

È stata emanata dalla Capitaneria di Porto la nuova ordinanza relativa agli accosti a seguito della ultimazione dei lavori per l'allargamento della curva di Marina di Ravenna.

Nell'ordinanza, di cui verranno dati maggiori dettagli all'interno della rivista, è stato consentito l'accesso al porto a navi fino a 261 metri di lunghezza in orario diurno e fino a 236 metri in orario notturno con un buon incremento delle prestazioni rispetto alla situazione vigente in precedenza. Ultimati gli interventi di dragaggio attualmente in corso, è prevista una ulteriore estensione delle lunghezze ammissibili in orario notturno.

Con l'istituzione di un apposito steering committee sono entrate nel vivo le attività previste all'interno del Progetto di Sviluppo Pluriennale del Porto di Ravenna. Il Progetto ha come obiettivo quello di individuare le direttrici da perseguire allo scopo di migliorare il posizionamento competitivo del porto, i settori merceologici su cui puntare, le connessioni intermodali e logistiche da attivare e/o consolidare, le conseguenti dotazioni infrastrutturali di cui disporre ed una più funzionale organizzazione delle aree. Tale Progetto, che supera l'orizzonte temporale con cui solitamente è chiamata a confrontarsi l'attività di programmazione e di pianificazione dell'Autorità Portuale, ha il compito anche di fornire indicazioni ed indirizzi sia per la revisione del Piano Regolatore del Porto, i cui obiettivi di traffico in termini volumetrici sono stati raggiunti con largo anticipo, sia per la formulazione dei Piani Operativi Triennali, che devono individuare e trarre nel medio periodo investimenti ed azioni spesso di più lunga estensione.

Per far ciò è stata scelta la strada di condividere obiettivi e metodo di lavoro con una pluralità di soggetti, rappresentativi degli attori che a diverso titolo operano all'interno del contesto portuale, coinvolgendo gli operatori e le loro associazioni, le istituzioni locali e regionali (anche al fine del coordinamento con i rispettivi strumenti di programmazione) e le organizzazioni economico-sociali.

È ora in corso la fase di elaborazione delle linee guida per la redazione del Progetto, cui faranno seguito nei prossimi mesi i diversi lavori di analisi e di approfondimento nonché di valutazione.

Si ricorda infine l'indirizzo e-mail review@port.ravenna.it per tutti coloro i quali vogliono contribuire al dibattito avviato sul porto.

Luca Antonellini

The new Ordinance relative to approaches following the completion of the enlargement works on the Marina di Ravenna curve, was promulgated recently by the Harbour Master's Office.

The Ordinance (the details of which we shall provide further on in the review) allows access to the port by ships up to 261 metres long during diurnal navigation and up to 236 metres long during nocturnal navigation with improved services compared to the previous situation in force. A further extension of the admissible lengths during nocturnal navigation is subject to the future completion of the dredging works currently underway.

With the establishment of an appropriate steering committee, the activities foreseen within the ambit of the port of Ravenna's Multi-year Development Project went fully operational.

The Project's objective is to identify the guiding lines to be pursued with a view to improving the port's competitive position, the product types to concentrate on, the intermodal and logistic connections to be activated and/or consolidated, the consequent infrastructural equipment which it avails of and a more functional organisation of the areas. Such Project, which exceeds the timeframe with which it is usually called to confront the planning and organising activities of the Port Authority, also has the task of providing indications and directions both for the review of the port's Regulatory Plan, whose traffic objectives in terms of volume have by far already been achieved, but also for the formulation of Three-year Operational Plans, which must identify and aim at medium term investments and often longer term actions.

In order for this to happen, the path to sharing objectives and work methods among a plurality of subjects, representative of the actors who under various titles operate within the port context, has been chosen, involving operators and their associations, local and regional institutions (also with a view to coordinating the respective organisational instruments) and socio-economic organisations.

The elaboration phase of guide lines for the drafting of the Project, is now underway, the various analyses, studies as well as evaluations of which, will follow within the next months.

I'd like to finally remind all our readers of our e-mail address review@port.ravenna.it where they can send in their views and contribute to the open debate surrounding the port.

Luca Antonellini

dibattito sul porto

Qual è il ruolo del porto di Ravenna nell'ambito dell'economia provinciale e regionale?

Mi viene in mente una definizione ormai storica, che è stata utilizzata in molti documenti pubblici: 'Ravenna è il porto dell'Emilia-Romagna'.

Ritengo sia un'espressione che ancora adesso spiega quale sia il ruolo e l'importanza dello scalo ravennate per l'economia regionale. La nota dolente è rappresentata dal fatto che, compiutamente, è un ruolo che coinvolge ancora soltanto la porzione centro-orientale dell'Emilia-

Romagna, perché la movimentazione merci delle province più occidentali tende ancora a gravitare sul Tirreno, soprattutto per quanto riguarda le esportazioni. Esiste comunque, al di là del bacino strettamente regionale, un bacino produttivo di riferimento che ancora può essere conquistato ai traffici portuali.

A suo parere, dunque, le potenzialità del porto sono ancora in parte da esprimere.

Viste le premesse, esiste ancora un margine di crescita per il porto. Lo scalo può sopportare iniziative di sviluppo che abbiano come contesto non solo l'Italia, ma la Comunità Europea e il mondo; allo stesso modo può beneficiare di politiche di espansione dell'economia legata ai trasporti marittimi che 'servano' un tessuto produttivo diffuso, sia regionale ma anche, perché no, extra regionale. La competitività moderna richiede che si vada dove ci sono i traffici, dove si fanno affari per cercare di attirarli a casa propria. Questo credo debba essere l'obiettivo, sia degli enti pubblici come la Provincia, il Comune e l'Autorità Portuale, sia degli operatori privati. E' importante, a questo punto, fare sistema, non procedere singolarmente ma come territorio, che proprio per la sua complessità può reggere meglio una competizione complessa, globalizzata, come quella di oggi.

Ritiene che il porto abbia già raggiunto i traguardi alla sua portata?

Molti li ha raggiunti, ma è importante che il buon risultato conquistato non porti a un prematuro appagamento. Ogni traguardo deve diventare anzi il punto di partenza perché, come dicevo in precedenza, il porto estenda il proprio bacino di intervento, attiri nuovi traffici: obiettivi per i qua-

li è necessario intensificare le azioni commerciali e promozionali, costruire sempre più relazioni, migliorare i servizi, stipulare accordi. In questo campo il lavoro dell'Autorità Portuale è fondamentale.

Vi sono a suo parere altre caratteristiche positive che distinguono il porto di Ravenna dagli altri?

Ad esempio il fatto che il posizionamento e lo sviluppo del porto sono avvenuti, e continuano a farlo, in equilibrio ed in simbiosi con la crescita territoriale e funzionale della città. Lo scalo è costruito essenzialmente da operatori sorti e radicati localmente ed è cresciuto ad alti livelli internazionali, per alcune tipologie di merci, in parallelo all'allargamento dei servizi (nonostante una storica carenza a livello di infrastrutture), e che ha garantito un diffuso beneficio economico per altro privo delle conflittualità frequenti nella portualità italiana.

Quali vantaggi potrebbe portare al porto di Ravenna l'allargamento ad est dell'UE?

L'Europa è qualcosa di più di un'occasione per sostenere l'economia: come ha più volte ricordato Romano Prodi, è il progetto politico, sociale e culturale più ambizioso che sia stato mai costruito. E' l'occasione per tutti i territori di crescere in senso moderno. Rimanendo all'interno dell'attività portuale, il recente allargamento, ma anche quelli che ci saranno in futuro e per i quali la Provincia sta lavorando, penso soprattutto a quelli che riguardano la Bosnia, la Croazia e la Serbia, la Slovenia e l'Ungheria, porterà un miglioramento della competitività del porto. Questo a patto che si realizzi un raccordo sempre più stretto con gli altri nodi della catena del trasporto e gli ambiti territoriali circostanti. Se è vero che negli ultimi anni si sono rafforzate le relazioni con l'apparato produttivo emiliano romagnolo, esiste la necessità di una maggiore corrispondenza nell'offerta di servizi. In sostanza significa che il porto deve aumentare la propria capacità di gestire i traffici legati all'export di un bacino produttivo che vada, come dicevo prima, oltre quello regionale.

Approfondiamo questo punto: a cosa si riferisce quando parla di andare oltre il bacino regionale?

Proprio un'Unione Europea in crescita crea la necessità di ampliare l'hinterland di riferimento del porto, che deve comprendere le regioni padane fino a raggiungere, attraverso l'inserimento in circuiti logistici specializzati, la dimensione del Centro Italia e in prospettiva dell'area europea meridionale. Si tratta di una grande opportunità

**INTERVIENE
FRANCESCO
GIANGRANDI**

**PRESIDENTE DELLA
PROVINCIA DI RAVENNA**

dell'immediato futuro, a fronte del consolidamento del processo di integrazione economica dell'area balcanica all'Unione Europea. La valorizzazione dei collegamenti con il centro e l'est Europa permetterà di consolidare il porto come polo degli scambi marittimi tra le due sponde dell'Adriatico, ma anche come punto di riferimento per lo sviluppo di relazioni e programmi economici tra paesi dell'est europeo e del Mediterraneo.

Come viene considerato il porto di Ravenna all'interno del PTCP?

Intanto va premesso che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, è uno strumento recente, essendo stato approvato dalla Giunta Regionale nel dicembre 2001: ora si sta provvedendo ad adeguarlo alle nuove esigenze imposte dalle legge regionale sulla "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio". La Provincia ha già iniziato l'iter di adeguamento: la Conferenza Economica Provinciale ha definito il quadro di riferimento per le politiche di governo locale ed i progetti per consolidare i punti di forza. Il PTCP in particolare aggiorna la pianificazione di area vasta in riferimento agli interessi sovramunicipali. All'interno del documento di programmazione viene rimarcata la necessità di realizzare alcune opere strategiche che sostengano le attività imprenditoriali innovative. Fra queste il completamento di collegamenti con le grandi reti di mobilità, soprattutto connesse con Bologna ed al Corridoio Adriatico, il rafforzamento delle linee di cabotaggio e di feederaggio, con la realizzazione di un terminal passeggeri-traghetti, e lo sviluppo della navigazione fluvio-marittima in collegamento con l'idrovia padana. Viene puntualizzato l'interesse per interventi concreti per lo sviluppo della logistica suggerendo anche accordi in tal senso con soggetti operanti nelle aree logistiche della Pianura Padana.

Quello della logistica è un tema centrale per lo sviluppo del porto?

Certamente, tanto che nel programma di legislatura è stata inserita l'esigenza di puntare su prospettive di sviluppo delle aree retroportuali, dove poter coinvolgere investimenti innovativi per incentivare la competitività generale del porto. Riguardo alle opere portuali il PTCP conferma in sostanza le scelte indicate nel Piano Regolatore del Porto.

La provincia di Ravenna ha continui contatti economici e culturali con diversi paesi esteri: quali di queste aree potrebbero essere futuri mercati

per il porto di Ravenna?


Il processo di allargamento dell'Unione Europea colloca il nostro porto in una posizione strategica, come cardine del Corridoio Adriatico e 'portale' per i traffici che vanno in direzione dei nuovi mercati rappresentati dai paesi dell'est europeo. Per sfruttare al meglio questa posizione di vantaggio, però, ritengo che si debbano creare alleanze strategiche tra porti, superando particolarismi ed egoismi: penso, per quanto ci riguarda, a una collaborazione vera tra Ravenna, Trieste, Venezia, Ancona ed i porti dei Balcani per formare un network più efficiente ed efficace. Nella Conferenza Economica provinciale, è indicato il ruolo che i porti dell'Alto Adriatico possono rivestire all'interno dei traffici con i paesi dell'area balcanica, mettendo sul tavolo strategie comuni tra i porti. Per centrare questo risultato, occorre però che ogni porto si specializzi per alcune tipologie di traffico.

Perché la realizzazione dell'E55 è strategica per lo sviluppo del porto?

E' l'opera che completerebbe il Corridoio Adriatico, permettendo al nostro territorio di collegarsi ai grandi corridoi transeuropei, a cominciare dal quinto, il Lione-Kiev, che passerà proprio sotto le alpi. L'E55 è l'infrastruttura che ci permetterà di europeizzare il nostro territorio, permettendoci di competere alla pari con le altre aree della nazione e del continente. Per questo l'inizio della sua realizzazione non è più rimandabile e noi ci stiamo impegnando, insieme a tutti gli altri enti locali interessati, a cominciare dalla Regione, perché finalmente si proceda in questa direzione.

Quali sono a suo avviso le opere infrastrutturali più importanti in corso di realizzazione o realizzate dall'Autorità Portuale al fine di migliorare l'economia portuale?

Sono molti gli interventi infrastrutturali portati a termine dall'Autorità Portuale che potrei citare: del resto l'efficacia della sua politica di crescita del porto è testimoniata proprio dalle opere che sono state realizzate. Mi limiterò a indicare alcune priorità, e non solo infrastrutturali, che sono state suggerite recentemente dal presidente Giuseppe Parrello. L'allargamento della curva di Marina, che ha permesso alla Capitaneria di Porto di emettere la nuova ordinanza di accosto per natanti di dimensione maggiore, è un'opera fondamentale per aumentare la competitività dello scalo. Per il futuro, i 700 metri di nuove banchine proprio di fronte alla curva di Marina segneranno un'importante progresso nel campo del-



l'offerta portuale. Infine, l'acquisizione del terminal passeggeri, con una società creata ad hoc, è un'altra testimonianza di come l'Autorità Portuale sia attenta alla crescita dello scalo. Mi permetto poi di segnalare, anche se non fa parte degli interventi sulle strutture portuali, l'impegno dell'Autorità Portuale nel creare gruppi di lavoro, a cui partecipano anche gli operatori economici, che si occupano degli scenari per lo sviluppo del porto: a cominciare da quello per verificare le possibilità legate alla realizzazione delle Autostrade del Mare, che richiedono a un porto opere infrastrutturali adeguate per potere diventare un casello di questo nuovo network di cabotaggio.

Restando agli interventi che non riguardano le infrastrutture, quali altre operazioni dell'Autorità Portuale le sembrano efficaci per migliorare la competitività portuale?

Certamente quello per migliorare la sicurezza dello scalo, mettendo gli operatori nelle condizioni di predisporre i piani di security. Quello della prevenzione di possibili attentati o, comunque, azioni criminali è un tema forte su cui credo si dovrà insistere a lungo.

Lei ha introdotto il tema del terminal passeggeri: pensa che la sua acquisizione da parte dell'Autorità Portuale porterà a uno sviluppo del settore?

E' un passo avanti importante in un settore, quello del traffico passeggeri, che ha grandi possibilità di sviluppo. Non è un segreto che proprio i crocieristi siano tra i turisti a più alto 'valore aggiunto'. Un'opera come il terminal, che permetta l'attracco delle grandi navi da crociera, con possibilità di collegamenti con Ravenna, va nella direzione di modernizzare la struttura economica della provincia, perché coinvolgerebbe diversi settori produttivi: penso alle attività portuali, al turismo, al commercio.

Quali sono le azioni che possono aiutare la crescita del settore della movimentazione passeggeri?

Grazie proprio a un progetto presentato dall'Autorità Portuale e finanziato dal programma Interreg IIIA, dovrebbe partire un collegamento stagionale fra Ravenna e la Croazia: è un segnale importante perché tocca un settore come quello turistico nel quale si possono aprire molte collaborazioni fra l'Italia e il paese balcanico. Andrebbero anche esplorate le possibilità di attivare collegamenti con la Grecia, anche se forse in questo caso vi è più spazio per attirare linee di trasporto merci: le azioni da mettere in campo, a mio parere, debbono partire dall'esigenza delle compa-

gnie di differenziare l'offerta di trasporto dall'alto e medio Adriatico.

Quale ruolo può rivestire l'Autorità Portuale in questo scenario?

Intanto deve consolidare il proprio compito istituzionale, cioè impegnandosi nella promozione e nel marketing del porto. E' fondamentale, da questo punto di vista, la decisione di acquisire il terminal con una società appositamente creata, che avrà il compito di migliorare la dotazione infrastrutturale e di rendere più agevole l'ingresso di un operatore privato che in futuro potrà gestire la stazione marittima. E' una scelta strategica che andava fatta, per potere garantire una prospettiva al settore del traffico passeggeri di Ravenna.

Quali sono le prospettive di sviluppo ferroviario per il porto?

Un miglioramento del trasporto merci su ferro, penso in primo luogo ai container, è uno degli obiettivi più importanti per il futuro dello scalo. Soprattutto in previsione di una politica dei trasporti europea che suggerisce sempre più ai paesi membri di puntare a sviluppare la movimentazione su treno piuttosto che quella su gomma. Interventi come lo scalo merci in sinistra canale, il prolungamento della dorsale ferroviaria di sinistra canale, il raddoppio della Ravenna-Rusignano in questa direzione. Ma non basta, perché i traffici portuali crescono con un ritmo maggiore dell'offerta di servizi ferroviari. I potenziamenti delle infrastrutture, quindi, non garantiscono da soli un miglioramento della situazione, ma debbono essere seguiti da altri interventi, a partire dalla creazione di linee riservate ai traffici del porto, e da una riduzione delle tariffe. Sul fronte della logistica credo comunque che siano stati fatti importanti passi avanti, con la costituzione della Società Logistica Nord-Est e l'aumento dei convogli che dallo scalo ravennate trasportano container verso il nord Italia e da lì a tutta Europa.

E' sufficiente incrementare l'efficienza della movimentazione ferroviaria, senza mettere in rete tutte le modalità di trasporto?

Come ho detto prima, la modernizzazione va di pari passo con la capacità di 'fare sistema', sia all'interno di un settore sia tra diversi settori. Anche il trasporto non sfugge a questa esigenza: vanno potenziati i collegamenti con i principali poli logistici del paese e allo stesso tempo si deve puntare con determinazione sul feederaggio e soprattutto sulla grande occasione fornita dalle Autostrade del Mare.

nuovo regolamento accosti

Il 12 luglio 2004 la Capitaneria di Porto ha emanato l'Ordinanza con la quale si modifica il regolamento accosti del Porto di Ravenna, del dicembre 2001, a seguito dell'allargamento della curva di Marina di Ravenna.

In ore diurne è consentito l'accesso in porto a navi sino a 261 metri di lunghezza, con pescaggi variabili a seconda della lunghezza e delle capacità evolutive della nave, del tipo di carico e

delle condizioni meteorologiche, fermo restando il pescaggio massimo di metri 9,45 (31 piedi).

La navigazione notturna viene estesa alle navi fino a 236 metri di lunghezza.

Nel seguito, in forma tabellare, vengono proposte le principali linee guida del nuovo regolamento.

NAVIGAZIONE IN ORE DIURNE

(LA NAVIGAZIONE IN ORE NOTTURNE HA INIZIO TRENTA MINUTI DOPO IL TRAMONTO DEL SOLE E TERMINA TRENTA MINUTI PRIMA DEL SORGERE)

A) DALL'AVAPORTO ALLA DARSENA SAN VITALE

Lunghezza (metri)	Larghezza (metri)	(metri)	Pescaggio (piedi)
261	35	8,53	28
	33 ed inferiori	8,62	28,6
246	35	8,62	28,6
	33 ed inferiori	8,99	28,9
236	35	8,99	29,6
	33 ed inferiori	9,14	30
226 ed inferiori	36	9,14	30
	33	9,29	30,6
	31 ed inferiori	9,45	31

1) Con buone condizioni meteo-marine e marea superiore al medio mare i pescaggi massimi delle navi di lunghezza non superiore ai 236 metri sono aumentati di mezzo piede (15 centimetri - 6 inches), fermo restando il limite massimo di metri 9,45 (31 piedi).

2) In corrispondenza della massima altezza di marea alle navi di lunghezza inferiore ai 210 metri e larghezza inferiore ai 28 può essere consentito un pescaggio massimo di metri 9,60 (31,6 piedi), solo se operano alle banchine con i massimi fondali ed a condizione che durante la sosta la marea non sia inferiore ai -40 rispetto al medio mare.

3) La navigazione delle navi di 261, 246 e 236 metri di lunghezza con pescaggio, rispettivamente, superiore a 27, 28 e 29 piedi è consentita solo in condizioni di marea superiore al medio mare.

4) Con bassa marea superiore ai 40 centimetri i pescaggi massimi delle navi di lunghezza superiore ai 210 metri o di larghezza superiore a 30 sono ridotti di un piede.

AA) Completati gli interventi di dragaggio da parte dell'Autorità Portuale di Ravenna la larghezza massima delle navi di lunghezza f.t. ≥ 246 metri potrà essere aumentata di 2 metri, fermi restando i pescaggi.

L'incremento non sarà tuttavia ammesso per le navi dirette a monte delle banchine Eurodocks, ove il canale è più ristretto.



NAVIGAZIONE IN ORE DIURNE

B) ALTRE ZONE DEL PORTO

	Lunghezza (metri)	Larghezza (metri)	Pescaggio (metri)	(piedi)
<i>Da San Vitale alla Darsena di Città</i>	160	18	5,18	17
<i>Canale Baiona (Pontili P.I.R.) (*)</i>	180	27	9,14	30
<i>Canale Piombone – Ramo di ponente</i>	180	26	6,55	21,6
<i>Canale Piombone – Ramo di levante</i>	150	25	5,79	19

(*) ultimati i lavori di dragaggio dell’Autorità Portuale di Ravenna la lunghezza f.t. e la larghezza massima potranno essere, rispettivamente, 185 metri e 33 metri, fermo restando il pescaggio di 30 piedi.

NAVIGAZIONE IN ORE NOTTURNE

A) DALL’AVAMPORTO ALLA DARSENA SAN VITALE

	Lunghezza (metri)	Larghezza (metri)	Pescaggio (metri)	(piedi)
<i>in uscita</i>	236	33 ed inferiori	7,62	25
	226	33 ed inferiori	7,92	26
	210 (**)	30	8,53	28
<i>in entrata</i>	226	32 ed inferiori	7,32	24
	216	32 ed inferiori	7,62	25
	200	29	8,23	27

(**) L’uscita delle navi aventi dimensioni maggiori può essere consentita entro i limiti di seguito indicati, con l’ausilio di almeno 2 rimorchiatori ed a condizione che la stesse siano dotate di apparato radar con minimo range di 0,25 miglia e P.P.I. di almeno 16 pollici perfettamente funzionante.

I pescaggi delle navi che hanno anche bowtrust/azipot di adeguata potenza possono essere aumentati di un piede (30 centimetri).

Per le navi con 2 eliche di propulsione e 2 eliche trasversali di manovra l’ausilio dei 2 rimorchiatori non è obbligatorio.

Ultimati gli interventi di dragaggio dell’Autorità Portuale di Ravenna le lunghezze f.t. e le larghezze massime di cui sopra potranno essere aumentate, rispettivamente, di 4 metri e di 2 metri, fermi restando i pescaggi.



NAVIGAZIONE IN ORE NOTTURNE

B) ALTRE ZONE DEL PORTO

	Lunghezza (metri)	Larghezza (metri)	Pescaggio (metri)	Pescaggio (piedi)
Da San Vitale alla Darsena di Città	Consentita solo l'uscita			
Canale Baiona (Pontili P.I.R.)	180	27	8,53	28
	L'uscita notturna per le navi ormeggiate con le prua a terra è consentita solo per navi con lunghezza inferiore a 150 metri			
Canale Piombone	Solo per le unità minori			



Ravenna's city docks requalification

We would like to thank the Urban Design Service of the Municipality of Ravenna for their collaboration and availability, as well as for the text-books and graphic material supplied.

HISTORICAL BACKGROUND

(.....) The port of Ravenna was declared a national port in 1860. That led, around 1870, to the carrying out of the deepening work of the canal and the widening of the Darsena (City Docks) to allow for the berthing of medium tonnage

steamboats. The economic stimuli that followed the increase in port traffic, urged some Ravenna shipowner companies to activate new maritime links. Small businesses were also developed and mostly settled near the Darsena where the new

Customs House had already been built. As such, two cereal steam factories and one sulfur refinery were built and then, at the dawn of the 20th century, the Montecatini jute-factory, a shipyard and a glass-works factory. Some of these small businesses are still existing and have remained almost unchanged despite the industrial changes that took place in the port in the years that followed. The launch of the port of Ravenna as a port of international valence didn't take place until after World War II at the time when one refinery (1951) and, as a result of the location of rich methane-producing deposits off the coast, one ENI plant for the production of synthetic rubber, lamp-black and other basic chemicals (1957) settled at the port.

THE PORT

Nowadays the port of Ravenna has become one of the main Italian ports with 25 million tons of handled goods and, within the solid bulk sector, ranking among the top 15 most important European ports. Ravenna has taken on a leadership position in Italy both in terms of the traffic of cereals, feedstuff and fertilizers but also in terms of the traffic of metallurgical products and clay serving the industrial basin of ceramics. In terms of foreland the port of Ravenna avails of worldwide link services and is the Italian leader in terms of commercial trade with countries of the East Mediterranean and the Black Sea (approximately 30% of the national total). The Port Authority, established by law in Ravenna in 1994, plays an important role in the planning, design and realisation of infrastructure work necessary for the development of the port. The Port Development Master Plan provides for development work that can be divided into three large categories:

- 1) Accessibility by sea and safety (deepening of the port to 11.5 m., widening of the canal, construction of turning basins, lighting and VTMS);
- 2) Construction of new port terminals (new quays and yards, urban projects);
- 3) Connection with the hinterland (improvement of road and rail infrastructure both inside the port and at connection with the national network).

THE REQUALIFICATION FOR RAVENNA'S CITY DOCKS

The considered area, for the most part involved in industrial and portual activities, widely abandoned, is defined in the General City Development Plan 1993 (Piano Regolatore Generale di Ravenna 1993 – PRG '93) and in the Urban Requalification Programme for Ravenna's City Docks. The area extends from the port-canal (Candian Canal) over 12km from the seaport (Porto Corsini) to the railway station of Ravenna, near the city centre.

The requalification of the City Docks has been promoted using new instruments - the so-called "complex programs" - which the national and regional legislator introduced during the '90s in the ordering to face urban transformation problems and, in particular, divestment and degradation. The Municipality of Ravenna has used three successive instruments for the City Docks: the Urban Requalification Programme (Programma di Riqualificazione Urbana - PRU), the Special Port Programme and the Urban Requalification and Sustainable Territorial Development Programme (Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio – PRUSST).

The City Dock section measures about 136 hectares, including the Candian Canal and extends right and left for about 1.600 miles in the port-canal. On the western side the City Docks section is next to the city centre and on the southern side the city borders an important and large district constituted generally of Public Residential Housing settlements. On the northern side the City Docks section borders, instead, urban areas for the most part and the important archaeological presence of the Theodoric Mausoleum. The large industrial port area of Ravenna is situated on the eastern side. This section opens onto the most ancient port of the port-canal which started its activity between the end of the 19th and the beginning of the 20th century, when the railway line Bologna-Ravenna was built.

Approximately 12 hectares in 136 hectares of the City Docks section correspond to a stretch of Candian water, almost 100 hectares are private ownership, 14 hectares are Communal property and about 10 hectares are Maritime State property (mostly the quay-areas).

ESTRATTO DEL TESTO
PRESENTATO ALLA 9^A
CONFERENZA
INTERNAZIONALE
DELL'ASSOCIAZIONE "VILLES
ET PORTS" A LISBONA

and port heritage buildings

The most important private ownership corresponding to productive or portual activities are 32 and they occupy a Gross Useful Surface of approximately 210,000 sqm.

About one third of the existing activities are definitely closed. One third suffer from a strong level of fixtures unutilization. One third is occupied from activities still working, even if they have logistic problems today.

The General City Development Plan has planned, together with the Urban Requalification Programme for Ravenna's City Docks, the systematic design of a so called Green Belt around the urban expansion of the city, to redefine the border lines of the city and at the same time to limit the city's expansion. The Green Belt areas, according to the law in force, have a building capacity of 0.1mq/mq (localised in the City Docks section in the ratio 1 to 10 between the Useful Building Surface and the Green Belt Surface). This building capacity is utilizable in the case of an agreed transfer in the City Dock areas.

Premiums and incentives are foreseen for the owners of subsections in the City Docks, according to the General City Development Plan, to motivate the host-owners to accept these processes rather exacting on the management and principle terms. Demands of equalization and agreed transfers corresponding to 33,000 sq m of Useful Surface are received at the first bid for owners of the Green Belt Areas (1997), are planned in the two first phases of intervention (the Urban Requalification Programme is divided into four intervention phases), and completely confirmed in the Acts of Obligation undersigned by the corresponding owners in the Urban Requalification Programme. In relation to the whole process, referring to the first two phases (short and middle term), these are planned as follows.

The whole utilizable Useful Surface in the first two phases is 241,000 sq m approx.; about 33,000 sq m are reserved to the Public Residential Housing (Erp); about 30,000 sq m come from equalization and agreed transfers of the Green Belt; about 19,000 sq m come from premium and incentives; about 159,000 sq m finally represent the pre-existing urban Surface, to transform and partially recover ("industrial archaeology"). Generally speaking the residential purposes are equal to 73% of the area.

The Urban Requalification Programme for Ravenna's City Docks foresees a complete transformation of the section from a portual into a residential area according to the projects of the General City Development Plan.

The programme is being carried out mainly from private operators (owners) through Detailed Plans of subsection and through subsequent interventions from the owners themselves.

The private owners undertook to Plan interventions through a series of Unilateral Acts of Obligations, that should be transformed subsequently in agreements to carry out in the Detailed Plans.

To support the programme there exist in addition another five sub-projects, particularly:

- 1) The urban park of Theodoric, which foresees a substantial enlargement (about 10 hectares) of the existing park in the surrounding area of the Mausoleum. Work was completed in the year 2000.
- 2) The reclamation of the Candian Canal, to recover the canal and the quays for urban use, including the realization of a sewerage system.
- 3) The Requalification of Economic Popular Housing Plan districts, (via Trieste), particularly open areas (streets and squares) and common areas of singles blocks.
- 4) The rearrangement of the Railway Station with a connection to the City Docks in order to become a link rather than a barrier between the two parts of the city.
- 5) The industrial archaeology, with the recovering of the most important buildings to assign in particular to the universities and/or private services for public use. The interventions of industrial archaeology are carried out privately. However, between 33% and 49% of the intervention costs are derived from public contributions.

As regards the use destinations, the City Docks section has been subdivided into three bands, which correspond to various combinations of residential and commercial activities. In the most central urban band (A), adjacent to the Historic Center, there exists a preponderant share of residential buildings, equal to 70% of permitted building capacity and a remaining tertiary share equal to 30%; In band B, the residential and tertiary destinations are evenly balanced (50% each), while in band C the presence of tertiary, handicraft and manufacturing activities, is almost exclusive.

Overall, the Programme operates with a medium-long-term perspective, as such will be the necessary timeframe in order to see the completion of such an ambitious and complex planning operation. The overall timeframe of the Programme can be thus considered to be to no less than 20/25 years.

The first two phases have involved and will involve the municipal administration, other public bodies and private operators for a 15-year term from 1995 to 2010.

Instead all those activities which are in need of completion but also dependant on recently made investments have been placed in the third phase of intervention work and therefore all those activities subordinate to time critical activities. Then in a fourth phase the situations were classified where the operators have made a request to have their

activities remain within the City Docks area. The urban design proposed by the Urban Requalification Programme has the following characteristics:

- The main roads are located on the borders of the area while the streets have essentially a city character;
- The inner streets network is greatly differentiated. The large tree-lined avenues which cross lengthwise the two settlements to the left and right of the Candiano canal have been assigned with a specific task: to form a central linear zone, served by public transport, with a paved and tree-lined central area that will be able to accommodate restaurants and small business activities, as well as equipped resting points such as benches and fountains. Both sides of the quays along the canal are of an eminently pedestrian and cycling character so that only slow traffic with possibly a one way traffic stream may be allowed.
- The large City Docks area is divided into 3 - 4 city quarters of approximately 30 hectares of surface each and which gravitate towards a central area that constitutes its symbolic and functional fulcrum;
- The perfectly aligned buildings that appear in these central places, will in addition host commercial activities at ground level (shops, banks, public and private offices, etc.).

INDUSTRIAL ARCHAEOLOGY

This sub-project, drawn up directly by the Municipality's Urban Design Service in collaboration with the interested owners, concerns parts of invaluable real estate heritage, testimony of industrial archaeology, situated inside the City Docks, and to which the General City Development Plan gives priority when deciding to carry out improvement work and in particular to university and research structures. It deals with intervention work, particularly encouraged by the General City Development Plan guidelines on restoration, recovery and building restructuring. In particular, within the economic and financial Programme of the Urban Requalification Programme, the planned intervention work has been selected for the first two phases of realization, which includes the existing buildings within the Almagià, Immobiliare Platani e Nuova Pansac sub-sections respectively, situated on the right hand side and within the initial and median part of the Candiano canal, partially looking out directly to the waterfront. It appears like an invaluable operation, extending over an overall minimum Useful Surface of 12,000 sq m. The intervention work is being carried out by private owners operating under private agreements, with public contributions ranging between 33% and 49% of the costs and working in direct collaboration with the University of Bologna. The University is committed, following

its approval, to assume responsibility for the future management of the structures and of the furnishings and fittings costs. The Acts of Obligations of the sub-sections in question already represent this commitment from the private owners part.

If buildings, categorised as testimony of industrial archaeology are settled within the sub-sections, the relevant Useful Surface is completely recoverable, through interventions of recovery and building restructuring with the possibility of an increase, for permitted use, of upto 20% of the Useful Surface, provided that this is compatible with the safeguard of the original structure and internally with the existing shape. Moreover, as regards the existing buildings which don't classify as industrial archaeology, but are of documentary value on the basis of their historical background and typology, the application of the rule covering the buildings of industrial archaeology can be requested but with a possible increase of upto 10% of the Useful Surface.

AN EXAMPLE OF INTERVENTION WORK: THE ALMAGIÀ REFINERY (.....)

THE CHALLENGES OF THE CITY DOCKS REQUALIFICATION PROGRAMME

The activity carried out so far and the programme's sufficiently long time frame, have allowed to reflect on the status of the actual realization programme and to identify the main existing challenges, with the aim of removing them or minimising their effects.

Some weak points can be seen in the following aspects:

- The realization of the Urban Requalification Programme requires that the Municipality of Ravenna maintains almost daily dealings with State institutions and sectors involved in order to accomplish a solid political co-ordination;
- The Municipality's spending capacity can be improved and, above all, its investments can become better integrated with the co-ordination of other State institutions and sectors;
- The co-ordination of public investment plans is necessary in order to shorten the realization times of public investments and since these play a crucial role in the requalification process of the City Docks;
- An additional co-ordination need exists in the field of dealings with private operators and in particular with large businesses that operate in very large markets and have complex decision-making structures;
- It is necessary to continuously monitor and control the adherence to the original Acts of Obligations and to the realization agreements

that the Municipality has agreed to with private owners;

- The town planning restructuring of some sub-sections is conditional upon the relocation of the existing activities; the requalification intervention work must be associated with appropriate transfer programs;
- In some sub-sections the difficulties that surface are of crucial importance for the position of such city areas compared with the space propagation that is caused from the urban development effect, both because of their physical proximity to the Historical Center and the Railway Station, but also because of the possibility to realize public infrastructure work of urban character (large central streets, public squares);

The transformation of the City Docks does not only require the removal of incompatible activities or that the city's and environment's degradation is transferred away; it does however require that a pleasant and attractive city atmosphere is created. In this regard, there are two imperatives which present themselves. The first one is the cessation of port traffic with consequent disengagement of the docks from such activities and the cleaning of the Candiano canal waters. The second imperative is the search for architectural quality.

Nowadays about 3% (equal to 720,000 tons) of total port traffic is still handled every year on the City Docks quays.

THE NEW REALIZATION INSTRUMENTS FOR RAVENNA'S CITY DOCKS REQUALIFICATION PROGRAMME: THE AGENCY AND THE CTCs

In order to carry out the City Docks Requalification Programme in a more efficient way, overcoming the challenges connected with such a complex project, the Municipality of Ravenna has in the last few of months been reflecting on the opportunities of assigning its management to a limited liability company, promoted by them and which should operate with regard to its goals and assuming an "Agency" role.

Subsequently, the Municipality directly or through such an Agency, intends to form one or more City Transformation Companies (Società di Trasformazione Urbana - STU) in order to carry out single sub-sections in case their owners remain inert to an invitation to present and implement the Executive City Plan.

The Agency that the Municipality of Ravenna intends to form in order to manage more efficiently the realization of the City Docks Requalification Programme will deal with a range of tasks which, at a rough approximation, may be divided into the following activities:

a. The complete monitoring of the transformation

processes;

- b. The coordination of the participating parties and the public and private intervention work;
- c. The acquisition of funds to support public and private intervention work;
- d. The management of expropriations on behalf of the Municipality of Ravenna;
- e. The planning and allocation of public work contracts on behalf of the Municipality of Ravenna;
- f. The promotion of initiatives directed at raising the quality and attraction of the area.

The public partners which the Municipality of Ravenna intends to involve in the initiative may be divided into two groups. The first group comprises the institutions that will be invited to assume participation quotas in the share capital and which, following initial contact made, have declared their availability. The second is formed by participants which, although are not participating in the share capital, will be called to collaborate with the Agency.

The first group is formed by the following participants:

- The Port Authority;
- Acer;
- The Chamber of Commerce, Industry and Handicraft;
- The Province of Ravenna.

These are all institutions that have complementary institutional functions to those of the Municipality of Ravenna. Even when such functions are specific - the development of the port and commercial traffic in the case of the Port Authority, housing policies in the case of Acer, the uniform development of business activities for the Chamber of Commerce, the road network conditions and other services in the case of the Province - these concern the economic and civil development of the city of Ravenna. The City Docks requalification is therefore instrumental to the pursuance of the aims of these institutions.

In the second group instead feature: The Harbour Master's Office, State Railways and Enel. These are organisations or State controlled companies that are competent to manage public real estate falling within the perimeter of the City Docks, or are owners of public real estate over which the Urban Requalification Programme intends to intervene.

In order to form one or more City Transformation Companies, the Municipality intends to invite to participate in the share capital, private owners that are in possession of the financial, entrepreneurial and technical competences necessary for the realization of specific sub-sections, capable thus of raising the degree of financial and managerial feasibility of the requalification process.

Luca Antonellini

statistics

Nei primi sette mesi del 2004 si è registrata una movimentazione pari a 14.825.660 tonnellate ed un aumento di oltre 700.000 tonnellate (+5,1%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con una sensibile differenza tra merce sbarcata (+ 6,7%) ed imbarcata (-7,1%) che riflette il difficile andamento della bilancia commerciale italiana.

In the first seven months of 2004, 14,825,660 tons of goods were handled with an increase of 700,000 tons (+5.1%) compared to the same period last year and with a slight difference between unloaded (+6.7%) and loaded (-7.1%) goods reflecting the difficult state of the Italian balance of trade.

Merce movimentata (tonn.) Goods handled (tons)	gen. - lug. jan. - july 2004	gen. - lug. jan. - july 2003	Differenza Variation
prodotti petroliferi / <i>oil products</i>	1.955.819	2.095.305	-6,7%
prodotti chimici / <i>chemicals</i>	771.940	746.315	3,4%
altre rinfuse liquide / <i>other bulk liquids</i>	380.192	328.090	15,9%
Totale rinfuse liquide / <i>Bulk liquids total</i>	3.107.951	3.169.710	-1,9%
minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione/ <i>manufactures products, raw materials and building materials</i>	4.191.535	3.421.890	22,5%
derrate alimentari / <i>foodstuff and feedstuff</i>	1.581.929	1.457.928	8,5%
concimi / <i>fertilizers</i>	901.581	1.052.932	-14,4%
prodotti agricoli / <i>agricultural products</i>	722.446	332.034	117,6%
altre rinfuse solide / <i>other bulk solids</i>	365.814	330.546	10,7%
Totale rinfuse solide / <i>Bulk solids total</i>	7.763.305	6.595.330	17,7%
prodotti metallurgici / <i>metallurgical products</i>	2.121.983	2.508.106	-15,4%
derrate alimentari / <i>foodstuff and feedstuff</i>	55.837	112.836	-50,5%
altre merci varie / <i>other break bulks</i>	164.398	200.541	-18,0%
merci in container / <i>containerized goods</i>	1.099.554	1.023.630	7,4%
merce su trailer / <i>goods on trailers</i>	512.632	493.700	3,8%
Totale merci varie / <i>General cargo total</i>	3.954.404	4.338.813	-8,9%
Totale merce movimentata / <i>Grand total</i>	14.825.660	14.103.853	5,1%

In calo le rinfuse liquide a causa del decremento dei prodotti petroliferi (-6,7%), in crescita invece i prodotti chimici liquidi e le altre rinfuse liquide, rappresentate da melassa, vino e olii alimentari.

Si è riscontrato un deciso incremento per le rinfuse solide, e principalmente per i prodotti agricoli (quasi 400.000 tonnellate), per i materiali da costruzione (+770.000 tonnellate) e per le derrate alimentari (+120.000 tonnellate).

Per quanto riguarda i prodotti agricoli è aumentato l'import di frumento, granturco e altri cereali, soprattutto sorgo (circa 350.000 tonnellate in più rispetto al 2003); per i materiali da costruzione si è avuta un'ulteriore crescita delle materie prime necessarie alla produzione delle piastrelle, ovvero 140.000 tonnellate in più di argilla, 400.000 di feldspato e 90.000 di altri materiali ceramici, mentre per le derrate alimentari sono aumentati i semi oleosi e di soia (+140.000 tonnellate).

In calo le merci varie per le quali si è rilevata una diminuzione di 380.000 tonnellate, data in particolare dal calo dei metallurgici (390.000 tonnellate di coils in meno nel periodo), conseguenza della difficoltà nel reperire tale materia prima.

Liquid bulk were on the decrease due to a fall in oil products (-6.7%), whereas liquid chemical products and other liquid bulk such as molasses, wine and food oils were on the increase.

A decisive increase in solid bulk was confirmed, and mainly in agricultural products (almost 400,000 tons), building materials (+770,000 tons) and foodstuff and feedstuff (+120,000 tons). As far as agricultural products are concerned, there was an increase in the import of wheat, maize and other cereals, above all sorghum (about 350,000 tons more compared to 2003). Regarding building materials there was a further increase in raw materials necessary for the production of ceramic tiles i.e. an increase of 140,000 tons of clay, 400,000 tons of feldspar and 90,000 tons of other ceramics material, whilst for foodstuff and feedstuff there was an increase in seed and soya oil (140,000 tons more).

General cargo was on the decrease registering a drop of 380,000 tons, particularly due to a fall in metallurgical products (a decrease of 390,000 tons of coils in the last six months), as a consequence of the difficulty in sourcing such raw materials.

Goods on trailers and in containers were on the increase.

In aumento la merce su trailer e in container. Il traffico container nei primi sette mesi è risultato pari a 97.999 teus, cioè 3.600 in più rispetto al 2003 (+3,8%). In aumento soprattutto i container pieni sia in import (oltre 3.000) che in export (quasi 4.000).

La Grecia si conferma al primo posto come Paese di scambio per il settore.

Sulla linea Ravenna-Catania sono stati movimentati 21.738 trailer con un incremento del 4,3% (quasi 900 unità in più) a conferma della leadership del nostro porto in Adriatico sulle rotte delle Autostrade del Mare.

Da gennaio a luglio 2004 sono stati importati dalla Turchia 2.338 Fiat Doblò.

The container traffic in the first seven months registered 97,999 teus i.e. 3,600 more compared to 2003 (+3.8%). On the increase were above all, full containers both imported (over 3,000) as well as exported (almost 4,000).

Greece confirms its first place as a country of trade in the field.

On the Ravenna-Catania line, 21,738 trailers were transported with an increase of 4.3% (almost 900 units more) confirming our port's leadership within the Adriatic's Motorways of the Sea routes. Between January and July of 2004, 2,338 Fiat Doblò were imported from Turkey.

Container movimentati Containers movement	gen. - lug. jan. - july 2004	gen. - lug. jan. - july 2003	Differenza Variation
sbarchi pieni / <i>unloading full (TEUs)</i>	27.915	24.907	12,1%
sbarchi vuoti / <i>unloading empty (TEUs)</i>	21.009	23.713	-11,4%
Totale sbarchi / <i>Unloading (TEUs)</i>	48.924	48.620	0,6%
Totale sbarchi (pezzi) / <i>Unloading (number)</i>	35.323	36.311	-2,7%
imbarchi pieni / <i>loading full (TEUs)</i>	45.579	41.610	9,5%
imbarchi vuoti / <i>loading empty (TEUs)</i>	3.496	4.166	-16,1%
Totale imbarchi / <i>Loading (TEUs)</i>	49.075	45.776	7,2%
Totale imbarchi (pezzi) / <i>Loading (number)</i>	35.170	33.540	4,9%
Container movimentati (TEUs) / <i>Containers handled total (TEUs)</i>	97.999	94.396	3,8%
Container movimentati (pezzi) / <i>Containers handled total (number)</i>	70.493	69.851	0,9%

Rotabili	gen. - lug. jan. - july 2004	gen. - lug. jan. - july 2003	Differenza Variation
Pezzi movimentati linea Ravenna - Catania <i>Trailers handled total (number) Ravenna - Catania line</i>	21.738	20.845	4,3%
Automotive	2.338		



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	Adria Levant Line	Seamond	weekly	
	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	
Ashdod	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
Beirut	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
	Seatrans	Seamond	weekly	Transit to Amman / Also conventional services
Damietta	Egyptian Navigation Co.	Ag. Tripovich	monthly	Also conventional services
Gemlik	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Haifa	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Iraklion	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Istanbul	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Izmir	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Koper	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
Lattakia	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Limassol	Adria Levant Line	Seamond	weekly	
	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Mersin	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Piraeus	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	14-15/month	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	7-8/month	
Rhodes	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Tartous	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also conventional services
Thessaloniki	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Tripoli (Lebanon)	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Yeysk	RMT	Spedra	fortnightly	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

Al Jubail, Assaluyeeh, Bandar Abbas, Bandar Imam Khomeini, Damman, Doha, Dubai, Jebel Ali, Kuwait, Mina Qaboos	Boyad Shipping Line	Intercontinental S.A.	monthly	
--	---------------------	-----------------------	---------	--

Destinazione Bound for	Compagnia di navigazione Shipping Company	Agenzia Marittima Shipping Agency	Frequenza Frequency	Note Remarks
ROLL ON - ROLL OFF SERVICE / MEDITERRANEAN - BLACK SEA				
Alexandria	Egyptian Navigation Co.	Ag. Tripcovich	monthly	Also container and conventional services
	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also container and conventional services
Ashdod	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Catania	Adriatica	Spedra	15-16/month	Coastal shipping service
Damietta	Egyptian Navigation Co.	Ag. Tripcovich	monthly	Also container and conventional services
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	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also container and conventional services
Piraeus	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Tartous	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also container and conventional services

SERVIZI CON TRASBORDO / FEEDER SERVICES

Trasbordo a Feeder service via	Aree Geografiche / Porti Regions / Ports	Compagnia di navigazione Shipping Company	Agenzia Marittima Shipping Agency	Frequenza Frequency
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
	Alexandria, Beirut, Damietta, Gemlik, Haydarpasa, Istanbul, Izmir, Lattakia, Limassol, Malta, Mersin, Port Said, Tunisi	Metz Container Line	Ravenna Cargo	weekly
	Persian Gulf, Far East and South East Asia	Senator Line	Deep Sea	weekly
	Alexandria, Barcellona, Famagusta, Haydarpasa, Istanbul, Izmir, Mersin, Port Said, Tunisi, Valencia	Sermar Line	Viamar	weekly
Haifa	Mediterranean and Black Sea, Red Sea, Persian Gulf, Far East and South East Asia	Zim Israel Navigation	Adriatic Shipping	weekly
Izmir	Antwerp, Bristol, Cork, Esbjerg, Portbury, Setubal, Southampton, Wallhamn	Grimaldi Lines	I.M.S.	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

manifestazioni e fiere

Data	Luogo	Titolo	Settore
22-23 settembre	Il Cairo (Egitto)	Trans Middle East 2004	Trasporti e Logistica
22-26 settembre	Dalian (Cina)	International Conference on Logistics Strategy for Port	Trasporti e Logistica
28-30 settembre	Basilea	X Chain	Logistica
29 sett. - 1 ott.	Washington (USA)	SNAME Maritime technology 2004	Tecnologia dell'industria navale
5-8 ottobre	Tripoli (Libia)	Trans Libia - International Transport and Logistics Exhibition	Trasporti e Logistica
12-15 ottobre	S. Pietroburgo	Transtec 2004	Tecnologie per i trasporti e la logistica
12-15 ottobre	Helsinki	Pactec	Tecnologie per l'imballaggio e il magazzinaggio
19-20 ottobre	Amsterdam	Port & Terminal Technology 2004	Trasporti e Logistica
20-21 ottobre	Parigi	19èmes Assises de la Logistique	Logistica
21-24 ottobre	Praga	Transped	Trasporti e Logistica
22-24 ottobre	Rimini	TTG Incontri	Turismo
1-3 novembre	Rotterdam	Maritime Security Expo and Conference	Sicurezza
3-5 novembre	Genova	Seatrade Med	Crociere e traghetti
2-4 novembre	Copenhagen	Intermodal Transport & Logistics 2004	Trasporti e Logistica
10-11 novembre	Londra	Maritime Security Conference	Sicurezza
8-10 dicembre	Lione	Trans Euro Logistique	Trasporti e Logistica

