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO DI ENVI FIRE S.p.A.

Nota Tecnica

Applicazione degli strumenti ILVA di Ricerca Operativa per la previsione della evoluzione della giacenza a parco delle materie prime, secondo le disposizioni di servizio dei Custodi del 12/11/2012 - Conseguenze

Tommaso Capozza

Vincenzo Dimastromatteo

Ettore Vozza

15 Novembre 2012

1. Premessa

Gli strumenti di "Ricerca Operativa" sono modelli matematici e metodi quantitativi avanzati per analizzare problemi decisionali complessi e fornire supporto alla presa di decisioni. Tra quelli utilizzati da ILVA, uno dei più importanti è relativo alla gestione delle giacenze a parco delle materie prime (denominato "Gestione Arrivo Navi"). La gestione dello scarico delle materie prime delle navi presenti e previste in arrivo al porto necessita, infatti, di una procedura che consenta all'operatore di effettuare il controllo del relativo traffico. Data la sua importanza, questo strumento è stato discusso e reso disponibile ai Custodi a partire dal 6 Settembre scorso, ed i suoi risultati utilizzati per la previsione delle giacenze a parco e la programmazione degli arrivi in modo da ottemperare alle disposizioni successive dei Custodi stessi.

Le ultime disposizioni di servizio dei Custodi relative alla gestione scarico navi (datate 12 novembre 2012) recitano: "*non saranno autorizzabili ulteriori sbarchi di materiale per quantitativi non superiori a 15000 t o per 15 giorni di giacenza*". Per valutare l'impatto sulle giacenze di tali prescrizioni, si è utilizzato lo strumento sopra descritto: questa nota descrive le risultanze di tale analisi.

2. Ipotesi di lavoro

La programmazione dello sbarco è stata effettuata dando priorità ai materiali con giacenza più bassa, **rispettando i vincoli imposti dai Custodi circa il quantitativo massimo scaricabile di materiale pari a 15.000 t**, al fine di verificare gli effetti derivanti dalla applicazione delle predette disposizioni.

4. Andamento giacenza materiali a parco

La figura 3 riporta l'andamento grafico delle autonomie dei materiali da sbarcare per i mesi novembre e dicembre con la applicazione delle ultime disposizioni del 12 novembre 2012.

Si nota che il 14 dicembre si avrà il contemporaneo esaurimento delle giacenze a parco di 7 diversi materiali, situazione questa che, determinerà la tempestiva fermata di tutti gli impianti dell'area a caldo dello stabilimento di Taranto.

Il fabbisogno di materie prime necessarie alla marcia degli impianti per il mese di novembre è di 50700 t/g (assetto operativo con 4 altiforni e 10 batterie coke in marcia al minimo tecnico) mentre per dicembre è pari a 41500 t/g (assetto operativo con 3 altiforni e 8 batterie coke in marcia al minimo tecnico). Tali consumi devono essere necessariamente sostenuti da una produttività di sbarco uguale o superiore, anche per far fronte ad eventuali fermate accidentali delle macchine di discarica.

Autonomie Materiali Scaricati

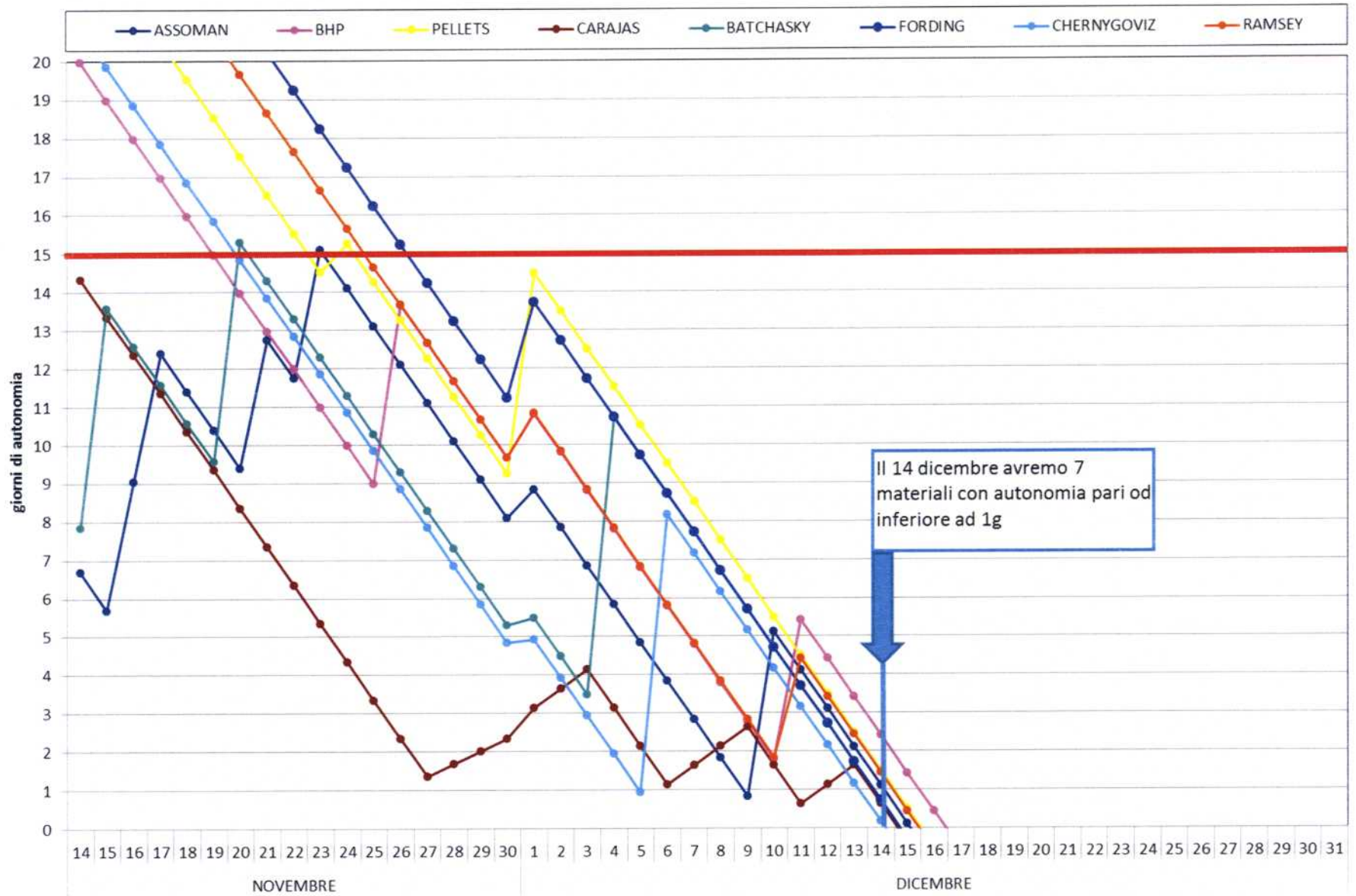


Figura 3 - Autonomie Materiali Scaricati

5. Costi di gestione

Le modalità di sbarco materiali, secondo le prescrizioni dei Custodi, calcolate in accordo con le movimentazioni navi riportate al paragrafo 3, comportano una previsione di **costo aggiuntivo per le attese navi pari a \$ 12.370.000**. A questa cifra sono da aggiungere i costi per movimentazione aggiuntiva delle navi (ormeggio/disormeggio), pari a circa \$ 50.000 per ciascuna movimentazione, costi dovuti anche all'utilizzo dei rimorchiatori, ormeggiatori e piloti.

Nome Nave	Peso polizza Ton	Materiale	Programma \$	Ipotesi \$	Delta \$	Arrivo	Previsione partenza	Permanenza a Taranto (gg)
Navios Aldebaran	71.000	Olivina	248.000	3.061.000	2.813.000	30-ott-12	05-apr-13	157
Mineral Hope	173.000	Assoman	46.000	406.000	360.000	07-nov-12	01-gen-13	55
Christine	173.000	Bhp-Goo-Greg	21.000	121.000	100.000	10-nov-12	27-dic-12	47
Q Keen	75.000	Bach	23.000	318.000	295.000	13-nov-12	18-dic-12	35
Midland Sky	61.000	Fordang	16.000	580.000	564.000	17-nov-12	03-feb-13	78
Rigel	293.000	Pellets-Sssf	66.000	962.000	896.000	20-nov-12	03-gen-13	44
Gemma	310.000	Carajas	34.000	690.000	656.000	27-nov-12	04-gen-13	38
Tiare	77.000	Cherni	-1.000	412.000	413.000	01-dic-12	02-gen-13	32
Roma Smug	117.000	Tzfc-Guelbs-Xcb	-12.000	2.548.000	2.560.000	05-dic-12	21-gen-13	47
Magsenger 18	113.000	Burton-Oaki N	12.000	466.000	454.000	06-dic-12	31-gen-13	56
Paradise N	317.000	Carajas	202.000	1.320.000	1.118.000	09-dic-12	07-gen-13	29
Asti Smug	116.000	Kepler-Rams-Roseb	11.000	431.000	420.000	09-dic-12	13-feb-13	66
TBN 1467	70.000	Bach	19.000	230.000	211.000	19-dic-12	02-gen-13	14
Bing N	288.000	Sssf	-96.000	1.414.000	1.510.000	31-dic-12	31-gen-13	31
	2.254.000		589.000	12.959.000	12.370.000			

\$/Ton:	0.26	5.75
---------	-------------	-------------

Figura 4 – Previsione controstaillie per le navi in arrivo dal 30 Ottobre al 31 Dicembre 2012

È prevedibile, visti i lunghi tempi di sosta che deriverebbero dalla applicazione delle disposizioni dei Custodi Giudiziari, che gli armatori possano chiedere al Gestore la “detenzione” che comporta un costo maggiore rispetto alla “controstaillia”.

Mentre la controstaillia è definita contrattualmente tra le parti, al fine di definire i costi di eventuali ritardi derivanti dalle operazioni di sbarco, l’istituto della detenzione, non essendo definita contrattualmente, potrebbe essere facilmente invocata dall’armatore della nave al fine di ottenere tutti i danni diretti ed indiretti dalla sosta prolungata con conseguente ulteriore aggravio di costi oggi non quantificabili.

6. Sicurezza Operativa

È notorio che il piano di scarica di una nave è di esclusiva competenza del comandante della stessa il quale definisce il piano di scarica tenendo conto delle procedure di sicurezza che evitino eccessivi stress alla struttura della nave. E' pertanto ipotizzabile che i comandanti delle navi possano rifiutarsi di effettuare sbarchi parziali soprattutto nel caso in cui il vettore trasporti più qualità di prodotto e ciò in ragione del fatto che il cambio sequenza o il piano di scarica richiesto dalla applicazione delle disposizioni non siano compatibili con le procedure di sicurezza imposte dal comandante il quale è l'unico responsabile del piano di scarica (assetto della nave, problematiche al zavorramento, ecc...).

È necessario inoltre, verificare con l'autorità portuale competente, quali siano le problematiche legate all'elevato numero di navi contemporaneamente in sosta nell'area portuale per tempi così lunghi. Tale congestionamento potrebbe causare eventuali problemi alla sicurezza della navigazione.

7. Conclusioni

La verifica tecnica della applicazione della disposizione dei custodi allo sbarco delle materie prime, evidenzia la **palese incompatibilità** delle stesse con i programmi operativi dello stabilimento per il periodo in esame e noti ai Custodi.

E' del tutto evidente **che l'applicazione della disposizione dei Custodi Giudiziari** allo sbarco delle materie prime determinerà effetti devastanti per l'ILVA dovuti alla fermata, **non in sicurezza**, di tutti gli impianti dell'area a caldo con conseguente esposizione a **gravi rischi di incidente rilevante e danni irreparabili agli impianti, scenario questo già comunicato verbalmente agli stessi.**

E' solo il caso di sottolineare che dal 12 Novembre, data di comunicazione delle disposizioni dei Custodi Giudiziari, ad oggi sono già stati accumulati maggiori oneri di ILVA per le controstaie pari a \$ 850.000.

The image shows two handwritten signatures in black ink. The first signature is written in a cursive style and appears to be 'Lepore'. Below it, there are several initials or a second signature, also in cursive, which are less legible. The handwriting is fluid and characteristic of a personal signature.