



Solitamente dicembre è tempo in cui si fanno i bilanci e si tirano le somme dell'attività dell'anno appena trascorso.

Per il porto di Ravenna i lavori avviati procedono rispettando le tempistiche di realizzazione, i progetti in corso seguono il proprio iter di approvazione, i traffici continuano a crescere.

Il Piano Regolatore del Porto è in via di completamento e il nuovo Piano Operativo Triennale (2003-2005) che verrà presentato questo mese (e a cui verrà dato ampio spazio nel prossimo numero della Newsletter, n.d.r.) definirà gli obiettivi e le strategie per il futuro del porto.

Un futuro che dovrà vedere un ulteriore salto di qualità attraverso la specializzazione dei terminal e l'allargamento della gamma dei servizi per rendere Ravenna sempre più pronta a svolgere un ruolo importante in mercati quali sono quelli della portualità e dello shipping dalle marcate caratteristiche competitive. Le banchine in via di completamento saranno infatti sufficienti a garantire l'assorbimento del trend di aumento dei carichi in cui il porto tradizionalmente eccelle mentre quelle nuove dovranno essere destinate a traffici nuovi.

In questo senso occorrerà lavorare per confermare la supremazia in Adriatico sulle rotte delle Autostrade del Mare ma anche acquisire quote di mercato nel settore dei passeggeri, siano essi in traghetto o in crociera, mentre assume crescente importanza la possibilità per il porto di disporre di collegamenti rapidi ed efficaci con la viabilità primaria.

È una sfida questa a cui è chiamata l'Autorità Portuale, ma che dovrà coinvolgere anche le altre istituzioni e, soprattutto, gli operatori privati.

Dott. Remo Di Carlo
Presidente dell'Autorità Portuale

Editoriale

Editorial

December is usually the month for doing the accounts

and calculating the important figures for the year just ended.

For the port of Ravenna the works that have been started are proceeding according to schedule, the plans now being made are going through the process of approval and the volume of traffic continues to grow.

The Port Development Scheme is in the process of being completed and the new Three Year Operational Plan (2003-2005), which is to be presented this month (and which will be given extensive coverage in the next issue of the Newsletter, *editor's note*), will define the objectives and strategies for the future of the port.

A future which must see a leap to a higher level of quality by means of specialisation of the terminals and broadening of the range of services in order to make Ravenna increasingly prepared to play an important role in the markets such as those of port activity and shipping with their strong competitive nature. The wharves now being finished will in fact be sufficient to guarantee absorption of the increasing trend in loads in which the port has traditionally excelled while new wharves must be devoted to new kinds of traffic.

In this sense it will be necessary to work towards confirming supremacy in the Adriatic Sea on the "Sea Motorways" routes but also to obtain shares of the market in the passenger sector, whether ferries or cruise ships, while the availability of rapid efficient connections with the main roadnet is assuming increasing importance.

This is the challenge that the Port Authority is called to meet, but which must also involve other institutions and above all, private operators.

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

- Le opere appaltate con i fondi della Legge 413 del 1998 stanno procedendo secondo la tabella di marcia prestabilita.

- In particolare le due nuove banchine che dovrebbero essere terminate entro il 2003 sono ben oltre la metà dei lavori previsti.

- Più nel dettaglio, per la banchina da 215 metri in Trattaroli destra è stato completato sia il palancoato metallico che la trave di coronamento come pure le piastre prefabbricate di controvento. Occorre ancora realizzare i tiranti, il piazzale ed il dragaggio.

- Per la banchina da 203 metri ubicata nella Piallassa del Piombone ovest è stato completato sia il palancoato che la tirantatura mentre mancano ancora il piazzale ed il dragaggio.

- Le altre due banchine previste per il 2004 stanno procedendo a velocità leggermente differente ma per entrambe si prospetta il rispetto del termine di fine lavori.

- Sono state avviate anche le opere per il raddoppio della via Baiona a cui l'Autorità Portuale contribuisce con una parte significativa del finanziamento e che sono in carico all'Amministrazione Comunale. Anche per questo importante intervento infrastrutturale, che permetterà di disporre di una arteria adeguatamente strutturata per sopportare i flussi di traffico derivanti da un uso sia portuale (destinato a crescere nel tempo) che turistico, consentendo nel contempo di eliminare un punto di possibile strozzatura per i progetti di sviluppo delle Autostrade del Mare, sembra confermata la tempistica di completamento fissata per il 2005.

- È arrivata l'autorizzazione per l'installazione del correntometro ed ora si potrà procedere all'acquisto. Tale strumento è indispensabile per migliorare le condizioni di navigabilità del canale e per far sì che non vi siano più differenze tra le manovre di entrata e di uscita dal porto durante la navigazione notturna. Si prospetta che il correntometro possa essere operativo nei primi mesi del 2003.

- The works contracted using funds provided by the provisions of Law 413 of 1998 are proceeding according to schedule.

- In particular the two new wharves which should be finished by 2003 are now more than half way through the planned works.

- In more detail, for the 215m wharf on the Trattaroli right bank the metal sheet-piling and the capping beam have been finished as well as the prefabricated windbrace plates. The tie-rods, parking area and

dredging are yet to be done.

- For the 203m wharf located in the west Piombone Tideway the sheet-piling and bracing have been completed while the parking area and the dredging are yet to be done.

- The other two wharves planned for 2004 are proceeding at a slightly different pace but in both cases work should be finished by the completion date.

- Also started up are the works for doubling the width of the Via Baiona, for which the Port Authority is contributing a significant part of the financing and for which the Municipal Administration is responsible. The completion date fixed for 2005 seems to be confirmed for this important infrastructure project which will make available an arterial road capable of carrying the traffic flow deriving from both port demands (destined to grow in time) and tourist demands and at the same time eliminate a possible bottleneck for the "Sea Motorways" development projects.

- Authorisation has also come through for the installation of the current meter and it is now possible to proceed with its purchase.

This instrument is indispensable for improving the conditions of navigability in the canal so that there are no longer differences between the manoeuvres for entering and leaving the port during the night. The current metre is expected to be operational in the early months of 2003.



Promotion

Una missione economica a Monaco di Baviera, promossa dall'Autorità Portuale e dalla C.C.I.A.A. di Ravenna, è stata organizzata nel mese di ottobre al fine di presentare i servizi e le infrastrutture del porto di Ravenna a importanti operatori bavaresi dei settori dell'industria, dei trasporti e della logistica.

Il Presidente dell'Autorità Portuale, nel corso del suo intervento, ha messo in luce le caratteristiche che rendono lo scalo ravennate interessante per il mercato tedesco: la convenienza in termini di tempo - soprattutto per i traffici con i Paesi del Mediterraneo Orientale ed il Mar Nero, nonché, attraverso la nuova rete di servizi feeder, anche con il Far East - l'affidabilità e l'elevata qualità dei servizi. Fondamentale in tal senso, per cogliere appieno le opportunità presentate, sarà l'introduzione di collegamenti ferroviari tra Ravenna e la Germania annunciata da Roberto Ferrari del T.C.R.

I servizi presentati rendono molto più vicina al nostro porto la Baviera che è uno dei principali distretti industriali europei ed un'importante partner commerciale della regione Emilia Romagna.

Al fine di promuovere tutte le potenzialità del porto di Ravenna si è svolto anche un incontro con rappresentanti del settore turistico e operatori del settore crocieristico nel corso del quale è stata illustrata l'ampia offerta turistica dell'area ravennate.

La risposta da parte tedesca all'iniziativa è stata molto incoraggiante e propositiva. Già ben consolidato è invece il ruolo svolto dal porto di Ravenna sul mercato turco e, tramite la partecipazione a

"Exposhipping", importante fiera e conferenza internazionale del settore marittimo nell'area del Mediterraneo orientale svoltasi a Istanbul dal 30 ottobre al 3 novembre, l'Autorità Portuale ha voluto consolidare i contatti esistenti ed avviarne di nuovi. Significativa, infatti, è la quota (27% del totale nazionale) di commercio estero italiano che transita dal porto di Ravenna da/per i porti turchi, con una variazione nella movimentazione merci che è più che raddoppiata nel periodo compreso tra il 1996 ed il 2001.

An economic affairs mission to Munich

promoted by the Ravenna Port Authority and the Ravenna Chamber of Commerce, was organised for the month of October in order to present the services and infrastructures of the Port of Ravenna to important Bavarian operators in the industrial, transport and logistics sectors.

In the course of his presentation, the President of the Port Authority stressed the features that make the Port of Ravenna interesting for the German market: convenience in terms of time – especially for traffic heading for the countries of the Eastern Mediterranean and the Black Sea, as well as through the new feeder service network, also for the Far East – the reliability and high quality of the services. The introduction of rail links between Ravenna and Germany, to be announced by Roberto Ferrari of T.C.R., will be of fundamental importance in this regard.

The services presented bring Bavaria, which is one of the main industrial areas of Europe and an important commercial partner with the Emilia Romagna Region, much closer to our port.

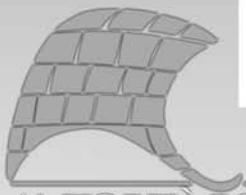
For the purposes of promoting all the potential of the Port of Ravenna a meeting has also taken place with representatives of the tourist sector and cruise sector operators during which the wide range of the tourist offer in the Ravenna area was explained.

The response to the initiative from the German side was very encouraging and constructive.

The role of the Port of Ravenna in the Turkish market instead has been well consolidated. By taking part in "Exposhipping", an important fair and international conference in the maritime sector of the Eastern Mediterranean area that took place in Istanbul from 30 October to 3 November, the Port Authority desired to consolidate existing contacts and start up new ones. Indeed, much importance can be attached to the fact that the share (27% of the domestic total) of Italian foreign business passing through the Port of Ravenna to and from Turkish ports has more than doubled in the quantity of goods transported during the period from 1996 to 2001.



News from the port of Ravenna



AUTORITÀ PORTUALE
DI RAVENNA

pag. 5

Attività dell'Autorità Portuale

pag. 7

Convegno: Sicurezza
nella Navigazione Marittima

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 8 - dicembre 2002

Direttore Responsabile

Luca Antonellini

Redazione

**Sandra Bini, Valentina Contadini,
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

Delibera n. 27 del Comitato Portuale del 19 settembre 2002 "Porto turistico di Marina di Ravenna" - Approvazione P.U.P.

Il Comitato Portuale

(.....)

- vista la Delibera n. 2 del 30.01.1998, con la quale il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Ravenna ha adottato la "Variante al Piano Regolatore Portuale relativa agli interventi di razionalizzazione nel porto canale di Ravenna";

- vista la nota del 07.01.1999 con cui la Società Seaser S.r.l. presentò all'Autorità Portuale di Ravenna gli elaborati relativi al "Piano Unitario Particolareggiato di Marina di Ravenna", redatti in conformità alle previsioni della Variante al Piano Regolatore Portuale, all'epoca in corso d'approvazione;

- vista la delibera n. 29 del 27.05.1999 con cui il Comitato Portuale approvò la controdeduzione alle osservazioni presentate sulla proposta di P.U.P. suddetta, a seguito di pubblicazione avvenuta dal 10.02.1999 al 15.04.1999;

- visti gli esiti della Conferenza di Servizi del 25.06.1999 ed i successivi pareri espressi dagli Enti;

- vista la lettera prot. n. 3221 del 19.04.2000 con cui il Responsabile del Procedimento, Segretario Generale dell'Autorità Portuale, dichiarò positivamente conclusa l'istruttoria relativa alla proposta di P.U.P. non dando corso comunque alla sua approvazione in quanto per l'atto occorre attendere la conclusione dell'iter della Variante al P.R.P.;

- visto il decreto DEC/VIA/5420 del 06.11.2000 con cui il Ministro dell'Ambiente, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, espresse giudizio positivo circa la compatibilità ambientale della Variante al P.R.P. con alcune prescrizioni anche relativamente al porto turistico di Marina di Ravenna;

- vista la delibera n. 1111 del 12.06.2001 con cui la Giunta della Regione Emilia Romagna ap-

provò definitivamente la Variante al P.R.P. con ulteriori prescrizioni, una delle quali riguardante il Piano Unitario Particolareggiato sul Porto Turistico di Marina di Ravenna;

- vista l'istanza del 19.12.2001 presentata dalla società Seaser affinché l'Autorità Portuale esaminasse gli elaborati progettuali modificati, per risconfermare l'ottemperanza a quanto richiesto dal Decreto di VIA e quindi pervenire all'approvazione del progetto e conseguentemente "procedere agli atti amministrativi necessari per il rilascio delle conseguenti concessioni demaniali";

- vista la lettera del 28.06.2002 con cui l'Autorità Portuale comunicò alla società Seaser le modalità di articolazione dell'istanza per l'approvazione del progetto e per la successiva attivazione del procedimento di cui all'art. 1, comma 1 del D.P.R. 509/97;

- vista la nota del 22.07.2002 con cui la società Seaser ha aggiornato la precedente proposta di Piano Unitario Particolareggiato relativo al Porto Turistico di Marina di Ravenna;

- visti i pareri dell'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Ravenna, dell'Agenzia del Territorio - Ufficio Provinciale di Ravenna, e dell'Agenzia delle Dogane - Circoscrizione di Ravenna;

- vista la relazione del 18.09.2002 a firma del Capo Sezione Tecnica e del Responsabile del Procedimento, Segretario Generale dell'Autorità Portuale, che dà conto delle fasi dell'istruttoria espletata ai fini dell'approvazione della proposta di Piano Unitario Particolareggiato, delle caratteristiche di tale progetto e delle modifiche ad esso apportate nel corso dell'istruttoria per ottemperare alle prescrizioni di Valutazione di Impatto Ambientale, ritenendola meritevole di approvazione;

- considerato l'interesse dell'Autorità Portuale alla valorizzazione del demanio nelle aree in oggetto e a dare attuazione al Piano Regolatore Portuale, e che il P.U.P. e P.U.E.P. sono mezzi essenziali per il raggiungimento di tale scopo;

- ritenuti positivi i contenuti progettuali della proposta di P.U.P., concordando pertanto con quanto espresso nella relazione sopra menzionata;

- considerata la possibilità di attuazione del Piano Unitario Particolareggiato relativo al Porto Turistico di Marina di Ravenna secondo quanto previsto dal D.P.R. 509/97;

DELIBERA

- di approvare il Piano Unitario Particolareggiato relativo al Porto Turistico di Marina di Ravenna composto dagli elaborati di cui all'allegato elenco;

(.....)

Delibera n. 34 del Comitato Portuale del 14 novembre 2002 "Realizzazione della nuova sede dell'Autorità Portuale di Ravenna" - Aggiudicazione gara

Il Comitato Portuale

(.....)

- visto il Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2001-2003, di cui al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 5374/21/65 del 21.06.2000, adottato dal Comitato Portuale con Delibera n. 51 del 30.11.2000 con particolare riferimento all'Elenco Annuale;

- vista la Delibera del Comitato Portuale n. 43 del 29.11.2001 con la quale è stato approvato il progetto esecutivo redatto dall'Associazione temporanea di professionisti Dott. Arch. Anita Maria Sardellini - Dott. Ing. Paolo Zoppi relativo alla "Realizzazione della nuova sede dell'Autorità Portuale di Ravenna", nonché le modalità di affidamento dell'appalto ed è stata altresì impegnata la spesa di € 4.596.466,40, corrispondente al totale del quadro economico (comprensiva anche delle spese per pubblicità);

(.....)

- visto il verbale di aggiudicazione

Attività dell'Autorità Portuale di Ravenna

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

ne del 07.05.2002 dal quale risulta provvisoriamente aggiudicataria dell'appalto dei lavori di "Realizzazione della nuova sede dell'Autorità Portuale di Ravenna" l'A.T.I. Comes S.r.l. - Antonio e Raffaele Giuzio S.r.l., che ha presentato un ribasso pari al 11,45%, per l'importo di € 3.458.340,37, sulla base dell'asta di € 3.905.447,07, a cui va aggiunto importo di € 29.954,50 relativo ad oneri per l'attuazione dei piani per la sicurezza non soggetto a ribasso, per un totale contrattuale pari a € 3.488.294,87;

(.....)

- vista ad oggi l'assenza di cause ostative alla definitiva aggiudicazione dell'appalto di cui trattasi all'impresa A.T.I. Comes S.r.l. - Antonio e Raffaele Giuzio S.r.l., Zona Industriale Tito Scalo - 85050 Tito Scalo (PZ);

(.....)

DELIBERA

- di approvare gli allegati processi verbali sopra richiamati;

(.....)

Delibera n. 41 del Comitato Portuale del 14 novembre 2002 Servizio di erogazione di mutui bancari ex D.M. 2 maggio 2001 - Approvazione documenti di gara

Il Comitato Portuale

(.....)

- visto l'art. 9, comma 1, della legge 30 novembre 1998, n° 413 che prevede l'adozione e il finanziamento di un programma per opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti;

- considerato che le risorse di cui al sopraindicato art. 9 L. 413/98, sono state rifinanziate dall'art. 54, comma 1 della legge n° 488/1999 e dall'art. 144, comma 1, della legge n° 388/2000;

- considerato che con Decreto in data 02.05.2001 pubblicato sulla G.U. del 28.08.2001 il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha disposto la ripartizione delle risorse di cui alle leggi precitate per la realizzazione degli interventi compresi nei programmi triennali adottati ai sensi dell'art. 14 della legge n°109/1994 per un importo complessivo (somma delle rate quindicennali) di Lit./Miliardi 140,1 (€ 72.355.611,60);

- considerato che ai sensi dell'art. 2 del predetto decreto ciascuna Autorità Portuale contrae non più di un mutuo per ciascuno dei periodi quindicennali in cui è ripartito il finanziamento, fermo rimanendo a carico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'onere e la cura di provvedere direttamente al pagamento delle rate semestrali di ammortamento;

- considerato che, con Delibera del Comitato Portuale n. 58 del 20.12.2001, è stato assunto da parte di questa Autorità un mutuo quindicennale con la Cassa Depositi e Prestiti a valere sull'importo a disposizione di questa Autorità per il periodo 2001-2015, pari a Lit./Miliardi 51,0 (€ 26.339.301,85) il cui valore attuale è stato determinato con atto della Cassa Depositi e Prestiti del 29.01.02 in € 18.376.309,74;

- considerato che, pertanto, residuano da acquisire mutui a valersi sugli importi a disposizione di questa Autorità per il periodo 2002-2016, pari a Lit./Miliardi 59,1 (€ 30.522.602,74), e per il periodo 2003-2017, pari a Lit./Miliardi 30,0 (€ 15.493.706,97);

- vista la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Prot. n° DEM/1 844 del 30.04.2002 indirizzata a tutte la Autorità Portuali, con la quale la competente Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione Marittima e Interna invita a predisporre il bando di gara per il perfezionamento di contratti di mutuo in attuazione di quanto disposto con il predetto D.M. 02.05.2001 secondo lo schema finanziario già adottato dal Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica (ora Ministero dell'Economia e delle Finanze) con proprio Decreto del 09.03.1999 per gli interventi destinati alla "Salvaguardia Venezia";

- tenuto conto delle preliminari intese intervenute con la competente Unità di Gestione delle Infrastrutture per la Navigazione ed il Demanio Marittimo per il perfezionamento della gara secondo schemi volti anche ad ottimizzare in termini di risultato il capitale netto sviluppabile da ognuna delle operazioni quindicennali assunte a totale carico del Ministero Vigilante e secondo i limiti di impegno annuale disposti con il predetto D.M. 02.05.2001;

(.....)

DELIBERA

- di procedere all'acquisizione dei mutui come in premessa citato mediante pubblico incanto ai sensi del DLgs. 157/95;

(.....)

- di dare mandato al Presidente dell'Autorità Portuale di apportare alla documentazione di cui sopra e, in particolare, alle bozze di contratto, le modificazioni eventualmente richieste dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Convegno

*Problematiche giuridiche
relative alla sicurezza in ambito portuale*

Prof. MAURO CASANOVA

1. Prima di affrontare il tema della disciplina della sicurezza in ambito portuale, credo che occorra prendere le mosse dalla nozione di porto il quale, ai sensi dell'art. 28 cod. nav. e dell'art. 822 cod. civ., rappresenta un bene demaniale unico comprensivo tanto delle aree a terra quanto degli specchi acquei che lo compongono.

Peraltro tale concezione unitaria, legata alla demanialità del porto connessa alla "fisicità" del bene nel suo complesso, non resiste completamente se si passa all'esame dell'attuale normativa, la quale – non solo per quanto attiene i porti, ma più in generale con riguardo a tutti i beni del demanio marittimo – segue una linea tendenziale diretta a separare, sotto vari profili, il "versante terra" dal "versante mare" in rapporto alle competenze ed alla disciplina delle attività che si svolgono nelle due distinte aree.

In effetti, uno dei tanti aspetti del processo di graduale e forte scomposizione dell'ormai tramontata monolitica unitarietà del demanio marittimo è costituito proprio anche dalla separazione, che ho appena posto in evidenza, tra terra e mare.

Descrittivamente si potrebbe osservare, in linea generale, come per quanto attiene il demanio marittimo, allargato alla considerazione degli specchi acquei che ne fanno parte e, se si vuole, del mare territoriale, si sia attuato, utilizzando una terminologia ormai abbandonata, un decentramento autarchico sempre più spinto per la parte a terra, mentre per quella a mare è stato sostanzialmente mantenuto lo schema esistente dell'amministrazione diretta sia centrale che periferica con il correlato decentramento gerarchico.

Basti pensare alle vicende normative relative al c.d. demanio costiero dove la scissione si è progressivamente accentuata con un ruolo sempre più intenso assegnato alle Regioni ed agli enti locali a partire dalla delega delle funzioni amministrative sulle aree demaniali marittime adibite a fini turistico-ricreativi attuata con l'art. 59 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616. In un primo momento, allorché la delega è stata concretamente attuata, si è mantenuto una sorta di legame funzionale con l'Autorità marittima attraverso l'utilizzabilità delle Capitanerie di Porto in forza del disposto dell'art. 8, comma 1, della L. 23 dicembre 1996, n. 647, legame ormai definitivamente reciso con l'art. 52, comma 1, della L. 23 dicembre 2000, n. 338, derivandone che tutto quanto attiene le funzioni amministrative sulle aree del demanio costiero trovano nell'ente regionale ed in quello locale il soggetto fornito di poteri, mentre le funzioni amministrative sulle aree a mare restano di competenza delle Capitanerie di Porto, anche nella loro articolazione di Guardia Costiera.

2. Un analogo processo di separazione è riscontrabile nella disciplina portuale quale emerge dalla legge di riforma 28 gennaio 1994, n. 84.

Quanto si è sopra detto è particolarmente evidente proprio in tema di sicurezza, avuto specifico riguardo ai numerosi porti italiani nei quali è stata istituita l'Autorità portuale, porti che configurano, per la loro complessiva rilevanza, quelli che concretamente presentano un maggior, se non esclusivo, interesse.

Mi sembra opportuno, a questo punto, operare preliminarmente un breve inventario delle principali norme della L. 84/1994 che riguardano il tema in esame.

A) Per quanto attiene i compiti delle Autorità portuali viene innanzi tutto in rilievo l'art. 6, comma 1, che, alla lettera a), prevede che esse esercitano compiti di "indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, di cui all'art. 16, comma 1, e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche con riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene e del lavoro in attuazione dell'art. 24". La norma, prima ancora che con il successivo art. 24, va letta altresì unitamente alle specifiche previsioni dell'art. 18, comma 6, lett. b) che impone ai destinatari dell'atto concessorio, per l'esercizio delle attività inerenti le operazioni portuali, il possesso di "adeguate attrezzature tecniche ed organizzative idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi", ponendosi così in particolare evidenza l'aspetto della sicurezza in relazione ad attività portuali di particolare importanza quali quelle svolte nei terminali che appaiono oggi le strutture più significative di un moderno porto commerciale.

Il richiamato art. 24 della L. n. 84/1994 prevede, tra l'altro, che ai lavoratori portuali si applichino le disposizioni generali in materia di sicurezza ed igiene del lavoro stabilendo, in specie, al comma 2 bis, che "ferme restando le attribuzioni delle unità sanitarie locali competenti per territorio, nonché le competenze degli uffici periferici di Sanità marittima del Ministero della Sanità spettano alle Autorità portuali i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa", prevedendosi altresì, al comma 3, l'emanazione da parte del Governo, entro sei mesi dall'entrata in vigore della L. n. 84/1994, di "un regolamento contenente le disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro applicabili alle operazioni portuali ed alle operazioni di riparazione, trasformazione e manutenzione navale svolte negli ambiti portuali".

B) Per l'individuazione dei compiti dell'Autorità marittima viene essenzialmente in rilievo l'art. 14 del-

**La sicurezza
nella navigazione
marittima:
controllo pubblico
e responsabilità**

Ravenna,
27-28 settembre 2002



la L. n. 84/1994 che, al comma 1, dispone che “ferme restando le competenze attribuite alle Autorità portuali ... spettano all’Autorità marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali e le rimanenti funzioni amministrative”.

Al comma 1 bis, l’art. 14 prevede poi che “i servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generali atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell’approdo”, attribuendo contestualmente la competenza a regolare la materia di tali servizi al Ministero e, in sede locale, all’Autorità marittima.

3. Il quadro normativo fondamentale che, come in precedenza osservato, mi pare si ispiri tendenzialmente alla separazione del “versante terra” dal “versante mare”, segnala come il problema fondamentale sotto il profilo giuridico non sia tanto quello relativo all’applicazione delle norme tecniche volte alla tutela della sicurezza, peraltro indissolubilmente legate a quelle dell’igiene dei luoghi di lavoro e della salute dei lavoratori, quanto quello dell’effettivo riparto delle competenze, complicato dalla circostanza che tale riparto non coinvolge solo l’Autorità portuale e l’Autorità marittima, ma anche altri organi tra cui, principalmente, le Aziende sanitarie locali e gli uffici di Sanità marittima.

4. Non è possibile, nell’ambito di quanto detto, scendere all’esame delle specifiche problematiche che si possono presentare. Mi limiterò a qualche significativa notazione.

A) Per quanto riguarda il “versante terra”, le Autorità portuali in materia di sicurezza soffrono maggiormente la “concorrenza”, se è permessa l’espressione, degli organismi sanitari.

Tanto è vero che, per le attività svolte a terra, si è reso necessario un intervento legislativo, sia pure parziale, conseguente alla non osservata disposizione del comma 3 dell’art. 24, non avendo il Governo – a quanto risulta – fatto uso, entro i sei mesi,

del potere regolamentare conferitogli per la disciplina della sicurezza applicabile alle operazioni portuali ed alle attività di riparazione navale.

In effetti, con legge 31 dicembre 1998, n. 485, è stata conferita delega al Governo ad emanare “uno o più decreti legislativi diretti ad adeguare la vigente normativa sulla sicurezza e la salute dei lavoratori sul luogo di lavoro alle particolari esigenze dei servizi espletati sia sui mezzi nazionali di trasporto marittimo sia su quelli adibiti alla pesca, nonché dei servizi nei porti, comprese le operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale” (art. 1, comma 1).

Ne sono scaturiti due diversi decreti legislativi uno dei quali, il D.lvo 27 luglio 1999, n. 272, che ora viene in rilievo, ha ad oggetto testualmente l’“adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell’espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale”.

Come si vede è stata portata a livello legislativo la normativa specifica per la sicurezza nel settore portuale che inizialmente, ai sensi dell’art. 24, comma 3, L. n. 84/1994, doveva trovare la propria sede ad un più semplice livello regolamentare.

Si può quindi dire che nella sostanza il D.lvo 27 luglio 1999, n. 272, viene a configurare la “summa” della regolamentazione di carattere tecnico-burocratico per la sicurezza e la tutela dei lavoratori in ordine alle più rilevanti attività che si possono svolgere in un porto.

Le norme che interessano maggiormente sono, invece, quelle relative alla competenza che, in gran parte, appare essere devoluta all’Autorità portuale tant’è vero che, all’art. 3 del D.lvo n. 272/1999, contenente le definizioni, si precisa, alla lett. i), che per “Autorità” si intende “l’Autorità portuale o, ove non istituita, l’Autorità marittima”.

Sorgono però problemi allorché ci si accorge che le Autorità portuali non si sostituiscono completamente ad altri organismi perché, se hanno indubbiamente un compito di controllo, di vigilanza e di irrogazione di sanzioni amministrative in ordine al rispetto, da parte di tutti i soggetti obbligati, della normativa tecnica sulla sicurezza, esse però si fermano di fronte a quelle violazioni che comportano sanzioni contravvenzionali di natura penale in ordine alle quali permane la competenza degli organismi sanitari – le Aziende Sanitarie locali – che rimangono, in forza dell’art. 61 del Decreto legislativo in esame, “l’organo di vigilanza competente per il procedimento diretto alla estinzione della contravvenzione di cui al Capo II del decreto legislativo 19 dicembre 1994, n. 758 e agiscono a tal fine in coordinamento con le autorità indicate dall’art. 23 del decreto legislativo n. 626 del 19 settembre 1994 e successive modificazioni”, autorità che, ai sensi della norma da ultima menzionata, sono costituite sostanzialmente dal Corpo dei Vigili del Fuoco.

In effetti mi sfugge quale sia la ragione per la qua-

le si sia ritenuto di spezzettare la materia, in rapporto alla competenza, dal momento che nulla impediva al legislatore di prevedere per gli addetti alla vigilanza delle Autorità portuali il conferimento della qualifica di ufficiali di polizia giudiziaria in relazione alle funzioni ispettive relative alla sicurezza nei porti.

Né, se si vuole entrare ancor più nel particolare, appare ragionevole che per certe misure di sicurezza vengano assegnate residue funzioni ed alcuni poteri all'Autorità marittima sottraendoli all'Autorità portuale.

A questo punto occorre notare come le competenze dell'Autorità portuale vengano delimitate, dal disposto dell'art. 24 della L. n. 84/1994 e dal D.lvo n. 272/1999 che ne costituisce una sorta di applicazione in luogo del previsto regolamento, alle sole attività inerenti le operazioni portuali e le riparazioni navali, mentre restano al di fuori del controllo e della vigilanza delle Autorità portuali tutte le altre attività che sono quindi oggetto della competenza di altri organi ed, in specie, delle Aziende Sanitarie locali.

Per vero, la più volte richiamata L. n. 485/1998 sembrava ampliare l'ambito di competenza delle Autorità portuali perché quale oggetto della delega contemplava genericamente "i servizi svolti nei porti" e quindi si poteva anche ritenere che tale legge intendesse ampliare l'ambito di applicazione dell'art. 24 della L. 84/1994, ristretto, come si è detto, alle sole operazioni portuali e alle riparazioni navali. Resta però il fatto che il D.lvo n. 272/1999 si è limitato, nell'ambito delle prescrizioni dell'art. 24, L. n. 84/1994, ai soli due suddetti settori.

B) Posso quindi, a questo punto, passare all'esame del "versante mare" in cui permane la competenza dell'Autorità marittima anche in quei porti ove sia stata istituita un'Autorità portuale.

Ritengo che la normativa, che comporta l'intervento da parte dell'Autorità marittima per quanto attiene la sicurezza sul versante mare possa essere suddivisa in tre filoni inerenti a:

i) il controllo e la vigilanza sulle navi in ambito portuale;

ii) la sicurezza della navigazione nelle acque portuali;

iii) i servizi tecnico-nautici. Questo terzo filone è collegato al secondo, anche se assume un particolare rilievo.

Esaminerò partitamente questi tre aspetti della sicurezza nell'ambito portuale.

i) Per quanto attiene il controllo sulle navi o comunque sui mezzi nautici devo subito rilevare come esso sia strettamente connesso e collegato al controllo sulla sicurezza della navigazione in generale in rapporto al mezzo nautico che viene utilizzato. Se l'argomento viene in rilievo ciò è dovuto alla circostanza che vigilanza e controllo vengono in generale concretamente attuati allorché la nave si trova ormeggiata in un porto.

Conclusivamente si può quindi affermare che le fun-

zioni relative alla sicurezza in ambito portuale per quanto riguarda le navi italiane o straniere sono sostanzialmente, e quasi esclusivamente, conferite all'Autorità marittima e significativamente al Comando Generale delle Capitanerie di Porto che, tra i propri compiti, ha proprio quello dell'esercizio delle "competenze tecniche in materia di sicurezza della navigazione marittima" come prevede l'art. 8, comma 1, lett. c) del D.P.R. 26 marzo 2001, n. 177, sulla organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ii) È possibile ora passare all'altro aspetto concernente le competenze che l'Autorità marittima esercita nell'ambito portuale e che riguarda più specificamente la navigazione nelle acque portuali.

Qui opera il rinvio del più volte menzionato art. 14, comma 1, L. n. 84/1994 in forza del quale all'Autorità marittima spettano tutte le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali.

Volendo esplicitare tale rinvio generale occorre evidentemente fare riferimento innanzi tutto al Capo I del Titolo III del codice della navigazione rubricato "dell'attività amministrativa e della polizia nei porti", integrato dalla relativa normativa di attuazione, contenuta nel Regolamento per la navigazione marittima, di cui all'art. 59 e seguenti.

Poiché, peraltro, l'art. 14, comma 1, L. n. 84/1994, nell'operare il segnalato rinvio, fa salve le competenze attribuite dalla stessa legge alle Autorità portuali, mi pare necessaria una duplice operazione per individuare in concreto la distribuzione delle relative competenze:

- individuare quali siano le norme del codice della navigazione e del relativo Regolamento, contenute al suddetto Capo I del Titolo III, che abbiano lo scopo di tutelare la sicurezza;

- individuare quali siano le attribuzioni concretamente attribuite alle Autorità portuali e quindi sottratte alle Autorità marittime.

Valutazione questa piuttosto semplice in linea teorica, ma tutt'altro che agevole in pratica, considerato che – a mio avviso – molte norme del codice della navigazione in materia di attività amministrativa, di polizia e di sicurezza nei porti sembrano rispondere contemporaneamente a diverse, ma concorrenti, esigenze tra le quali anche la sicurezza. In effetti vari poteri attribuiti all'Autorità marittima, specialmente quelli più dettagliatamente individuati dal Regolamento per la navigazione marittima, sembrano rispondere tanto a necessità di sicurezza, quanto all'esercizio di poteri per un corretto uso da parte degli utenti di banchine e di approdi a fini commerciali.

Solo un'accurata indagine, norma per norma, che non è possibile effettuare in questa sede, potrà portare ad una precisa individuazione delle singole competenze ed attribuzioni.

iii) Resta infine da esaminare l'aspetto relativo ai servizi tecnico-nautici, definiti anche ancillari alla navigazione, che, pur rientrando concettualmente nel

punto ii) inerente la sicurezza della navigazione nell'ambito delle acque portuali, presentano una tale rilevanza da richiedere una loro considerazione a parte, come del resto suggerisce la stessa normativa della L. n. 84/1994 che detta in proposito norme specifiche contenute nei commi 1 bis e 1 ter dell'art. 14. L'art. 14, comma 1 bis, definisce infatti i servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio testualmente come "servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo".

In linea di fatto devo osservare come, in effetti, i servizi tecnico-nautici attengono certamente alla sicurezza della navigazione perché essi appaiono comunque idonei a favorire quel particolare tipo di navigazione costituito dalle manovre delle navi nei porti.

Qui però si tratta di una scelta che il legislatore ha operato, direi, in modo reciso, enfatizzando l'aspetto della sicurezza rispetto a quello prettamente economico-commerciale unendo in una sola visione tutti i tipi di servizi tecnico-nautici senza considerare che essi probabilmente assumono, sotto il profilo tecnico, una diversa valenza tale da poter suggerire, forse, l'opportunità di una normativa differenziata. Comunque sia, peraltro, allo stato attuale la scelta da parte del legislatore verso una concezione unitaria volta a qualificare tutti i servizi tecnico-nautici come servizi d'interesse generale per motivi di sicurezza è stata fatta e di essa occorre prender atto. Per cui il problema vero non è quello della sicurezza, risolto in radice, ma quello attinente al risvolto commerciale, ossia quello delle conseguenze economiche che tale rigida disciplina comporta, risolto che la L. n. 84/1994 non considera – a mio avviso – in modo esauriente.

Con ciò peraltro si esce dallo stretto tema della sicurezza per affrontare quello dei costi che la sicurezza provoca e che per i servizi tecnico-nautici non sono certo di poco conto come dimostra la sempre più frequente litigiosità in argomento.

L'aver assegnato alle Autorità portuali un ruolo tutto sommato marginale rispetto a quello della Autorità marittima, avuto riguardo alla disciplina ed all'organizzazione dei servizi tecnico-nautici (art. 14, 1 ter, L. 84/1994), nonché per quanto riguarda il fondamentale aspetto della determinazione della misura delle tariffe (art. 14, 1 bis, L. 84/1994), in applicazione di quel criterio di separazione tra "versante mare" e "versante terra" cui all'inizio della relazione ho fatto cenno, comporta – ritengo – conseguenze non irrilevanti, in un'ottica di concorrenza tra i porti, per la produttività e per l'economicità di uno scalo dal momento che l'Autorità portuale non ha un effettivo controllo gestionale di un gruppo di servizi, offerti all'utenza, di notevole incidenza e qualificanti lo scalo stesso.

Aggiungerei che la severità della normativa in ordine alla tutela della sicurezza è stata registrata dalla stessa giurisprudenza. La Corte di Cassazione, a Sezioni Unite, con la recente sentenza del 24 gen-

naio 2002, n. 6488, ha deciso che, essendosi in presenza di servizi universali, non sussiste per l'utente neppure il diritto soggettivo ad autoprodurre, osservando quanto si legge testualmente nella motivazione e cioè che: "in sintesi, ed in linea generale, le norme concernenti l'ordinamento portuale contemperano le esigenze di disciplinare il porto come bene del demanio marittimo, al cui uso si riconducono anche profili di sicurezza pubblica, e ad un tempo come bene in cui si esplicano importanti attività economiche, nel cui ambito assumono sempre maggiore rilevanza gli aspetti imprenditoriali. Dall'interpretazione letterale e sistematica emerge che, relativamente ai servizi a terra, prevalgono nettamente le esigenze d'impresa, in conformità con i nuovi orientamenti fissati per le attività economiche dalla Comunità Europea, mentre la disciplina dei servizi in mare risente tuttora delle ragioni pubblicistiche, tra le quali assumono in questa sede rilievo quelle inerenti alla sicurezza pubblica".

Ciò anche se in sede comunitaria, in relazione a tali servizi, vengono invece offerte nuove aperture e prospettive.

La recente proposta di direttiva comunitaria "sull'accesso al mercato dei servizi portuali" sembra infatti tendere verso una diversa direzione sia pur con tutte le cautele imposte dalle esigenze di sicurezza. Basti leggere l'opinione della Commissione rispetto alla proposta del Parlamento europeo di escludere il servizio di pilotaggio dalla regolamentazione della futura direttiva. In proposito la Commissione ha osservato che "l'emendamento volto ad escludere il pilotaggio nel porto dagli obiettivi della direttiva non può essere accolto. Il pilotaggio è infatti un servizio commerciale cui vanno applicate le regole del Trattato. La Commissione riconosce trattarsi di un'attività particolarmente delicata dal punto di vista della sicurezza, ma ritiene che tale aspetto sia sufficientemente tutelato dal fatto che la proposta permette alle autorità competenti di valutare autonomamente la sicurezza, tenendo conto delle specificità locali, per fissare gli opportuni requisiti e trarre le necessarie conclusioni in merito alla possibile limitazione del numero di fornitori di servizi. La Commissione ritiene inoltre che sia possibile garantire la sicurezza pur eliminando talune pratiche attualmente in essere, che spesso gonfiano inutilmente i costi di spedizione".

Per cui l'articolato della proposta di direttiva comunitaria, pur attento alle esigenze di sicurezza, non esita a fornire una disciplina unitaria dei servizi portuali comprendenti cioè, oltre ai servizi tecnico-nautici, quelli relativi alla movimentazione delle merci e quello inerente i passeggeri, prevedendo per tutti i servizi portuali, nella misura concretamente possibile, l'applicazione dei generali principi della concorrenza e garantendo sempre il diritto all'autoproduzione, capovolgendo peraltro la "filosofia" della normativa italiana essenzialmente volta, come si è visto, a privilegiare l'aspetto della sicurezza rispetto a quello commerciale.

Navigando sul web

Trade and Development Report 2002

<http://www.unctad.org/en/pub/ps1tdr02.en.htm>

International Trade Statistics 2002

http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm

Maritime transport costs and port efficiency

http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/2002/03/08/000094946_02022604025029/Rendered/PDF/multi0page.pdf

Decisione del parlamento europeo e del consiglio per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

http://europa.eu.int/eur-lex/pri/it/lip/latest/doc/2002/com2002_0542it01.doc

4° Rapporto della Commissione Europea sul cabotaggio

http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/rpt/2002/com2002_0203en01.pdf

Sito di Italmed per le relazioni fra i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo

<http://www.ice.it/italmed/>

Architettura telematica italiana per il sistema dei trasporti - bozza 1

<http://www.trasportinavigazione.it/site.asp?HCod=7&LCod=0&IdDoc=966&Sezione=8>

Rapporto "Logistica e Sistema paese"

<http://www.federmanager.it/Default.asp>

Quaderno Confetra "Commercio Estero e Trasporti - anno 2000"

<http://www.confetra.com/it/centrostudi/quaderni.htm>

Progetto: "Sistemi informativi per la gestione di stazioni di trasbordo intermodale"

<http://www.uniontrasporti.camcom.it/ita/download/TelematicaNews.pdf>

Safety and security

http://www.americanshipper.com/prince/AUG02_seeking_safety_and_security.htm

Statistics

periodo
gennaio/ottobre
period
january/october

Per il porto di Ravenna i primi dieci mesi del 2002 mostrano un incremento percentuale dell'1% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, pari a quasi 200.000 tonnellate in più.

merce movimentata (tonn.)
goods handled (tons)

	anno / year 2002	anno / year 2001	differenza / variation
prodotti petroliferi / oil products	4.326.617	4.211.954	2,7%
prodotti chimici / chemicals	1.172.485	1.069.426	9,6%
altre rinfuse liquide / other liquid bulks	471.157	416.720	13,1%
Totale rinfuse liquide / Liquid bulks total	5.970.259	5.698.100	4,8%
minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione / Manufactures, bulding materials	4.558.278	4.687.494	-2,8%
derrate alimentari / foodstuff and feedstuff	2.224.429	2.022.242	10,0%
concimi / fertilizers	1.311.506	1.329.830	-1,4%
prodotti agricoli / agricultural products	781.231	412.404	89,4%
altre rinfuse solide / other solid bulks	403.518	358.794	12,5%
Totale rinfuse solide / Solid bulks total	9.278.962	8.810.764	5,3%
prodotti metallurgici / metallurgical products	2.137.095	2.702.591	-20,9%
derrate alimentari / foodstuff and feedstuff	339.777	369.951	-8,2%
altre merci varie / other break bulk	268.028	252.798	6,0%
merci in container / containerized goods	1.424.215	1.381.769	3,1%
merce su trailer / goods on trailers	754.384	762.142	-1,0%
Totale merci varie/ General cargo total	4.923.499	5.469.251	-10,0%
Totale merce movimentata Grand Total	20.172.720	19.978.115	1,0%

In termini di condizionamento è stato rilevato un consistente incremento per le rinfuse liquide (+5,0%), grazie ad un aumento, di quasi 120.000 tonnellate di prodotti petroliferi e 100.000 di chimici liquidi, perlopiù con origine/destinazione porti di cabotaggio nazionale, e ad un incremento delle derrate alimentari liquide, soprattutto melassa e oli/grassi.

Per le rinfuse solide si è registrata una crescita del 5,3% grazie all'aumento dei prodotti agricoli, dovuta in particolare all'importazione di cereali, principalmente frumento, dalla Russia e dall'Ucraina, e alle derrate alimentari, soprattutto farine di semi oleosi e di cereali, provenienti dal Sud America; in leggero calo invece i minerali da costruzione, ovvero la ghiaia importata dalla Croazia, a causa di una diminuzione dell'impiego in interventi infrastrutturali.

Un significativo calo si è riscontrato, fin dall'inizio dell'anno, per i prodotti metallurgici (-560.000 tonnellate), calo che ha determinato una diminuzione delle merci varie di quasi il 10%.

Tale flessione, come già altre volte riportato, ha come cause la scelta di ridurre le scorte accumulate nel 2001, e la scarsità di materie prime, come i coils, di cui i Paesi Extra UE hanno accresciuto i prezzi diminuendone l'offerta, al fine di mantenerne alto il valore.

Il collegamento Ravenna-Catania, risentendo della mancata operatività della linea dell'Anek Lines, ha registrato 900 pezzi in meno rispetto al 2001, ma conferma la leadership di Ravenna in Adriatico sulle rotte della Autostrade del Mare.

Sostanzialmente stabile, rispetto allo scorso anno, il traffico container. Va tuttavia rilevato che sono cresciuti i contenitori pieni, mentre sono diminuiti quelli vuoti, evidenziando un miglior bilanciamento dei traffici. Sono i primi risultati positivi che derivano dall'attivazione di nuovi servizi di linea.

For the Port of Ravenna the first ten months of 2002 have seen a percentage increase of 1% over the same period last year, equivalent to 200,000 tons more.

container movimentati containers movement	anno / year 2002	anno / year 2001	differenza/ variation
sbarchi pieni / unloading full (TEUs)	30.837	28.404	8,6%
sbarchi vuoti / unloading empty (TEUs)	36.846	38.617	-4,6%
Totale sbarchi / Unloading (TEUs)	67.683	67.021	1,0%
Totale sbarchi (pezzi) / Unloading (number)	51.571	51.029	1,1%
imbarchi pieni / loading full (TEUs)	59.518	61.001	-2,4%
imbarchi vuoti / loading empty (TEUs)	4.691	4.325	8,5%
Totale imbarchi / Loading (TEUs)	64.209	65.326	-1,7%
Totale imbarchi (pezzi) / Loading (number)	48.189	49.352	-2,4%
Container movimentati (TEUs) Containers handled total (TEUs)	131.892	132.347	-0,3%
Container movimentati (pezzi) Containers handled total (number)	99.760	100.381	-0,6%

rotabili linea Ravenna - Catania trailers Ravenna - Catania line	anno / year 2002	anno / year 2001	differenza/ variation
Pezzi movimentati Trailers handled total (number)	30.955	31.931	-3,1%

In terms of conditioning a consistent growth has been seen for bulk liquids (+5.0%), thanks to an increase of almost 120,000 tons of petroleum products and 100,000 tons of liquid chemicals, mostly coming from or destined for domestic coasting trade ports, and an increase in liquid foodstuff and feedstuff, mainly molasses and oils/fats.

For bulk solids a growth of 5.3% has been registered thanks to the increase in agricultural products due mainly to the import of cereals, mostly wheat, from Russia and the Ukraine and foodstuff/feedstuff, mostly oilseed and cereal flour coming from South America; slightly decreasing instead is the quantity of construction minerals in the form of gravel imported from Croatia due to a decrease in consumption in infrastructure projects.

A substantial drop since the beginning of the year has been seen for metallurgical products (-560,000 tons), a decrease that has caused a fall in the quantity of break bulk goods of almost 10%. This drop, already mentioned several times, is due to the decision to reduce the stocks accumulated in 2001 and the shortage of raw materials, such as coils, for which countries outside the EU have increased prices thus reducing demand in order to maintain its high value.

The Ravenna-Catania connection, suffering the effects of the missing Anek Lines operation, has experienced a drop by 900 pieces compared to 2001, but Ravenna's leadership in the Adriatic on the "Sea Motorways" routes is still confirmed.

Container traffic is basically stable compared to last year. It should be noted however that the quantity of full containers has increased while that of empties has decreased indicating a better traffic balance. These are the first positive results deriving from the starting up of new line services.

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	2-3/month	Also conventional services
	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Metz Container Line	Seamond	6-7/month	
Ashdod	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Maersk Line	Archibugi	weekly	
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Beirut	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	8-9/month	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	4-5/month	
	Seatrans	Seamond	weekly	Transit to Amman / Also conventional services
	Sermar Line	Spedra	6-7/month	
Constantza	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Metz Container Line	Seamond	6-7/month	
Damietta	Metz Container Line	Seamond	6-7/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	weekly	
Iraklion	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Istanbul	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Izmir	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	8-9/month	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	4-5/month	
Koper	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
La Valletta	Sermar Line	Spedra	6-7/month	
Lattakia	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Metz Container Line	Seamond	6-7/month	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	4-5/month	
	Sermar Line	Spedra	6-7/month	
Limassol	Adria Levant Line	Seamond	weekly	
	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Egyptian Navigation Co.	Ravenna Cargo	2-3/month	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	4-5/month	
Mersin	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Metz Container Line	Seamond	6-7/month	
	Sermar Line	Spedra	6-7/month	
	Odessa	Metz Container Line	Seamond	6-7/month
Piraeus	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	17-18/month	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	11-12/month	
Port Said	Metz Container Line	Seamond	6-7/month	
Rhodes	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Tartous	Sermar Line	Spedra	6-7/month	
Thessaloniki	Sarlis Container Service Co.	Ramar	5-6/month	
Tripoli (Lebanon)	Sarlis Container Service Co.	Ramar	4-5/month	
Tunisi	Metz Container Line	Seamond	6-7/month	
Varna	Metz Container Line	Seamond	6-7/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	fortnightly	Also container and conventional services
	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Ashdod	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Catania	Adriatica	Spedra	19-20/month	Coastal shipping service
Haifa	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.	weekly	Also container and conventional services
Limassol	Egyptian Navigation Co.	Ravenna Cargo	fortnightly	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, 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	Serpar 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

-
- 2-5 dicembre **Shanghai**
Marintec China 2003
Trasporti marittimi
- 4 dicembre **New Orleans**
The International Work Boat Show
Trasporti marittimi
- 10-12 dicembre **Rotterdam**
Intermodal Transport and Logistics 2002
Trasporti e Logistica
- 12-15 gennaio **Dubai**
Freezex
Zone franche e parchi tecnologici
- 16-18 gennaio **Berlino**
Fruit Logistica 2003
Ortofrutta
- 19-22 febbraio **Milano**
Salone delle grandi infrastrutture e dei sistemi della mobilità
Architettura e Urbanistica
- 25-27 febbraio ● **Hong Kong**
TOC 2003 Asia
Trasporti e Logistica
- 26-28 febbraio **Istanbul**
I&S Caspian & Black Sea Transport
Trasporti e logistica nei paesi dell'Asia Centrale
- 3-6 marzo **Il Cairo**
Cairo International Gas Technologies
Tecnologia dell'industria del gas naturale
- 3-7 marzo ● **Miami**
Seatrade - cruise shipping convention
Crociere e Traghetti
- 17-19 marzo **Kuala Lumpur**
Fiera annuale sugli oli vegetali di palma e noce di cocco
Alimentare
- 25-28 marzo **Mosca**
Transrussia 2003
Trasporti e Logistica
- 26-28 marzo **Parigi**
SITL
Trasporti e Logistica
- 26-28 marzo ● **Ravenna**
OMC 2003
Offshore
- 30 mar. - 2 apr. **Anversa**
13th International Harbour Congress
Ambiente e Sicurezza

• Saremo presenti nelle manifestazioni evidenziate