



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

8 APRILE 2014



Tar respinge ricorso lavori porto Taranto

TARANTO - La prima sezione del Tar di Lecce (presidente Moro, relatore Palmieri) ha respinto il ricorso proposto dal Consorzio Stabile Grandi Lavori di Roma nei confronti dell'aggiudicazione al raggruppamento di imprese costituito tra la "Ccc - Cantieri Costruzioni Cemento" di Venezia e la Matarrese srl di Bari dei lavori di allargamento ed ammodernamento del porto di Taranto per un importo di oltre 60 milioni di euro.

Il Consorzio romano aveva

contestato l'aggiudicazione sostenendo che il raggruppamento vincitore avesse proposto una variante al progetto posto in gara che ne stravolgeva la consistenza. Accogliendo le argomentazioni difensive degli avvocati Pietro e Luigi Quinto nell'interesse del raggruppamento primo classificato e dell'Avvocato dello Stato Giovanni Pedone nell'interesse dell'Autorità portuale, il Tribunale amministrativo regionale ha rigettato il ricorso del Consorzio Grandi Lavori ritenendo la variante progettuale ammissibile.

«La soluzione della variante tecnica migliorativa - spiega in una nota l'av. Pietro Quinto - dichiarata vincitrice, condivisa peraltro da altri cinque concorrenti, prevede, infatti, un miglioramento della soluzione adottata nel progetto definitivo posto a base di gara, meno impattante anche dal punto di vista ambientale, attraverso lo snellimento della struttura di sostegno della nuova banchina realizzata in allargamento di quella esistente, avendo proposto l'aggiudicataria una fila unica di pali in luogo della doppia fila prevista nel progetto definitivo».

L'Autorità portuale di Taranto ha previsto l'esecuzione dei lavori consistenti nell'approfondimento dei fondali degli attuali 15 metri ai richiesti 16,5 metri, nonché all'allargamento di dieci metri della banchina per una lunghezza di 1.200 metri. E' stato inoltre previsto lo spostamento verso il mare delle vie di corsa delle gru di nuova generazione con un raddoppio delle capacità di carico.

Nave cisterna fermata a Brindisi: rischio inquinamento

Brindisi - La Pacific Stream sarebbe dovuta salpare per Genova con un carico di olio di palma. La Capitaneria ha rilevato «numerose deficienze ai sistemi di sicurezza».

Brindisi - Una nave battente bandiera panamense, giunta nel porto di Brindisi per scaricare 12.100 tonnellate di olio di palma, è stata «fermata» dai militari della Capitaneria di porto perché «non sicura per la navigazione e potenzialmente inquinante». Nel corso di una ispezione i militari hanno rilevato «numerose deficienze ai sistemi di sicurezza, molteplici irregolarità relative alle dotazioni di bordo e alle condizioni di vita dell'equipaggio, nonché malfunzionamenti ai sistemi di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi». **L'attività è stata condotta nell'ambito di azioni della Capitaneria a contrasto della navigazione delle cosiddette «cassette del mare». La nave, la Pacific Stream (nella foto di vesseltracker.com), sarebbe dovuta ripartire da Brindisi per Genova. Si tratta di una "chimichiera", imbarcazione per il trasporto di prodotti chimici, da 15.840 tonnellate. Non potrà ripartire prima di aver risolto ogni problematica, a garanzia dell'assenza di rischi e che i militari abbiano verificato l'efficienza dei sistemi.**

Lupi: «Entro metà maggio presenterò la riforma dei porti»

Milano - Il ministro è intervenuto ad un convegno sulla logistica a Milano.

Milano - «Entro metà maggio presenterò la riforma dei Porti» Lo ha annunciato il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, intervenendo telefonicamente al convegno **"L'eccellenza della logistica italiana in vista dell'Expo 2015"**, organizzato dalla Camera di Commercio di Milano e dal Propeller club del capoluogo lombardo.



Considerazioni su legge di riforma dei porti

font size | Print | Email

VENEZIA - La proposta di riforma della legge 84/94, presentata il primo Aprile dal Partito Democratico, ha aperto una vivace discussione, alla quale, tra le altre, vanno ad aggiungersi anche le considerazioni espresse da Franco Comadi, rappresentante dei terminalisti nel Comitato portuale di Venezia.

«Ai tempi del presidente Canavese e Noli - scrive Comadi - mi ero con loro dedicato alla costruzione di un supporto collaborativo tra porti con il benessere di allora da parte della presidenza regionale, supporto che per obiettivo finale vedeva la gestione di un unico interesse di sviluppo fra gli scali e fra le due città. Ne risultò una profonda esperienza positiva con poco prodotto causa evidenti difficoltà burocratiche alle quali aggiungere le gelosie di casta.

Dice bene Becce quando afferma che per più di dieci anni abbiamo assistito al teatrino delle marionette con il bravo e il cattivo che si dispensavano botte da orbi per poi, dietro le quinte, curarsi le ferite dal medesimo medico. Evidentemente oggi qualcuno ha iniziato a capire che il mantenimento di alcune poltrone necessita ormai del sacrificio di altre in barba al ben noto manuale Cancelli.

Pertanto non ritengo auspicabile che i campanilli suonino le loro campane al richiamo per la battaglia mentre sembrerebbe giunto a maturazione il momento del confronto, serio perché condotto con intelligenza, che porti ad un risultato utile a tutti quale dispensatore di ricchezza per i porti e per le città.

Mentre a Genova il terminal contenitori di Voltri guarda con capacità ad un futuro più ricco, a Savona la piattaforma Maersk è costretta a risentire della ormai assai critica situazione generale dove il lavoro languisce. Se a tempo debito i due scali ma anche le due città avessero pianificato un impegno univoco per il futuro, probabilmente le campane non avrebbero di che suonare.

Dopo anni di bugie, convegni costosi, voti alla ribalta per riconfermare od innovare poltrone, non ci resta che sperare in Lupi, personalità ben scalfata in politica, abbastanza giovane con idee sufficientemente condivisibili quale ricetta per uscire dal fango anche se, purtroppo, la carnevalata tecnico-politica veneziana delle grandi navi gli ha in effetti tolto un po' di smalto. Non vi è dubbio che gli enti portuali quali soggetti pubblici necessitano di una bella ripulita della loro farraginoso organizzazione, dei dettami della persistente e a volte molto cieca burocrazia, del loro comitato dove siede tutto lo scibile così da ridurre le delibere a perfetta somiglianza dei presidenti.

Savona - prosegue Franco Comadi - attualmente ha un presidente dell'Autorità portuale di certa provenienza industriale, credo ben consapevole del potere affidatogli, Genova ha un presidente molto esperto di politica e ottimo conoscitore delle problematiche portuali e della città. Perché quindi non approfittare di questo binomio per proporre un vero periodo di concertazione attiva e continua che tenga da sé lontano interferenze di qualsivoglia provenienza quindi proponga in tempi umani un progetto di insieme che favorisca davvero l'uscita dalla crisi in una visione unitaria di sviluppo.

Occorre certamente attuare il superamento delle incertezze, rivedere la propria organizzazione ma principalmente allontanare le pressioni e lavorare subito per una legislazione nuova, moderna e corretta per effetto della quale l'apporto privato assuma le giuste caratteristiche di associato attivo dell'azienda portuale, naturalmente nei termini possibili che però lo sollevino dall'essere soltanto un povero o ricco concessionario costantemente in posizione di difesa dagli effetti di certe burocrazie per le quali non esistono sviluppo ed innovazione. Poi chi sbaglia paga ciò che sarebbe una grande novità per il nostro Paese.

Quel che occorre per lo sviluppo delle banchine, agibilità degli accosti, innovazione tecnologica per il servizio alla nave, determinazione delle tariffe ed ammodernamento dei servizi è ben noto ma pressoché impossibile darvi situazione con questa legge e con i soggetti che la gestiscono. Perciò assistiamo alla crescita dei traffici europei mentre noi siamo costretti, in molti casi, ad attuare la guerra delle tariffe.

In alcuni casi corre voce che gli imprenditori privati concessionari abbiano tendenza a sfruttare la loro concessione senza effettuare costosi investimenti. Questo è un detto da sfatare se si considera che a costoro non è concessa la possibilità di poter realizzare normali piani di ammortamento. Le regole europee facilitano lo sviluppo dei porti del nord mentre i nostri, specie quelli importanti, sono costretti a lottare per la sopravvivenza.



C'è da chiedersi - conclude Corradi - cosa fa la nostra politica oltre ad attrezzarsi per gli invii a Bruxelles. Savona e Genova hanno due presidenti che se potessero decidere di lavorare assieme, potrebbero davvero aiutarci a rimetterci in piedi. Chiediamo aiuto in tal senso alla legge e più avanti nel tempo saremo in grado di assumere una decisione finale di comune accordo».



Nuova legge per salvare e rilanciare i porti italiani

VENEZIA - (di Pier Luigi Penzo) Circa la riforma della legge 84/94, dopo la proposta Lupi considerata troppo rivoluzionaria, lo scorso 1° Aprile abbiamo avuto quella del Pd illustrata dalla Semacchiani «per un compromesso sulla riforma». Da antico portuale conosco le specifiche problematiche e confesso che sono stupito sia per le due proposte citate sia per le reazioni dei soggetti coinvolti, ispirate da egotismi individuali o corporativi che portano avanti

la miopia politica di autodifesa nella logica della guardia al bidone di benzina vuoto.

Il presupposto fondamentale ad ogni proposta di riforma è la certezza che la situazione favorevole antecedente l'anno 2008 non si ripresenterà più; la portualità italiana sta passando il momento più difficile dal dopoguerra dovuto alla crisi mondiale.

Pur godendo di una invidiabile posizione geografica, privilegiata, nulla è stato fatto e viene fatto per ripristinare il ruolo strategico dei nostri porti nel confronto dell'Europa.

Da tempo ormai si dice che si deve cambiare per sopravvivere. Si diceva che il 2013 doveva essere, per gli scali italiani e per il sistema logistico che sui porti si regge, l'anno della svolta in termini di governance, capacità di scegliere e di investire, abbattimento delle barriere burocratiche e legislative; l'alternativa a tali mancate scelte è una sola, la totale emarginazione dei porti italiani e quindi un rischio sopravvivenza della nostra intera portualità.

Il professor Paolo Costa afferma che l'unione fa la forza. Per attrezzarsi è necessario avere innanzitutto ampi sistemi logistici organizzati attorno a interporti capaci di consolidare traffici verso vasti mercati e tali sistemi sono attuabili solo con un'organizzazione unica tra più scali. Bisogna immaginare che i diversi porti siano tante banchine dello stesso porto.

Ne deriva la necessità di creare le condizioni più valide per affrontare una concorrenza diventata globale. Quindi occorre anellare tutte le procedure burocratiche secondo logiche moderne: burocrazia meno assillante, norme doganali di tipo europeo, istituzioni non autoreferenziali ma al "servizio" delle imprese portuali terminaliste.

Quest'ultime sono l'attore principale del porto, le sole responsabili del flusso delle navi e delle merci, le sole che possono portare o allontanare i traffici, in conclusione le sole verso le quali necessita fare lo sforzo di ridurre i costi (canoni demaniali, servizi tecnico nautici, ecc.) per fare sì che siano competitive a livello europeo.

Da quanto sopra discende l'esigenza di superare la logica delle attuali Autorità portuali in Autorità di Sistema logistico. Poche, non più di una mezza dozzina, strettamente responsabili anche degli sviluppi dei collegamenti stradali e ferroviari quindi dei previsti interventi per completare la nostra parte di reti Ten-T, capaci di produrre ricchezza per il territorio. Il "sistema portuale" deve essere visto non come una proprietà delle città in cui sorge, bensì come una risorsa per il territorio sul quale può esercitare la sua positiva influenza.



Ricordo di seguito un concetto da me acquisito nel tempo: a ridosso e nell'hinterland di un porto o di un "sistema portuale" vanno a crearsi tutta una serie di attività economiche commerciali ed industriali ad alta induzione occupazionale che determinano la ricchezza o la povertà dell'hinterland medesimo.

La tanto auspicata autonomia finanziaria ha senso solo se cambia la attuale forma giuridica delle Autorità e se queste si trasformano da centri di spreco in centri di profitto. A tale riguardo mi permetto di suggerire al signor

ministro dei Trasporti che, circa la stesura della legge di riforma volta a raggiungere gli obiettivi qualificanti auspicati, è indispensabile che le analisi, la sintesi, le proposte concrete vengano formulate da persone competenti del settore, che oggi in Italia sono ben poche; non politici o lobby interessate o peggio studiosi che formulano teorie avulse dalla realtà anche perché legate a logiche superate.

Ci vuole gente, certo culturalmente preparata, che conosca anche la realtà della banchina, che gestisca o che abbia gestito realtà legate al porto, che creda fermamente nel possibile e qualificante obiettivo del rilancio della portualità italiana.

Di una cosa sono certo: se non si riuscirà a salvare e rilanciare la portualità, le poche o tante Autorità portuali, oltre a creare enormi problemi economici ed occupazionali, si dimostreranno inutili.

«Venezia, grandi navi via dai canali»

Venezia - Il ministro Galletti: «Cerchiamo una soluzione che non crei danno all'economia locale».

Venezia - Il Canal Grande sembra un tavolo da biliardo nella giornata ecologica che ha bloccato le barche a motore e ha richiamato a Venezia il ministro per l'Ambiente **Gianluca Galletti**. A bollire, invece, sono gli animi dei rappresentanti del comitato "No grandi navi" che attendono il ministro davanti al Municipio e l'accolgono con slogan, «fuori le navi dalla laguna», e grandi striscioni. Pesa come un macigno l'incidente di ieri. Un "gigante del mare", la **Msc Preziosa**, da 140mila tonnellate di stazza e oltre 330 metri di lunghezza, nel giorno del suo debutto a Venezia ha urtato un "finger" al momento dell'attracco in banchina. Nessuna persona coinvolta o danni particolari, ma tanto è bastato per riaccendere la miccia sull'ordinanza del Tar che stoppa i limiti dei passaggi in bacino San Marco, in assenza di «vie alternative», decisi dal comitato interministeriale. Galletti si è avvicinato ai manifestanti. Le urla e gli slogan si sono abbassati e si è aperto un dialogo. Il ministro ha ascoltato e detto con chiarezza il suo impegno

per far uscire le navi «dai canali di Venezia». **Sui tempi per la soluzione c'è un tavolo, in piena sintonia, con il ministero delle Infrastrutture retto da Maurizio Lupi.**

Contro la decisione del Tar c'è già un ricorso. Ha aggiunto che si sta lavorando a una soluzione che sia compatibile con l'ambiente e che nel contempo non crei danni all'economia cittadina. La tensione si è stemperata, sotto l'occhio attento del questore accanto al ministro, e alla fine Galletti ha definito una «vivacità positiva» il confronto che

c'è in città su questo tema. Sul tavolo romano da qualche settimana ci sono le soluzioni possibili per arrivare all'uscita delle grandi navi dal bacino san Marco e una indicazione operativa dovrebbe arrivare tra due-tre mesi al massimo; intanto, però, nel centro storico l'incidente di ieri sembra aver ancor più radicato le posizioni. Il Comitato «No grandi navi» ha rilanciato la mobilitazione e per il 14 aprile ha indetto un'assemblea cittadina «per costruire le nuovi grandi mobilitazioni».

«O il governo - ha detto - provvederà per vie istituzionali e normative a bloccare le grandi navi o le fermeremo noi, come abbiamo sempre fatto e come faremo sempre, con i nostri corpi e le nostre facce». Un annuncio che ricorda i tuffi in canale della Giudecca dell'estate scorsa. **Contro "gigantismo e sicumera del business crocieristico"** si è schierato l'assessore comunale all'ambiente Gianfranco Bettin, mentre per l'ex procuratore generale Ennio Fortuna (Udc) «non si farà nulla, si continuerà a discutere senza fine, finché non accadrà il peggio. E non ci sarà da aspettare tanto, purtroppo». Il Fai ha chiesto al governo di intervenire ed espresso l'auspicio che si arrivi alla soluzione definitiva: fuori le navi dalla laguna. Dall'altra parte del fronte, per il comitato "Cruise Venice", invece, «ormai da mesi è in atto contro la crocieristica una campagna denigratoria e mistificatoria, distruttiva, tesa solo a cancellare senza alternative una attività, questa sì portatrice di lavoro, ricchezza ed indotta da sempre». E attendere fiducioso «d'impegno assunto dal ministro Lupi di avere operativa entro agosto 2016 la via alternativa di accesso alla Stazione marittima».

Autostrade del Mare e realtà Italia tra ritardi infrastrutturali e proposte

5 aprile 2014

La continua perdita di competitività del “sistema” italiano e le poche eccellenze – L’impegno di Tirrenia per l’ambiente e le conclusioni di Paolo Uggè – Le contraddizioni normative della UE sui trasporti

ROMA – Questa volta ci hanno provato Fedarlinea e Confcommercio a mettere in fila problemi, proposte e valutazioni sulle Autostrade del mare e sull’autotrasporto. In un convegno che si è svolto mercoledì scorso, i temi del trasporto merci, visti anche dal punto di vista dell’ambiente, sono stati affrontati con la partecipazione al dibattito per il cluster marittimo di Enrico Maria Puja, direttore generale del trasporto marittimo al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Ettore Morace presidente di Tirrenia/CIN, Paolo Ferrandino segretario generale Assoport e Francesco Benevolo direttore di RAM.

Impietoso il quadro della situazione italiana anche in rapporto agli altri paesi avanzati. Nel 2013 la posizione italiana nel campo delle infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali è molto distante – è stato rilevato – da quella di paesi come Germania, Francia ma anche Spagna.

Sulla rete autostradale l’Italia è passata dalla seconda posizione in Europa del 1970 alla quarta, con incrementi “indicolati” della rete rispetto agli altri paesi. Nel Logistic Performance Index (World Bank) siamo caduti al 24° posto su 155 paesi del mondo, malgrado in Italia l’89% delle merci viaggi su gomma contro il 75% della media europea. Da qui una pesante e continua perdita di competitività della logistica, del trasporto merci e dell’intero comparto dei servizi.

Ci sono, ovviamente, alcune nicchie d’eccellenza. Benevolo ha ricordato i meriti (e le fatiche!) di RAM per spingere sul mare l’autotrasporto merci. E nel corso del convegno Ettore Morace, presidente e AD di Tirrenia ha annunciato il varo del progetto “SAVING ENERGY AND ENVIRONMENTAL” finalizzato ad aumentare sensibilmente l’efficienza energetica della flotta con ricadute importanti sia sul risparmio dei costi che sulla tutela ambientale, grazie alla riduzione delle emissioni.

Da oltre un anno Tirrenia CIN – ha detto Morace – ha istituito l’Ufficio per il Risparmio Energetico a cui ha affidato il compito di studiare e realizzare processi e progetti in grado di portare risultati tangibili.

L’Ufficio ha iniziato la sua attività focalizzando risorse ed energie per rendere la flotta più efficiente; da qui è nato il progetto “SAVING ENERGY AND ENVIRONMENTAL” in collaborazione con Rolls Royce e altri importanti progettisti costruttori di eliche.

Il progetto prevede la sostituzione delle eliche con altre di nuova generazione su 7 navi in meno di due anni, con un investimento di circa 10 milioni di euro, per una riduzione complessiva del 17% dei consumi di carburante e, conseguentemente, una sensibile diminuzione delle emissioni e della manutenzione dei motori delle navi.

“A maggio inizieranno i lavori sulla prima unità – ha concluso Morace – che dovrebbero durare presumibilmente una decina di giorni. Il calendario dei lavori prevede un secondo intervento su un’altra unità a ottobre e una terza a dicembre, mentre altre quattro navi saranno sottoposte al cambio delle eliche entro l’estate del 2015”.

Le conclusioni del convegno, affidate a Paolo Uggè presidente di Fai Contrasporto e vicepresidente di Confcommercio, sono state amare: “Quello che ci è mancato in Italia – ha detto in chiusura del convegno Paolo Uggè – è una vera politica dei trasporti, perché se finalmente si decide cosa si vuole fare in questo Paese e come si vogliono fare viaggiare le merci, poi sarebbe molto più semplice capire quali infrastrutture privilegiare. E una politica che impiega vent’anni per partorire una legge sui porti, evidentemente non si rende conto di come per competere ci voglia velocità. Vent’anni oggi equivalgono all’era glaciale: se si è su una lastra di ghiaccio per salvarsi bisogna essere veloci. In assenza della Consulta dei Trasporti che Confcommercio continua a chiedere venga ricostituita, abbiamo oggi riunito tutti gli attori della filiera, nella consapevolezza che la sfida per la competitività del sistema dei trasporti e della logistica del Paese, o la vinciamo tutti assieme, oppure ciascuno è condannato a perderla individualmente. Le Autostrade del Mare possono fare molto per incentivare la competitività commerciale sia nel nostro paese, ma anche a livello internazionale. Importante è infatti il loro ruolo per accrescere l’accessibilità dei territori, ridurre la congestione della rete stradale, accrescere la sicurezza della circolazione e non da ultimo rispettare l’ambiente. In tal senso va letta la richiesta dell’esonero dal calendario dei divieti di circolazione per i tir aderenti al progetto: nel 2014, 78 giornate lavorative sprecate pari a 10 mila euro spesi inutilmente per ciascun veicolo soltanto in costo del conducente, che moltiplicati per il parco circolante fanno salire a oltre 3 miliardi di euro i potenziali recuperi di competitività da conseguire. Vanno risolte però delle importanti contraddizioni. Una per tutte l’Unione Europea mentre conferma il sostegno al trasporto via mare, stabilisce che dal 18 giugno di quest’anno l’Italia dovrà recepire la direttiva 2012/33/UE che prevede l’utilizzo sulle navi di carburante con minori percentuali di zolfo facendone lievitare i costi. Quindi come pensare di dare un’accelerazione alle AdM con già alla base un onere di questo tipo?”

Libia, accordo raggiunto: riaprono due porti occupati

Tripoli - Saranno riaperti Zueitina, a sud di Bengasi, e Hariga nell'estremo est, con una capacità complessiva di circa 100.000 barili al giorno.

Tripoli - Il governo libico ha raggiunto un accordo per la riapertura di alcuni terminal petroliferi bloccati da luglio da un gruppo separatista dell'est. Lo riferisce l'agenzia di stampa libica Lana secondo cui saranno riaperti Zueitina, a sud di Bengasi, e Hariga nell'estremo est, con una capacità complessiva di circa 100.000 barili al giorno. Secondo fonti, un accordo potrebbe essere raggiunto anche per la riapertura dei più grandi, Sidra e Ras Lanuf, nelle settimane a venire.

I negoziati tra governo e l'ufficio Politico di Barqa (nome arabo della Cirenaica), il movimento che guida il blocco da 8 mesi, hanno visto la mediazione dei leader tribali. Sono stati inoltre facilitati dalla scarcerazione dei tre ribelli che si trovavano a bordo della **Morning Glory**, la petroliera che nelle settimane scorse aveva

tentato di esportare greggio indipendentemente da Tripoli. Tre settimane fa la nave cisterna aveva attraccato nel porto libico di Sidra. Dopo aver caricato greggio si era dileguata per poi essere bloccata dalla marina Usa al largo di Cipro e consegnata alle autorità libiche così come i 3 libici a bordo (che controllavano l'operazione di export illegale) e i 21 membri dell'equipaggio, tutti stranieri.

Non è stato ancora rivelato a chi fosse destinato il carico di greggio o la proprietà della nave. Si tratta della prima operazione di export pianificata

dall'Ufficio Politico di Barqa, neo ente formato dall'
ex rivoluzionario Ibrahim Jadran, in prima linea
durante la rivoluzione che ha depresso Gheddafi.

Suez, due nuovi terminal nei piani dell'Authority

Il Cairo - Lo ha annunciato il ministro dei trasporti egiziano: un nuovo terminal merci a Port Tawfik e un impianto per le rinfuse a Adabiya.

Il Cairo - L'autorità portuali del Mar Rosso (RSPA) ha annunciato la realizzazione di nuovi piani per costruire un nuovo **terminal merci a Port Tawfik e un impianto per le granaglie a Adabiya**. Entrambi i progetti, svelati dal ministro dei trasporti Ibrahim El-Demery, mirano a stimolare le opportunità di investimento nazionali ed estere. Il terminal merci al porto di Tawfik, all'ingresso del Canale di Suez, sarà progettato per accogliere le navi di medie dimensioni e per aumentare la capacità annua del porto di 1,5 milioni di tonnellate. L'impianto di stoccaggio del grano in Adabiya, 20 chilometri a sud di Suez, dovrebbe avere una capacità di 2,5 milioni di tonnellate.