



Proseguono a ritmo serrato i lavori per l'attuazione del Piano Regolatore del Porto (P.R.P.) di Ravenna. Dragaggio a -11,50 metri e urbanizzazione della penisola Trattaroli sono gli ultimi importanti interventi per il completamento del quadro infrastrutturale in esso contenuto.

Nel prossimo Piano Operativo Triennale (relativo al periodo 2003-2005) verranno definite le iniziative e le strategie da perseguire per lo sviluppo del porto anche successive alla realizzazione del P.R.P.

Il tema dell'approfondimento dei fondali, ad esempio, verrà affrontato nell'ottica di accrescere la competitività del porto, tenendo conto anche delle scelte armatoriali tese a mettere sotto pressione la capacità infrastrutturale dei diversi scali, in un quadro di accresciuta concorrenzialità.

Un altro argomento che verrà trattato riguarda il sistema dei collegamenti stradali in ambito peri-portuale e di raccordo con la viabilità principale, un settore su cui l'Autorità Portuale ha già investito molto ma che dovrà continuare a sostenere sia in termini finanziari che programmatici per consentire a Ravenna di mantenere e consolidare la propria leadership adriatica sulle rotte delle Autostrade del Mare e di entrare a pieno titolo nel mercato dello short sea shipping.

Una ottima notizia arriva intanto dal mondo delle crociere: dal prossimo anno una nave della Costa toccherà regolarmente Ravenna che verrà utilizzata sia come porto di toccata che come porto di imbarco/sbarco dei passeggeri. Tale notizia dà valore quindi agli investimenti fatti nel Terminal Passeggeri e ne sollecita il completamento nell'ottica di dotarlo di idonei spazi e strutture per ospitare navi traghetto dalle diverse tipologie ed esigenze (ferry, ro-ro, ro-pax, high-speed) nonché navi da crociera.

Dott. Remo Di Carlo
Presidente dell'Autorità Portuale

Editoriale

Editorial

The works of the Ravenna Port

Development Plan (P.D.P.) are in full swing. Dredging down to 11.5 metres and construction on the Trattaroli peninsula are the most recent important projects which complete the planned infrastructures. In the next Three Year Operational Plan (for the period 2003 – 2005) the initiatives and strategies necessary for port development subsequent to the completion of the P.D.P. will be defined.

The subject of increasing the draught, for example, will be tackled with a view to making the port more competitive and also taking into account the decisions of ship-owners which put the capacity of the infrastructures in various ports of call under pressure in a context of increasing competition. Another subject which will be dealt with concerns the road net in the peripheral areas of the port and connection with main routes, a sector in which the Port Authority has already invested much but which requires continued support in terms of both finance and planning in order to make it possible for Ravenna to maintain its position of leadership as regards the Adriatic in the "Sea Motorways" and to operate fully in the short sea shipping market. There is also good news from the cruise sector; starting next year a ship of the Costa line will call in regularly at Ravenna which will serve not only as a port of call but also a port of embarkation/disembarkation for passengers.

This item of news thus enhances the value of the investments made in the Passenger Terminal and gives some urgency to its completion in order to provide suitable spaces and structures for receiving ferry-boats of various types and requirements (ferries, ro-ro, ro-pax, high-speed) as well as cruise ships.

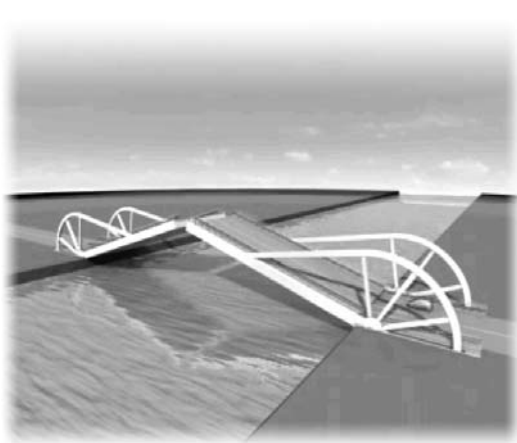
Works in Progress

Sono molte le opere attualmente in via di realizzazione o di progettazione nel porto di Ravenna per migliorarne la dotazione infrastrutturale e tecnica.

Questa rubrica farà periodicamente il punto sullo stato di avanzamento dei principali interventi.

There are a great number of projects underway or being planned in the Port of Ravenna, for improvement of its infrastructure and technical facilities.

This publication will give updated information on the progress of the main projects.



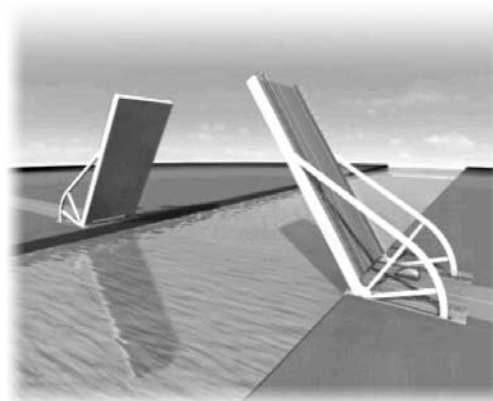
- È stato approvato il bando di gara per la progettazione definitiva del nuovo ponte mobile sul Canale Candiano. Tale ponte, del costo complessivo di 5,16 milioni di Euro, rappresenta un'opera importante per il completamento della circosollazione cittadina e per il miglioramento della competitività del porto in quanto è previsto essere a libero accesso andando a sostituire l'attuale natante dal transito a pedaggio.

Un pedaggio che può rappresentare una componente non trascurabile del costo totale di trasporto, soprattutto per le merceologie a basso valore unitario. L'opera, andando ad incidere in maniera sensibile sul grado di accessibilità complessiva del sistema di viabilità peri-portuale, si configura come un intervento che riguarda lo sviluppo del progetto delle Autostrade del Mare. Il ponte si compone di due travi principali a sezione scatolare della lunghezza totale di quasi 65 metri e di 14,5 metri di larghezza. Una volta aperto, attraverso una rotazione di 75 gradi per ciascuna metà, consentirà di usufruire di una luce libera di passaggio in canale di oltre 50 metri.

- Nella curva di Marina di Ravenna che, come già più volte riportato, rappresenta il principale intervento infrastrutturale in termini di miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza del porto, sono stati completati 1.150 metri di banchina che corrispondono all'80% dello sviluppo totale dell'opera, mentre resta ancora da realizzare un tratto di 290 metri in prossimità di alcuni edifici di privati. Inoltre, è in corso di costruzione la cassa di colmata destinata ad ospitare i circa 800.000 mc di materiale proveniente dal dragaggio relativo alla fase di allargamento del canale. È stato anche completato il molo della darsena ormeggiatori.

- Approval has been given for the tender call for the definitive design of the new movable bridge over the Candiano Canal. This bridge, at an overall cost of 5.16 million Euro, represents an important project for completion of the ring road system around the city and for improvement of the port's competitiveness since it is planned to be toll-free and will replace the current floating bridge which exacts a toll charge that can be a significant part of the total transport cost, especially for goods types having low unit value.

This project, which will affect substantially the degree of overall accessibility of the port periphery road net, is a part of the works that regard the development of the "Sea Motorways" project. The bridge consists of two main beams in box section with a total length of almost 65 metres and 14.5 metres width. Once open, effected by rotating each half through 75°, it will make available in the canal a more than 50 metres clear width.



- In the curve of Marina di Ravenna which, as already shown a number of times, represents the main infrastructure project in terms of improved access by vessels and port safety, 1,150 metres of wharves have been completed corresponding to 80% of the total development of the project, while 290 metres near to some private buildings still remain to be built. Also under construction is the depositing site intended to accommodate the 800,000 m3 approx. of material coming from the dredging operations for the widening of the canal. The quay of the mooring boat dock has also been completed.

Promotion

I nuovi servizi di linea attivati nel porto di Ravenna sono stati oggetto di una specifica iniziativa rivolta agli operatori felsinei, svolta presso l'Interporto di Bologna lo scorso 18 giugno e promossa dall'Autorità Portuale.

Alla attenta platea, composta da operatori che abitualmente utilizzano il porto ma anche da soggetti potenzialmente interessati a farlo nel prossimo futuro, sono state presentate le caratteristiche di tali servizi, oltre ad un aggiornamento sullo stato di avanzamento dei principali interventi infrastrutturali in corso di realizzazione. Oltre a rappresentare lo scalo italiano di riferimento per i paesi del Mediterraneo orientale, col quale sono attivi numerosi e frequentissimi collegamenti di linea, Ravenna, con l'avvio di nuovi servizi feeder con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto, si è posta l'obiettivo di recuperare e conquistare traffico anche sulle direttrici oltre gli stretti, obiettivo perseguibile grazie ai migliorata capacità complessiva del porto, frutto degli ingenti investimenti effettuati dall'Autorità Portuale, ed alla nuova partnership attivata dal Terminal Container Ravenna allo scopo di giungere in tempi rapidi allo sfruttamento dell'intera capacità produttiva dei propri impianti attraverso l'utilizzo della rete logistica di cui dispone il Gruppo Contship.

Insieme alle linee di porta-contenitori è stato posto l'accento anche sul collegamento con Catania che rappresenta la principale relazione di traffico in Adriatico sulle rotte delle Autostrade del Mare (nel 2001 sono stati trasportati oltre 38.100 mezzi pesanti) e sui possibili sviluppi di collegamenti ro-ro con Grecia e Croazia.

Il traffico di "general cargo" però, non è fatto solo di carichi unitizzati o di trasporto di trailer. Il ritorno di questo tipo di traffico a Ravenna, di grande interesse per la platea degli esportatori, è connesso, in particolare, al buon avvio della linea merci varie per il Golfo Persico.

Iniziative analoghe saranno promosse in autunno presso l'Interporto di Padova e a Monaco di Baviera, quest'ultimo appuntamento organizzato in collaborazione con la Camera di Commercio di Ravenna.

The new services of the lines now operating in the port of Ravenna were the object of a specific initiative directed at the operators of Bologna which took place at the Interport of Bologna last June 18 and was promoted by the Port Authority. The attentive public, comprising operators who regularly use the port but also those potentially interested in doing so in the near future, were presented with information about these services in addition to an update on the state of progress of the main infrastructure works now underway.

Besides being the Italian port of reference for eastern Mediterranean countries with which there are numerous and frequent service connections, Ravenna has started up new feeder services with the hub ports of Gioia Tauro and Taranto with the goal of recovering and conquering traffic on routes also going beyond the straits. This objective is made possible by the overall increase in port capacity, the result of large investments made by the Port Authorities and the new partnership initiated by the Ravenna Container Terminal in order to attain rapidly the complete utilisation of the entire productive capacity of its installations by means of the logistics network of the Contship Group.

Together with the container service lines some emphasis has also been given to the connection with Catania which represents the main traffic link in the Adriatic on the "Sea Motorway" routes (in 2001 more than 38,100 heavy vehicles were transported) and to possible developments of ro-ro connections with Greece and Croatia.

General cargo traffic however does not consist only of containerised goods or transport of trailers. The return of this type of traffic to Ravenna, of great interest to the body of exporters, is connected in particular to the successful start up of the general cargo line to the Persian Gulf.

Similar initiatives will be promoted in the autumn at the Interport of Padova and at Munich, the latter event being organised in collaboration with the Chamber of Commerce of Ravenna.



Cruise

Il porto di Ravenna entra con decisione nel mercato crocieristico completando in questo modo la propria offerta di servizi e lo fa attraverso un accordo con il principale operatore europeo del settore: Costa Crociere.

Dal 20 giugno 2003, infatti, e per tutta la stagione estiva (l'ultimo scalo è previsto per il 14 novembre 2003) Costa Tropicale farà scalo ogni settimana, il venerdì dalle ore 14.00 alle 24.00, al Terminal Passeggeri di Ravenna, nell'ambito del suo ciclo di crociere nel Mediterraneo Orientale effettuando un totale di 22 scali nel nostro porto.



In occasione della conferenza stampa di presentazione del programma della stagione 2003, il Presidente ed Amministratore Delegato di Costa Crociere ha annunciato l'inserimento di Ravenna in un circuito che offre un nuovo itinerario di sette giorni con partenza da Venezia e scali a Dubrovnik (Croazia), Corfù (Grecia), Itea (Grecia), Argostoli (Montenegro) e Ravenna.

La scelta di Ravenna rientra in una ricerca di nuovi porti di scalo al fine di diversificare il prodotto offerto da Costa Crociere ai propri Ospiti, di rendere sempre più interessanti i propri itinerari, nonché di ampliare la propria presenza sul territorio.

Lo scalo di Ravenna fungerà inoltre, oltre che da porto di toccata, anche da porto di imbarco/sbarco per circa il 10% dei passeggeri.

Le previsioni di traffico crocieristico nel nostro porto, per il prossimo anno, divengono quindi molto positive, in quanto sono destinate a modificare un quadro storico che, negli ultimi anni (2001 e 2002), si è attestato attorno ad un valore di 15 navi da crociera all'anno per un movimento di 3.000 passeggeri. Utilizzando il coefficiente di riempimento medio registrato per le navi Costa, invece, è possibile ipotizzare che l'estate prossima solo la Tropicale porterà a Ravenna circa 29.000 passeggeri. Tale volume è destinato a generare un indotto complessivo di 640 mila euro, di cui 200 mila derivanti dalle escursioni effettuate dai passeggeri e dai tra-

sferimenti a terra, e 440 mila dalle spese portuali. Costa Tropicale, una delle otto navi che compongono attualmente la flotta di Costa Crociere, è entrata in servizio nel 2001, ha 36.000 tonnellate di stazza lorda ed una lunghezza di 201 metri; la sua capacità massima è di 1.411 passeggeri, di cui 1.022 in cabine a doppia occupazione.

The port of Ravenna has made

a decisive entry into the cruise market by means of an agreement with the main European operator in the sector, Costa Crociere, thus completing the range of services offered.

In fact, starting 20 June 2003 and for the entire summer season (the last embarkation is planned for 14 November 2003) Costa Tropicale will put in at the Ravenna Passenger Terminal every week on Fridays from 2 p.m. until midnight as a part of its series of cruises in the eastern Mediterranean, thus making a total of 22 calls in our port.

On the occasion of the press conference for the presentation of the 2003 programme, the President and the Managing Director of Costa Crociere announced the inclusion of Ravenna in a tour which offers a new itinerary every seven days with departures from Venice and calls at Dubrovnik (Croatia), Corfù (Greece), Itea (Greece), Argostoli (Greece), Kotor (Montenegro) and Ravenna.

The choice of Ravenna was made as a result of a search for new ports of call in order to diversify the product offered by Costa Crociere to their own clients, to make their itineraries increasingly interesting and to give them a greater presence in the area. Furthermore, Ravenna will function not only as a port of call but also as a port of embarkation/disembarkation for about 10% of the passengers.

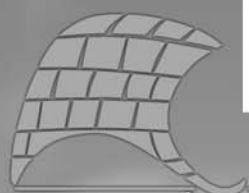
The forecast for cruise traffic in our port for next year thus becomes very positive since it will change the historical picture in which there have been 15 cruise ships per year with a movement of 3,000 passengers in recent years (2001 and 2002).

Using the average passenger filling coefficient recorded for Costa vessels, it is possible to predict that for next summer the Tropicale alone will bring about 29,000 passengers to Ravenna.

This volume will generate a total income of 640,000 Euro of which 200,000 Euro will derive from excursions made by passengers and transfers to land and 440,000 Euro from port costs.

Costa Tropicale, one of the eight vessels currently comprising the fleet of Costa Crociere, came into service in 2001, has 36,000 tons displacement and a length of 201 metres; its maximum capacity is 1,411 passengers of which 1,022 in twin cabins.

News from the port of Ravenna



AUTORITÀ PORTUALE
DI RAVENNA

pag. 6

Attività dell'Autorità Portuale

pag. 7

Progetto GILDA

pag. 10

Approfondimento

pag. 11

Navigando sul web

pag. 12

Statistics

pag. 14

Sailing List

pag. 16

Manifestazioni e fiere

**Trimestrale
dell'Autorità Portuale di Ravenna**

Via Magazzini Anteriori, 63
48100 Ravenna

Italia

tel +39 0544590222

fax +39 0544421945

Internet <http://www.port.ravenna.it>

E-mail: info@port.ravenna.it

numero 7 - settembre 2002

Direttore Responsabile

Luca Antonellini

Redazione

Sandra Bini, Massimiliano Dumini,

Davide Gennari, Gaia Marani

Progetto Grafico

Pagina snc Ravenna

Stampa

Tipografia Moderna scarl Ravenna

Registrazione presso il Tribunale di Ravenna

n. 1142 del 21 dicembre 1999

Attività

Attività dell'Autorità Portuale di Ravenna

Nel seguito sono riportati alcuni stralci di delibere recentemente approvate dal Comitato Portuale di questa Autorità

Delibera n. 23 del Comitato Portuale del 27 giugno 2000: "Conferma delle autorizzazioni e delle concessioni per l'esercizio di operazioni portuali ex art. 2, co.2, L.186/2000"

Il Comitato Portuale (.....)

Vista la Legge 30 giugno 2000, n.186 ed in particolare l'articolo 2, comma 2, il quale ha richiesto all'Autorità Portuale di effettuare entro il 30 giugno 2002 (180 giorni dall'entrata in vigore dell'ordinanza n.9/01 come stabilito dalla Circolare del 31 luglio 2001 del Ministero Infrastrutture e Trasporti) la revisione delle autorizzazioni e delle concessioni di cui agli articoli 16 e 18 della L.84/94, per verificarne la conformità con le disposizioni di legge emanate in tema di servizi portuali dal predetto articolo 2 e con il provvedimento di disciplina adottato dall'Autorità Portuale di Ravenna ai sensi dello stesso articolo 2 (Ordinanza n.9 del 21 dicembre 2001 di adozione del Regolamento amministrativo delle operazioni e dei servizi portuali);
Viste le istanze di conferma presentate da:
EURODOCKS SRL, (.....);
T.C.R. SPA, (.....);
HYDRO AGRICOLA ITALIA SPA, (.....);
IFA SRL, (.....);
LLOYD SPA, (.....);
NADEP SRL, (.....);
MARCEGAGLIA SPA, (.....);
DOCKS CEREALI SPA, (.....);
PORTO INTERMODALE RAVENNA SPA - SAPIR, (.....);
FASSA SRL, (.....);
CEREOL ITALIA SPA, (.....);
SETRAMAR SPA, (.....);
LA PETROLIFERA ITALO RUMENNA SPA - DIVISIONE MAGAZZINI GENERALI, (.....);
IMPRESA COMPAGNIA PORTUALE SRL, (.....);
VIGLIENZONE ADRIATICA SPA, (.....);
RIPARBELLI & C. CASA DI SPEDIZIONI SRL, (.....);

(.....)

Visto il positivo esito della revisione delle autorizzazioni e delle

concessioni di cui agli articoli 16 e 18 della L.84/94;

(.....)

Visto il favorevole avviso espresso dalla Commissione Consultiva Locale nella riunione del 25 giugno 2002,

DELIBERA

di confermare le autorizzazioni e concessioni ultraquadriennali di cui agli articoli 16 e 18 della L.84/94 sopra meglio descritte, (.....).

Delibera n. 24 del Comitato Portuale del 25 luglio 2002: "Servizio quadriennale di fornitura di acqua potabile alle navi in banchina" - Aggiudicazione gara

Il Comitato Portuale (.....)

- visto il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 14.11.1994 "Identificazione dei servizi di interesse generale nei porti da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale";
- tenuto conto che ai sensi dell'art. 6 comma 5 della Legge 28.01.1994, n.84 e s.m.i. l'esercizio delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, individuati dal Decreto sopracitato, è affidato in concessione dall'Autorità Portuale mediante gara pubblica;
- visti gli art. 8 comma 3 lett. e) e art. 9 comma 3 lett. e) della sopracitata Legge che prescrivono che le delibere relative alle concessioni con cui viene affidato l'esercizio delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali dei servizi di interesse generale (art. 6 commi 3, l. c) e 5) sono proposte dal Presidente dell'Autorità Portuale ed adottate dal Comitato Portuale;
- vista la deliberazione del Comitato Portuale n. 12 del 28.03.2002 di approvazione degli elaborati e delle procedure relative alla gara

per l'affidamento in concessione del "Servizio quadriennale di fornitura di acqua potabile alle navi in banchina", nonché delle modalità di affidamento del servizio di cui sopra previo esperimento di asta pubblica per aggiudicazione col criterio del prezzo più basso, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 17.03.1995 n.157 e s.m.i. e con verifica delle offerte anormalmente basse ai sensi dell'art. 25 del Decreto medesimo;

(.....)

- visto il verbale di gara del 01.07.2002 relativo alle procedure di gara in questione dal quale si evince che è risultata miglior offerente e provvisoriamente aggiudicataria l'impresa CONSAR S.c. a r.l. (.....)
- vista l'esigenza di assicurare all'utenza portuale l'erogazione del servizio;

DELIBERA

di approvare l'allegato processo verbale sopra richiamato e, per l'effetto:
-di aggiudicare la gara per la concessione del "Servizio quadriennale di fornitura di acqua potabile alle navi in banchina" all'impresa CONSAR S.c. a r.l. (.....)
-di prevedere l'entrata relativa al canone della concessione per il "Servizio quadriennale di fornitura di acqua potabile alle navi in banchina" sul capitolo 1410 "Canoni per l'affidamento dei servizi di manutenzione, illuminazione, pulizia" del bilancio di previsione di quest'Autorità Portuale dei pertinenti esercizi finanziari, così come già stabilito nella Deliberazione n.12 del Comitato Portuale del 28.03.2002;

(.....)

Progetto Gilda

In linea con gli obiettivi europei di sviluppo del trasporto intermodale e con il programma nazionale di promozione dell'utilizzo della tecnologia informatica e di Internet nelle Pubbliche Amministrazioni e negli Enti Pubblici, la regione Emilia Romagna, in collaborazione con le Regioni Friuli Venezia-Giulia, Veneto, Marche, Abruzzo e Puglia, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, le Autorità Portuali e gli Interporti coinvolti, ha dato vita al network G.I.L.D.A. (Gestione Informatica della Logistica Distributiva nello spazio Adriatico-jonico), un sistema informativo e di E-Government destinato agli operatori dei trasporti.

Questo progetto nasce da un programma europeo di cooperazione transnazionale (il programma Interreg II C per l'area di cooperazione CADSES, ovvero dell'Europa centrale, adriatica, danubiana e sud-orientale) e ha avuto come partner stranieri i progetti TRANSLOGNET per la Grecia, IMONET per l'Austria e SPIL per la Slovenia (obiettivo comune di questi progetti è stato quello di incrementare l'efficienza complessiva del sistema logistico, favorendo l'intermodalità e riducendo le attuali difficoltà, legate alla saturazione di alcune modalità di trasporto). Il network GILDA si inserisce nel suddetto programma europeo nell'ambito della "misura" dedicata allo sviluppo dell'intermodalità nei trasporti e nasce in prosecuzione dell'iniziativa per il "Corridoio Adriatico", avviata con uno studio di fattibilità che ha individuato le priorità di intervento per l'intero sistema infrastrutturale adriatico, sempre nell'ottica dello sviluppo e del miglioramento dell'efficienza del trasporto intermodale.

Scopo di questo progetto è ottenere la semplificazione e velocizzazione degli scambi informativi e documentali (in particolare per le pratiche di competenza delle Capitanerie di Porto, delle Dogane e delle Autorità Portuali) legati al trasporto delle merci nel bacino Adriatico-Jonico.

Infatti GILDA è stato ideato per superare le inefficienze del sistema del trasporto nel corridoio adriatico, dove le problematiche dei viaggi a vuoto e dei lunghi tempi di attesa dei mezzi di trasporto incidono pesantemente sui costi e sulla gestione della logistica.

Tali inefficienze sono dovute prevalentemente alle carenze informative sulla posizione dei mezzi di trasporto e delle merci, e ai rallentamenti provocati da procedure di scambio documentale non in linea con le esigenze della logistica moderna che opera in una logica di *just in time*.

In particolare, tra i fattori che sono in cima alle preoccupazioni degli operatori e che limitano l'efficienza operativa del trasporto intermodale, è emerso l'attuale sistema di scambio documentale ed informativo tra soggetti privati e pubblici che è ancora prevalentemente effettuato in formato cartaceo. Il portale GILDA consente, infatti, di superare, grazie ad applicazioni specificamente progettate e sviluppate, queste difficoltà, permettendo la compilazione e l'invio dei documenti in formato elettronico ai vari attori coinvolti nel processo.

Inoltre GILDA nasce anche per:

- favorire lo sviluppo di un sistema logistico integrato dei porti e degli interporti del "corridoio adriatico", che attualmente non operano in una logica di sistema complessivo e dialogano con difficoltà tra di loro.
- facilitare l'avvio delle cosiddette "autostrade del mare" e per sviluppare ulteriormente, grazie ad una maggiore efficienza del sistema, il collegamento tra le aree del Mediterraneo orientale ed del centro Europa.

GILDA è il sistema che mette in rete la logistica del "Corridoio Adriatico". Per raggiungere quest'obiettivo, è stata creata un'infrastruttura telematica che collega i porti e gli interporti adriatici attraverso una rete dedicata. Attualmente il sistema è disponibile nei porti di Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi, Taranto e negli interporti di Padova, Verona, Bologna, Parma, Termoli, Pescara (Valpescara-Manoppello). Ogni sito è fornito di un server e di un database locale ed è connesso al server centrale situato a Ravenna. Infatti Ravenna funge da centro/stella dell'intera infrastruttura. La particolare posizione geografica e il ruolo primario che riveste all'interno del progetto del "Corridoio Adriatico" hanno fatto sì che la scelta ricadesse sul nostro porto. Ravenna conta quasi 100 fra case di spedizione e agenzie marittime e 26 fra imprese portuali e depositi costieri. In un porto come Ravenna entrano ed escono annualmente oltre 4.000 navi (nel 2001 ne sono transitate 4.230). Tenendo conto che, a seconda della tipologia di merce trasportata, ogni approdo comporta la generazione e la spedizione di circa 15-20 documenti ufficiali che seguono un complesso iter burocratico, si comprende la mole di informazioni che il sistema GILDA dovrà essere in grado di gestire.

Il progetto è rivolto quindi alle comunità dei porti e degli interporti del "Corridoio Adriatico", che sono composte da:

Si è conclusa con un convegno internazionale tenuto a Ravenna il 18 giugno la prima fase del Progetto GILDA

- operatori del trasporto (Agenti Marittimi, Spedizionieri, Armatori, Terminalisti, Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori);
- fornitori di servizi agli operatori del trasporto (fornitori di prodotti alimentari, acqua potabile, servizi di bunkeraggio, raccolta rifiuti a bordo, illuminazione, manutenzione e riparazione);
- soggetti pubblici con funzioni di vigilanza e controllo (Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Dogana, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, Sanità Marittima, Ufficio Veterinario, Osservatorio per le malattie delle piante);
- enti pubblici con funzioni di policy maker (Regione, Provincia, Comune e Autorità Portuale).

Non solo, ma anche altri operatori della logistica che interagiscono con gli attori appena definiti (come gli autotrasportatori, le ferrovie, i porti fluviali e gli aeroporti) potranno beneficiare dell'uso di GILDA.

La particolare flessibilità del sistema fa sì che sia comunque facilmente estendibile ad altri siti e ad altre aree geografiche. Infatti l'architettura informatica centralizzata, scelta per connettere i vari siti, è stata studiata per consentire la connessione in futuro anche ad altri porti e interporti.

GILDA consente la creazione, anche in Italia, di veri e propri *port community system*. Con questo termine si intende una comunità di soggetti collegati attraverso una rete privata. La rete permette di effettuare transazioni e comunicazioni riservate on-line tra tutti i soggetti pubblici e privati che operano nelle realtà portuali ed interportuali, seguendo le tendenze già in atto in tema di E-Government. Infatti GILDA è stata l'occasione per realizzare un network con gli altri sistemi di operatori pubblici (Dogane e Capitanerie di Porto) e privati (terminalisti, gestori di portali verticali dedicati al mondo del trasporto e della logistica) che attualmente sono stati sviluppati o sono in fase di ultimazione.

Studiato per essere facilmente accessibile a tutti gli utenti, l'utilizzo del network è consentito sia tramite rete locale e, qualora sia presente, sia attraverso internet.

Il portale Web di GILDA si propone quale home-page d'accesso naturale per tutti gli operatori che ruotano intorno al mondo della logistica dell'area adriatica, in quanto fornisce link a tutti i portali verticali che già esistono, divenendo un luogo dove trovare tutte le informazioni reperibili sui siti di porti, interporti ed operatori pubblici e privati potenzialmente interessanti ed utili.

vizi innovativi come formazione e consulenza on-line, prenotazioni di spazi su mezzi di trasporto, scambio di messaggi in formato criptato e pubblicazione di orari precisi di arrivo/partenza di navi, camion e carri ferroviari.

Il portale Web è semplice da utilizzare e intuitivo nelle sue funzioni per favorire al massimo l'attività degli operatori che lo utilizzeranno. Dal punto di vista tecnico, il sistema è flessibile ed aperto, poiché consente di inserire rapidamente nuovi servizi ed è basato su uno standard ebXML che facilita l'integrazione con i principali sistemi informativi esistenti.

La home-page del portale Web pubblico contiene servizi di carattere informativo, mentre sulla parte privata gli utenti possono compiere vere e proprie transazioni on line. L'accesso, come di consueto, è garantito da una login e da una password, fornite dall'amministratore di sistema.

Una volta entrato, l'utente potrà scegliere il servizio di suo interesse da un menù che contiene i documenti che possono essere compilati ed inviati in formato elettronico alle Amministrazioni Pubbliche competenti (Capitanerie di Porto, Autorità Portuali, Sanità Marittima e Dogane).

Effettuata la scelta, l'utente del portale si troverà faccia a faccia con un modulo nel quale inserire le informazioni e i dati richiesti.

Attualmente sono stati sviluppati: documenti doganali, documenti per richieste e autorizzazioni approdo / manovra, documenti e richieste di servizi relativi ai carichi, con specifiche sezioni per le merci pericolose e per le merci deperibili.

Per facilitare e velocizzare ulteriormente la compilazione dei documenti, sono offerte funzioni d'aiuto attraverso menù a tendina, l'utilizzo di un archivio navi elettronico e controlli automatici di coerenza dei dati inseriti che consentono di minimizzare il numero di operazioni da effettuare. Una volta compilato e salvato il documento, l'utente potrà scegliere il destinatario cui inviarlo e automaticamente il sistema fornirà un numero di protocollo alla transazione in modo da rendere identificabile in modo univoco la data, l'orario, il mittente ed il destinatario del documento, il cui contenuto non sarà in alcun modo modificabile. Il salvataggio e l'invio dei documenti sono effettuati in modo crittografato, per garantire la riservatezza dei contenuti.

Una copia del documento inviato tramite GILDA viene memorizzata automaticamente in un database centralizzato e potrà servire in caso di contestazioni legali tra gli operatori interessati. Anche in questo caso, è garantita la riservatezza dei dati memorizzati, poiché il database è accessibile

solamente all'amministratore di sistema che può consultarne i contenuti in caso di contestazioni. L'applicativo di GILDA consente, inoltre, di estrapolare dai documenti inviati alcune informazioni non sensibili, per aggiornare in tempo reale i contenuti del portale che riportano la situazione del traffico delle navi nei singoli porti (navi in manovra, navi in arrivo, navi in partenza, navi arrivate/partite, situazione degli ormeggi, traffico merci). La parte pubblica del portale è già disponibile on-line all'indirizzo www.gildanet.it, così come l'infrastruttura telematica è completamente installata ed attiva nei 13 nodi della rete. È in corso l'implementazione e la diffusione nei siti coinvolti delle funzionalità che fanno parte dell'area privata ad accesso riservato del portale.

Le simulazioni effettuate durante la fase di realizzazione del progetto hanno mostrato che è garantito un beneficio economico immediato, che si sostanzia nel risparmio di tempo legato allo scambio documentale ed informativo in formato elettronico introdotto dal portale con punte del 90% a seconda della tipologia di documentazione utilizzata.

Tale risparmio, per gli attori potenzialmente interessati all'utilizzo del sistema, è stato quantificato in circa 1.200.000 euro all'anno.

In conclusione si può affermare che GILDA è attualmente il nucleo di un'iniziativa destinata ad un grande sviluppo nel medio periodo.

Nei prossimi anni infatti i piani di sviluppo prevedono un'evoluzione in termini di ampliamento di nuovi servizi da offrire al mondo della logistica e di acquisizione e incremento della base degli utenti raggiunti.

Gli obiettivi strategici di questa prossima fase sono di:

- affermare il sistema GILDA come un portale di riferimento nel corridoio adriatico;
- sviluppare le funzionalità offerte in chiave di servizi a valore aggiunto;
- integrare i servizi offerti dai vari progetti che hanno fatto parte dell'iniziativa transnazionale (GILDA, TRANSLOGNET, IMONET, SPIL);
- consolidare un modello di gestione che rappresenti il riferimento per l'affidamento del portale ad un soggetto che sia in grado di mantenere e sviluppare ulteriormente il portale creando valore;
- raggiungere una massa critica di utenti che consenta di passare ad una tariffazione dei servizi, e al conseguente auto-sostentamento del sistema.

Per raggiungere questi obiettivi saranno necessari:

- l'accreditamento istituzionale e l'integrazione con i soggetti pubblici e privati gestori di piattaforme complementari;
- l'internazionalizzazione sia delle modalità di gestione sia dei servizi offerti. In questo senso è stata avviata l'integrazione dei risultati ottenuti dai singoli progetti a livello nazionale (GILDA per l'Italia e TRANSLOGNET per la Grecia), in modo da ottenere le sinergie, che permettano un miglioramento della catena logistica internazionale. Già oggi il sistema italiano e quello greco consentono lo scambio automatizzato delle informazioni che riguardano navi in partenza dall'Italia verso la Grecia, e viceversa. Sarà tuttavia necessario il coinvolgimento anche degli altri progetti sviluppati in Austria e Slovenia per ottenere ulteriori benefici.
- lo sviluppo delle funzionalità di sistema lungo i vari nodi della catena logistica per poter risolvere alcune delle criticità caratteristiche come il problema dei viaggi a vuoto dei mezzi di trasporto;
- la creazione di rapporti di lungo periodo con gli utenti, in un settore caratterizzato da un ciclo di vita dei servizi relativamente basso. Attraverso GILDA dovranno essere offerti nel tempo una serie di servizi innovativi e sempre al passo con le esigenze degli attori della logistica, allo scopo di fidelizzare gli utenti e rinnovare tempestivamente il portafoglio di prodotti offerti.
- il posizionamento come "anello di collegamento" tra sistemi pubblici e privati, per porre GILDA come risorsa aggiuntiva rispetto a quanto è già offerto, in una logica di rete tra i portali pubblici e quelli privati;
- il raccordo tra le iniziative di sviluppo e di standardizzazione più rilevanti nel settore delle applicazioni informatiche e telematiche ai trasporti, per proseguire nella strada intrapresa di massima coerenza con i piani e le linee guida definiti a livello nazionale sui temi di E-Government, architettura telematica per il sistema dei trasporti e iniziative volte a definire degli standard di comunicazione.

Approfondimento



La controversa tematica della disciplina dei servizi tecnico-nautici torna alla ribalta nelle Aule di Giustizia. Sulla questione si sono avuti due importanti contributi da parte della giurisprudenza, sia ordinaria che amministrativa.

Con una decisione pubblicata lo scorso mese di maggio, la Suprema Corte di Cassazione ha dichiarato che “la liberalizzazione che la legge n.84 del 1994 ha attuato per le operazioni terrestri non si è estesa ai servizi nautici – tra cui l’ormeggio – in ordine ai quali il legislatore ha confermato il potere di regolamentazione attribuito all’autorità amministrativa” così che in materia di autoproduzione di detti servizi gli interessati “non possono dirsi vantare un diritto soggettivo pieno, ma solo un interesse in ordine all’esercizio corretto dei detti poteri di regolamentazione, nel cui ambito rientra l’ammissione di una (più o meno) ampia liberalizzazione del servizio di ormeggio”

In luglio è la volta del giudice amministrativo pronunciarsi sull’argomento. Con due decisioni il TAR Liguria¹ ha avuto modo di pronunciarsi in materia di servizi di pilotaggio e rimorchio.

In materia di pilotaggio il Giudice amministrativo, pur riconoscendo la piena facoltà dello Stato di sancirne il carattere obbligatorio qualora ciò risulti necessario ai fini della sicurezza delle ma-

novre dei natanti, ha ricordato che, stante i principi comunitari di libera concorrenza e prestazione dei servizi “la scelta dell’obbligo di pilotaggio deve essere rigorosamente motivata e supportata da una sufficiente istruttoria che giustifichi la scelta dell’amministrazione” in quanto “necessariamente collegata alla funzione del pilotaggio di garantire la sicurezza delle operazioni di partenza, arrivo e movimento nel porto”. In difetto, la stessa potrebbe essere “passibile di annullamento per la discriminazione operata tra utenti del porto in relazione a servizi identici, con conseguente violazione del principio di libera circolazione delle merci e del principio di concorrenza”.

Sempre il TAR Liguria, infine, ha sancito l’altro importante principio per cui, in attesa di completare il quadro normativo di riferimento, allo stato attuale il procedimento amministrativo di formazione delle tariffe di rimorchio è subordinato a due distinti adempimenti: l’obbligo della motivazione e quello del rispetto del contraddittorio con tutte le parti interessate.

⁽¹⁾ Si ringrazia l’Avv. Cocchi di Genova per aver cortesemente fornito copia delle citate sentenze.

Navigando sul web

Étude Sur Les Transports Maritimes 2001

<http://www.unctad.org/fr/docs/rmt2001.fr.pdf>

UE: quarta relazione sull'attuazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 concernente l'applicazione del principio della libera circolazione dei servizi al cabotaggio marittimo

http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/mt_13_en.html

World Bank: Towards Ports Best Practices

<http://www.worldbank.org/mdf/mdf3/papers/firm/Kimberley.pdf>

Legge 1° agosto 2002, n. 166 – Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti

http://www.camera.it/chiosco_parlamento.asp?content=/parlam/leggi/home.htm

Il Documento di Programmazione Economico-Finanziaria (DPEF)

<http://www.dt.tesoro.it/Aree-Docum/Analisi-Pr/Documenti-/Documento-/DPEF-2003-2006.pdf>

Relazione del Presidente Sen. Francesco Nerli alla 42ª Assemblea Generale ASSOPORTI

<http://www.informare.it/news/forum/2002/assoporti.asp>

Le Autostrade del Mare - Programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale - CETENA/Cofir

http://www.confitarma.it/Assobusiness/AB_WEB.nsf/6266f0b0db84ccc5c12568f900569777/1522537b135e08fac1256bf800280dd2

Atti Assemblea Confitarma

http://www.confitarma.it/Assobusiness/AB_WEB.nsf/6266f0b0db84ccc5c12568f900569777/066c8366e75edbf4c1256be9003d2cee

"L'incidentalità nell'autotrasporto per un progetto finalizzato al miglioramento della sicurezza"

<http://www.inail.it/pubblicazionieriviste/categorie/rapporti.htm>

International Association Of Maritime Universities

<http://www.iamu-edu.org>

Dictionary of Shipping Terms

<http://www.infomarine.gr/dictionary/dict.htm>

Statistics

Stabile il trend del traffico merci nel porto di Ravenna nei primi sette mesi del 2002, in un quadro di riferimento nazionale ed internazionale in cui alcuni scali accusano pesanti flessioni.

La merce movimentata è stata pari a 14.077.994 tonnellate, con un incremento percentuale dello 0,14% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

periodo
gennaio/luglio
period
january/july

merce movimentata (tonn.)
goods handled (tons)

	anno / year 2002	anno / year 2001	differenza / variation
prodotti petroliferi / oil products	3.086.392	2.728.905	131%
prodotti chimici / chemicals	818.841	747.411	9,6%
altre rinfuse liquide / other liquid bulks	320.103	311.459	2,8%
Totale rinfuse liquide / Liquid bulks total	4.225.336	3.787.775	11,6%
minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione / Manufactures, bulding materials	3.004.205	3.273.537	-8,2%
derrate alimentari / foodstuff and feedstuff	1.551.889	1.486.610	4,4%
concimi / fertilizers	926.267	1.010.155	-8,3%
altre rinfuse solide / other solid bulks	701.114	486.136	44,2%
Totale rinfuse solide / Solid bulks total	6.183.475	6.256.438	-1,2%
prodotti metallurgici / metallurgical products	1.595.622	2.051.734	-22,2%
derrate alimentari / foodstuff and feedstuff	242.953	235.266	3,3%
altre merci varie / other break bulk	201.595	177.147	13,8%
merci in container / containerized goods	1.101.220	1.027.196	7,2%
merce su trailer / goods on trailers	527.793	523.068	0,9%
Totale merci varie/ General cargo total	3.663.183	4.014.411	-8,6%
Totale merce movimentata			
Grand Total	14.077.994	14.058.624	0,1%

In termini di condizionamento si è rilevato un consistente incremento per le rinfuse liquide (+11,6%), grazie ad un aumento di oltre 350.000 tonnellate di prodotti petroliferi, trasportate su navi di grossa portata che hanno attraccato al terminale marino, e dei chimici liquidi.

Per le rinfuse solide si è registrato un risultato lievemente negativo dovuto soprattutto alla diminuzione dei quantitativi di minerali da costruzione sbarcati, in particolare ghiaia proveniente dalla Croazia; in crescita invece l'importazione di cereali, principalmente frumento, dalla Russia e dall'Ucraina, e di farine (soprattutto di semi oleosi e di cereali).

Evidente è il calo dei prodotti metallurgici che si riscontra fin dall'inizio dell'anno (-455.000 tonnellate), il che ha comportato una diminuzione delle merci varie di quasi il 9%. Tale flessione, come già altre volte riportato, ha come cause sia le politiche industriali di riduzione delle scorte accumulate nell'anno precedente, sia la scarsità della materia prima (coils) di cui i Paesi Extra UE hanno accresciuto i prezzi e diminuito l'offerta per mantenerne alto il valore.

In leggero calo nei primi sette mesi la movimentazione dei container: con un -1,0% il traffico TEUs si attesta sostanzialmente sui valori dello scorso anno dopo un trend negativo che ha avuto inizio dai primi mesi del 2001.

Tale risultato lascia prevedere che a breve si potranno comunque registrare i primi risultati positivi dovuti ad una serie di fattori: primo tra tutti l'accordo per la gestione del Terminal Container tra Sapir e il gruppo Contship Italia, ma anche l'attivazione di nuovi servizi, quali il collegamento della Maersk Sealand al porto hub di Gioia Tauro e ai porti israeliani, il collegamento ai porti di Taranto e Gioia Tauro del servizio feeder Adriatic Levant Service, gestito dalla compagnia United Feeder Service, e il collegamento della Hapag Lloyd per Gioia Tauro.

The volume of goods traffic in the port of Ravenna was stable over the first seven months of 2002 in an overall national and international situation in which some ports have suffered substantial drops in volume.

The quantity of goods handled amounts to 14,077,994 tons, with a percentage increase of 0.14% over the same period of last year.

container movimentati containers movement	anno / year 2002	anno / year 2001	differenza/ variation
sbarchi pieni / unloading full (TEUs)	23.371	21.902	6,7%
sbarchi vuoti / unloading empty (TEUs)	26.195	27.887	-6,1%
Totale sbarchi / Unloading (TEUs)	49.566	49.789	-0,4%
Totale sbarchi (pezzi) / Unloading (number)	37.744	37.917	-0,5%
imbarchi pieni / loading full (TEUs)	43.908	44.805	-2,0%
imbarchi vuoti / loading empty (TEUs)	3.925	3.746	4,8%
Totale imbarchi / Loading (TEUs)	47.833	48.551	-1,5%
Totale imbarchi (pezzi) / Loading (number)	35.705	36.595	-2,4%
Container movimentati (TEUs) Containers handled total (TEUs)	97.399	98.340	-1,0%
Container movimentati (pezzi) Containers handled total (number)	73.449	74.512	-1,4%

rotabili **linea Ravenna - Catania** **trailers Ravenna - Catania line**

	anno / year 2002	anno / year 2001	differenza/ variation
Pezzi movimentati Trailers handled total (number)	21.481	21.745	-1,1%

In terms of transport method there has been a consistent growth in bulk liquids handling (+11.6%) due to an increase of more than 350,000 tons of petroleum products, transported in vessels of large capacity which have moored at the marine terminal, and of liquid chemicals.

Bulk solids handling has seen a slight decrease due mainly to a reduction in the construction minerals unloaded, especially gravel coming from Croatia. On the other hand there has been a growth in the quantity of imported cereals, mostly wheat, from Russia and Ukraine, and of flour (mainly oleous seeds and cereals).

The drop in the volume of metallurgical products since the beginning of the year has been substantial (-455,000 tons) and this has reduced the quantity of break bulk goods by almost 9%. This reduction, already shown a number of times, is due both to the industrial policies of reducing the quantity of stock accumulated during the previous year and the scarcity of raw materials (coils) for which non EU countries have raised the prices and diminished the supply in order to maintain their value high.

The handling of containers has seen a slight fall over the first seven months; with -1.0% in TEU traffic; last year's values have been substantially reached after a negative trend which began in the early months of 2001.

This result permits a forecast that in the short term the first positive results will be seen due to a number of factors: first and foremost the agreement for the management of the Container Terminal drawn up between Sapir and the Contship Italia group, but also the provision of new services such as the Maersk Sealand connection to the hub port of Gioia Tauro and the ports of Israel, the connection to the ports of Taranto and Gioia Tauro of the feeder Adriatic Levant Service line, managed by the United Feeder Service company and the Hapag Lloyd connection to Gioia Tauro.

Sailing List

servizi diretti
direct services

Destinazione Bound for	Compagnia di Navigazione Shipping Company	Agenzia Marittima Shipping Agency	Frequenza Frequency	Note Remarks
container service				
MEDITERRANEAN/ BLACK SEA				
Alexandria	Egyptian Navigation Co.	Ravenna Cargo - Ag. Tripovich	2-3/month	Also conventional services
	Grimaldi Lines	I.M.S.	3-4/month	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Metz Container Line	Seamond	3-4/month	
Ashdod	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Maersk Line	Archibugi	weekly	
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	4-6/month	
Beirut	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	7-8/month	
	Seatrans	Seamond	weekly	Transit to Amman / Also conventional services
	Sermar Line	Spedra	weekly	
Constantza	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Metz Container Line	Seamond	3-4/month	
Gemlik	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Haifa	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Maersk Line	Archibugi	weekly	
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	4-6/month	
	Zim Israel Navigation	Adriatic Shipping	weekly	
Iraklion	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Istanbul	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Izmir	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Koper	Grimaldi Lines	I.M.S.	7-8/month	Also conventional services
La Valletta	Sermar Line	Spedra	3-4/month	
Lattakia	Metz Container Line	Seamond	3-4/month	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	7-8/month	
	Sermar Line	Spedra	weekly	
Limassol	Adria Levant Line	Seamond	fortnightly	
	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Egyptian Navigation Co.	Ravenna Cargo - Ag. Tripovich	2-3/month	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	7-8/month	
Mersin	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	4-6/month	
	Sermar Line	Spedra	weekly	
Odessa	Metz Container Line	Seamond	3-4/month	
Piraeus	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	12-13/month	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	11-12/month	
Port Said	Metz Container Line	Seamond	3-4/month	
Rhodes	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Tartous	Sermar Line	Spedra	weekly	
Thessaloniki	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Tripoli (Lebanon)	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Tunisi	Metz Container Line	Seamond	3-4/month	
Varna	Metz Container Line	Seamond	3-4/month	
Yeysk	RMT	Spedra	2-3/month	Transit to all C.I.S. Regions / Also conventional services

Destinazione Bound for	Compagnia di Navigazione Shipping Company	Agenzia Marittima Shipping Agency	Frequenza Frequency	Note Remarks
----------------------------------	---	---	-------------------------------	------------------------

conventional service

PERSIAN GULF - INDIAN OCEAN

Abu Dhabi, Bandar Abbas, Bandar Imam Khomeini,
Doha, Damman, Dubai, Hodeidah, Jebel Ali, Jeddah,
Jubail, Kuwait, Mina Qabos, Ummqasr

Boyad Shipping Line	Intercontinental S.A.	monthly
---------------------	-----------------------	---------

roll on - roll off service

MEDITERRANEAN/ BLACK SEA

Alexandria	Egyptian Navigation Co.	Ravenna Cargo - Ag. Tripcovich	2-3/month	Also container and conventional services
	Grimaldi Lines	I.M.S.	3-4/month	Also container and conventional services
Ashdod	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Catania	Adriatica	Spedra	14/month	Coastal shipping service
Haiifa	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Izmir	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Koper	Grimaldi Lines	I.M.S.	7-8/month	Also container and conventional services
Limassol	Egyptian Navigation Co.	Ravenna Cargo - Ag. Tripcovich	2-3/month	Also container and conventional services
Piraeus	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services

Trasbordo a Feeder service via	Aree Geografiche / Porti Regions / Ports	Compagnia di Navigazione Shipping Company	Agenzia Marittima Shipping Agency	Frequenza Frequency
--	--	---	---	-------------------------------

**servizi
con trasbordo
feeder services**

Ashdod	Antwerp - Bristol - Cork - Esbjerg - Portbury - Setubal - Southampton - Wallhamn	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly
Gioia Tauro	Mediterranean and Black Sea, East Africa and Red Sea, Persian Gulf, Far East and South East Asia, Oceania, North and South America	Hapag Lloyd	Margest	weekly
	Mediterranean and Black Sea, North West Europe, Red Sea and South Africa, Persian Gulf, Far East and South East Asia, Oceania, North and South America	Maersk Line	Archibugi	weekly
	Persian Gulf, Far East and South East Asia	Senator Lines	Deep Sea	1-2/week
	All destinations	United Feeder Service		weekly
Koper	Mediterranean and Black Sea, Red Sea and South East Africa	Zim Israel Navigation	Adriatic Shipping	weekly
Piraeus	Mediterranean and Black Sea, Red Sea and Persian Gulf, Far East and South East Asia, Oceania, North and South America	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	12-13/month
Taranto	Alessandria - Bar - Famagusta - Port Said - Tunisi - Gemlik - Istanbul - Izmir - Limassol	Sermar Line	Spedra	2-3/month
	Far East, South East Asia and Indian Ocean, Oceania	Evergreen	Sisam Adria	weekly
	All destinations	United Feeder Service		weekly

Manifestazioni e Fiere

- 
- 10-18 settembre • Trieste
Port planning, urbanism, economics, design
Corso Internazionale
- 11-13 settembre • Genova
Seatrade Med
Crociere e Traghetto
- 18-19 settembre • Londra
ICT in Ports
Tecnologie informatiche
- 18-20 settembre • Rodi
Ports & Marinas 2002
Lavori marittimi
- 23-27 settembre • Tripoli (Libia)
ItalExpoLibia 2002
Prodotti e tecnologie italiane in Libia
- 24-27 settembre • Berlino
Innotrans 2002
Tecnologia applicata ai trasporti
- 25-28 settembre • Padova
TRAMAG Salone Internazionale movimentazione
Trasporti e Logistica
- 1-5 ottobre • Rimini
Tecnargilla
Tecnologie e forniture all'industria ceramica e del laterizio
- 1-6 ottobre • Bologna
Cersaie 2002
Ceramica per l'edilizia
- 22-25 ottobre • Dalian (Cina)
8th International Cities and Ports Conference
Città e porti
- 28-30 ottobre • Genova
ELF - European Logistics Forum
Trasporti e Logistica
- 30 ott. - 3 nov. • Istanbul
Exposhipping 2002
Trasporti marittimi
- 12-13 novembre • Marsiglia
Mediterranean Sea Transport & Logistics Conference
Trasporti e Logistica
- 10-12 dicembre • Rotterdam
Intermodal
Trasporti e Logistica