

I vincoli posti dalla Legge Finanziaria 2005 e la mancanza di definizioni univoche di alcuni dei limiti in essa contenuti, hanno provocato negli ultimi mesi una situazione di notevole incertezza nelle scelte di quasi tutte le Autorità Portuali del nostro Paese.

L'Autorità Portuale di Ravenna, che casualmente si è trovata ad essere tra le più colpite dalle disposizioni di tale Legge, ha fin da subito evidenziato ad istituzioni centrali e locali, ad associazioni economiche ed alla comunità portuale intera, quali incertezze e rischi da essa derivassero, non solo per il grave impatto che avrebbero avuto sulla possibilità di dare continuità e certezza all'opera di adeguamento infrastrutturale del porto di Ravenna, ma anche per i pesanti contenziosi cui si sarebbe esposta l'Autorità stessa verso le imprese con cui si erano assunti specifici obblighi contrattuali.

Nonostante tutte le iniziative ed azioni realizzate da dicembre scorso a livello nazionale nelle sedi associative, ministeriali e politiche, il Comitato Portuale è stato costretto ad approvare in aprile un Bilancio Previsionale 2005 secondo il quale l'Autorità Portuale, in ottemperanza alle prescrizioni della Legge Finanziaria - che prende a riferimento le cifre dell'anno 2003 maggiorate del 4,5% - ha dovuto prevedere in Bilancio importi pari a 7,1 milioni di euro per la voce "investimenti" e 14 milioni di euro per il capitolo relativo alla "cassa", a fronte dei 143 milioni di euro di impegni già assunti in conseguenza di Decreti Ministeriali e registrazioni della Corte dei Conti (di cui circa 30 milioni per soli stati di avanzamento lavori) e degli ulteriori 92 milioni di euro previsti nel 2005 per nuovi investimenti.

Ciò significava che, in una fase in cui il porto di Ravenna aveva sviluppato nuove iniziative e progettualità, si vedeva negata la possibilità di realizzare opere strutturalmente fondamentali, da lungo attese e già finanziate, tra le quali: approfondimento dei fondali a -11,50; studio per l'approfondimento a -14,50; realizzazione di nuove banchine ed adeguamento delle esistenti banchine operative; realizzazione dell'area per l'autotrasporto; interventi legati alla security; realizzazione di un terminal crociere, potenziamento del traffico traghetti; interventi di miglioramento dell'illuminazione al fine di equiparare la navigabilità notturna a quella diurna; riqualificazione ambientale della Pialassa del Piombone; investimenti relativi alla logistica, alla viabilità ed allo sviluppo dei trasporti in ambito portuale sia su gomma che su ferro.

Questo pressoché totale blocco degli investimenti, nonché dei lavori in corso, era destinato, se non rimosso, a pregiudicare il futuro adeguamento del porto, il suo sviluppo infrastrutturale ed il suo conseguente livello di competitività con un grave danno all'economia non solo locale ma dell'intera Regione e, per il posizionamento che il porto occupa, con riflessi anche a livello nazionale.

L'Autorità Portuale, dunque, unitamente ad istituzioni locali, operatori ed organizzazioni imprenditoriali e sindacali, territoriali e di categoria e con la Regione, nonché insieme ad Assoporti, si era attivata nei confronti del Governo affinché venissero introdotte le modifiche - da apportare nel Decreto Legge n. 35 cosiddetto "sulla competitività" ("Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, sociale e territoriale" del 14.03.05) - necessarie a superare tale situazione critica.

Nonostante però i Ministeri competenti avessero più volte garantito che nel maxiemendamento a tale Decreto sarebbero state contenute le modifiche che avrebbero permesso - alla quasi totalità dei porti italiani toccati dalle prescrizioni della Legge Finanziaria - di superarne alcune pesanti limitazioni, così non è stato.

L'esito della mobilitazione che, oltre ad una totale condivisione, ha trovato il pieno coinvolgimento di tutte le forze, anche politiche, che si sono attivate al fine di evitare che venissero pesantemente pregiudicate le attività dell'intera portualità italiana, si è sostanziato invece nell'approvazione di un Decreto Legge, il n. 115 del 30 giugno 2005, che all'Art. 14 stabilisce che le spese di investimento relative ai finanziamenti di cui all'art. 36 della L. 166/02 non concorrono, per l'anno 2005, alla determinazione del limite di incremento di cui al comma 57, art. 1, L. 311/04, quindi il limite di investimento passerebbe da 2003+4,5% a 2003+4,5%+ quanto stabilito dal D.L. in relazione ai fondi di cui alla L.166/02.

Per quanto riguarda l'Autorità Portuale di Ravenna la portata del D.L. in oggetto si traduce nello sblocco di 64 milioni di euro lordi finanziati attraverso la Legge 166 che equivarrebbe a poco più di 50 milioni di euro netti, vale a dire circa un quinto del complesso degli investimenti attuabili.

Tutto ciò, pur significando un miglioramento della situazione, lascia irrisolte alcune problematiche non trascurabili ed addirittura ne complica altre rispetto alla situazione precedente.

segue a pag. 2



Tale Decreto, convertito in Legge il 30 luglio, contiene quale unica variazione al testo originario l'inserimento dell'art. 14 ter nel quale viene specificato che non si applica per l'anno 2005 il comma 57 dell'articolo 1 della Legge Finanziaria 2005, alle Autorità Portuali istituite a decorrere dall'anno 2001 e i cui organi rappresentativi siano stati nominati a decorrere dall'anno 2003.

Il provvedimento rappresenta un disegno di breve periodo in quanto sblocca solo alcuni vincoli, relativi unicamente all'anno 2005, mantenendo per gli anni successivi i limiti già previsti, con conseguente impossibilità di attuare qualsiasi tipo di programmazione da parte delle Autorità Portuali.

A luglio è stata data inoltre comunicazione ufficiale all'Autorità Portuale di Ravenna dell'avvenuta approvazione, da parte dei Ministeri competenti, delle tre richieste di variazione al Bilancio Previsionale 2005 deliberate in giugno. Tale risultato, esclusivo di Ravenna, non rappresenta tuttavia che una parziale soluzione per un problema per il quale si auspicava un esito di portata ben più generale e di maggiore efficacia. Nello specifico le prime due richieste di variazione al Bilancio riguardavano la cassa per la quale si sollecitava fossero rese disponibili risorse, peraltro già stanziare, con Decreto Ministeriale e già registrate dalla Corte dei Conti; la prima per far fronte agli impegni pregressi relativi a stati di avanzamento lavori ed a contratti in essere, e la seconda per avviare la realizzazione di una serie di opere non differibili

ed urgenti in materia di security portuale e tutela dell'ambiente.

La terza richiesta di variazione era invece "per competenza" e riguardava importanti adeguamenti di banchine ai fondali del Piano Regolatore Portuale cui l'Autorità Portuale, nel rispetto dei compiti attribuitigli dalla Legge 84/94, era chiamata a provvedere.

L'approvazione delle suddette richieste consente ora, passando da una disponibilità di cassa di 14 milioni di euro ad una di 36 milioni di euro, di:

- continuare nel pagamento degli stati di avanzamento lavori nonché procedere alle gare e assegnare quelle già effettuate per un importo pari ad euro 19.704.000,00.
- proseguire negli appalti e liquidare gli interventi già effettuati e la cui spesa si protrarrà anche negli esercizi successivi in relazione alla security portuale (controllo degli accessi e prima attuazione del Piano di Sicurezza Integrato) ed alla tutela ambientale (smaltimento del materiale di dragaggio) per un importo pari ad euro 1.600.000,00.
- adempiere ai compiti spettanti all'Autorità Portuale in materia di safety, (potendo procedere all'approvazione del progetto di adeguamento delle banchine operative esistenti ai fondali di Piano Regolatore Portuale alla sopravvenuta classificazione sismica di Ravenna, al fine di disporre del bene demaniale in condizioni di maggiore sicurezza) per un importo pari ad euro 15.500.000,00, passando la disponibilità per competenza da 7,1 milioni di euro a 22,6 milioni di euro.

Tale approvazione, che rappresenta la possibilità di corrispondere alle più urgenti ed indifferibili esigenze del porto, assume un particolare valore in quanto riscontra positivamente l'impostazione sostenuta da questa Autorità Portuale circa l'interpretazione della Legge Finanziaria 2005 ma non sostanzia l'istanza, più volte presentata, di escludere le Autorità Portuali, per la loro peculiare natura, dall'elenco degli enti pubblici a cui applicare i vincoli in detta Legge previsti.

Si coglie l'infine l'occasione per porgere un saluto ad Alberto Fogli, membro del Comitato Portuale, che ha lasciato l'incarico, e per ringraziarlo per il proficuo lavoro svolto con assiduità e competenza nonché per formulargli gli auguri per i futuri impegni che andrà ad assumere.

Luca Antonellini

Adeguamento banchina in zona Largo Trattaroli

Completati i lavori di realizzazione di una rampa per l'attracco dei natanti RO-RO e dei traghetti (scivolo), i quali, per motivi tecnici non possono raggiungere la quota attuale di banchina.

Importo lavori: 468.000,00

Quay adjustment in the Trattaroli basin area

Completion of the realization works of a ramp for the berthing of RO-RO vessels and ferries (slipway), which to date and for technical reasons could not reach the actual quay height.

Cost: € 468.000,00

Marina di Ravenna

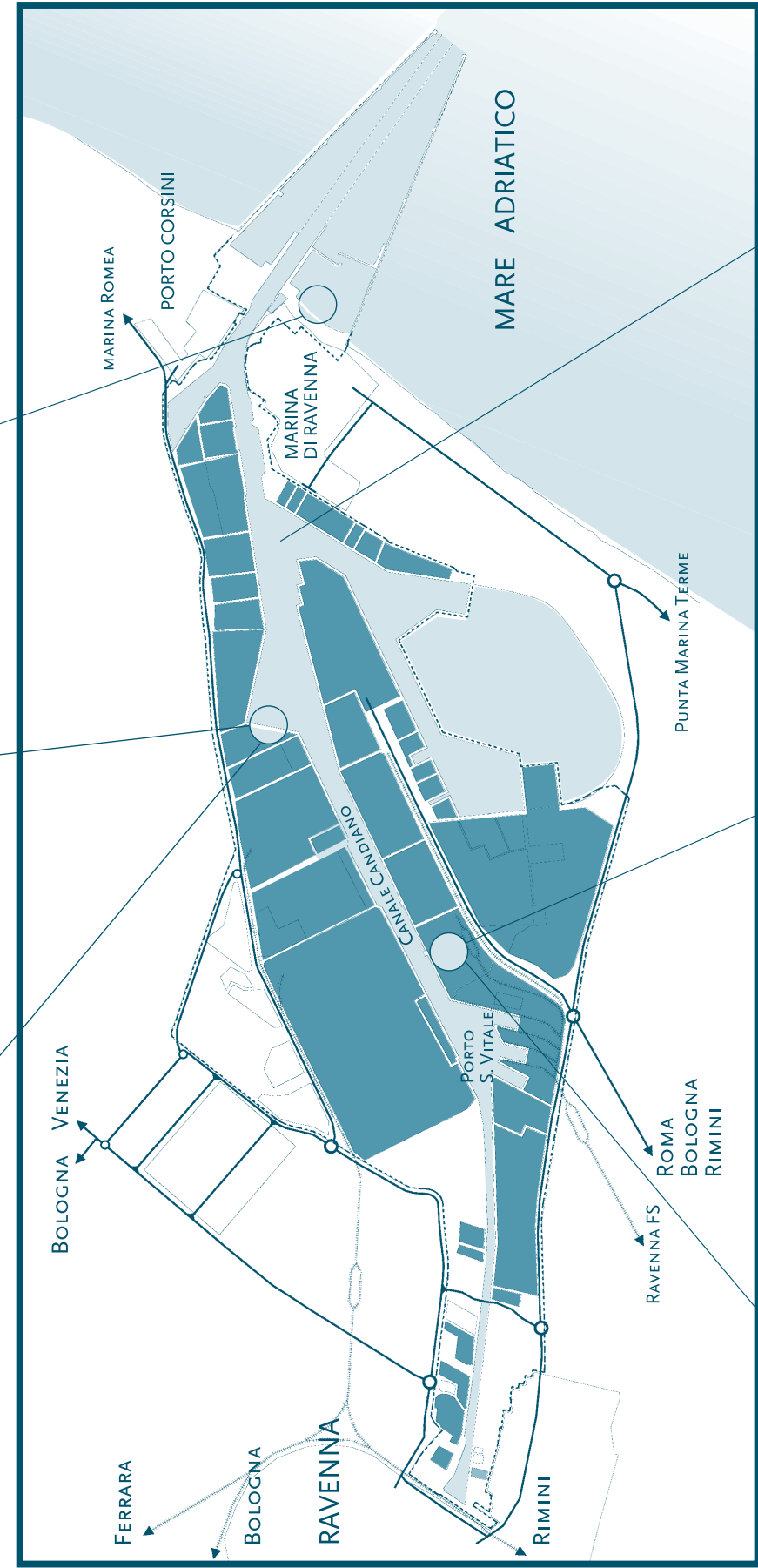
Completati i lavori di sopraelevazione dell'edificio demaniale sede del Corpo Piloti del Porto di Ravenna.

Importo lavori: circa € 200.000,00

Marina di Ravenna

Completion of the elevation works of the public building, seat of the Port Pilots of Ravenna.

Cost: around € 200.000,00



Ristrutturazione banchina Terminal Container

Affidati i lavori per migliorare la funzionalità dell'esistente banchina di attracco al Terminal Container Ravenna tramite la demolizione del pontile di attracco di navi RO-RO ed il prolungamento delle rotaie per gru.

Importo lavori: € 880.000,00

Restructuring of the Terminal Container quay

Assignment of the works for the functional improvement of the existing docking quay at the Terminal Container Ravenna through the demolition of the docking quay for RO-RO vessels and the lengthening of the railway crane lines.

Cost: € 880.000,00

Manutenzione dei fondali del porto-canale

Approvato il progetto modificato e approvate le modalità di gara.

Importo: € 2.925.000,00

Maintenance of the water-depths of the port-canal

Approval of the amended project and approval of the terms of the public tender.

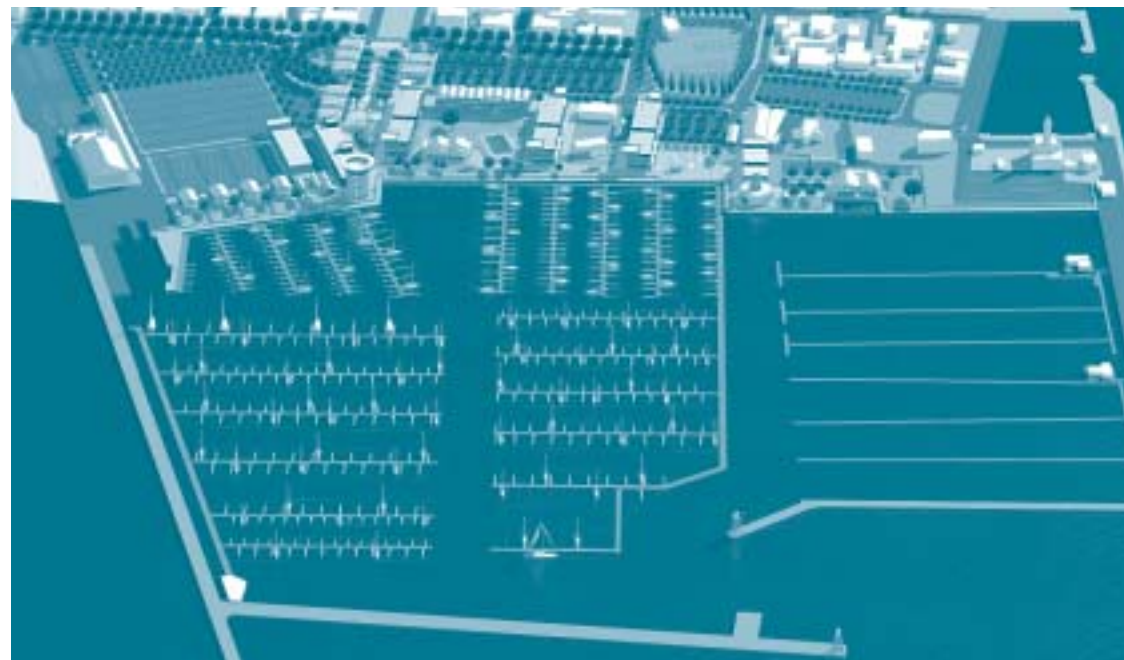
Cost: € 2.925.000,00

promotion:

a cura di Gaia Marani

marinara

“Marinara: il cantiere del nuovo turismo”, è questo il titolo della manifestazione che il 13 giugno scorso ha segnato l'avvio dei lavori in terraferma del porto turistico di Marina di Ravenna ed alla quale hanno partecipato, tra gli altri, il Presidente dell'Autorità Portuale, il Presidente di Seaser, il Sindaco, il Presidente della Provincia, il Presidente della Camera di Commercio, nonché il Presidente della Regione, Vasco Errani, ed il parlamentare europeo, Pierluigi Bersani. Marinara si avvia a diventare la più grande marina per il diporto nautico dell'Adriatico, la prima esperienza di gestione unitaria di servizi nautici, turistici, dell'ospitalità e del commercio con una caratteristica nella facilità di accesso in qualsiasi condizione del mare grazie alla sua collocazione all'interno delle due dighe foranee. Per la parte a terra il porto turistico sarà attrezzato con la realizzazione di infrastrutture e fabbricati di servizio alla nautica da diporto, servizi di rete viaria e di aree di parcheggio, aree commerciali, strutture residenziali connesse all'uso dei posti barca, uffici, aree di incontro e di svago per i diportisti ed un'area per i grandi eventi. Il progetto interessa uno specchio d'acqua di circa 150.000 mq, destinato ad ospitare 1.152 posti barca. L'area a terra su cui insisteranno le costruzioni è di 112.000 metri quadrati, di cui 23 mila edificati ed ai quali corrisponderà la realizzazione di 830 posti auto pubblici, 890 posti auto privati oltre a 224 posti auto in garage sotterranei.



marinara

“Marinara: the building yard of new tourism”, was the title of the event which took place on the 13th of June and which kicked off the land works in the touristic port of Marina di Ravenna. Amongst others, the event saw the participation of the President of the Port Authority, the President of Seaser, the Lord Mayor, the President of the Province, the President of the Chamber of Commerce, as well as the President of the Region, Vasco Errani and the member of the European Parliament (MEP), Pierluigi Bersani. Marinara is launching itself to become the largest marina in the Adriatic for nautical recreation and sport as well as the first example of unitary management of nautical, touristic, hospitality and commercial services particularly in view of the characteristic ease of port access during all weather-marine conditions and thanks to it being positioned in the inner ends of the breakwater piers. On its mainland, the touristic port will be equipped with the realization of infrastructure works and fabricated buildings for the purposes of nautical recreation, road network and parking area services, commercial space, residences connected to the use of boat space, offices, meeting and recreation areas for boat leisuers and an area capable of hosting large events. The project involves a water area of around 150,000 m², intended to accommodate 1,152 boat spaces. Its mainland, on which construction work will be carried out, measures 112,000 m², of which 23 thousand will be built upon and assigned to the creation of 830 public car spaces, 890 private car spaces and 224 car spaces in an underground car park.

nuova sede piloti

Il 23 giugno scorso è stata inaugurata la nuova sala vedetta del Corpo Piloti del Porto di Ravenna.

Alla cerimonia erano presenti, tra gli altri, il Sindaco, il Presidente dell'Autorità Portuale ed il Comandante della Capitaneria di Porto, oltre ad operatori ed esponenti delle associazioni rappresentative del mondo portuale.

L'edificio, che già ospitava la sede dei Piloti, è stato oggetto di un intervento, realizzato grazie all'Autorità Portuale di Ravenna, finalizzato ad un aumento dell'efficienza operativa del Corpo Piloti e, di conseguenza, ad un miglioramento delle più generali condizioni di sicurezza del porto e della navigazione.

La nuova sala vedetta è stata realizzata sollevando la costruzione esistente. Essa si colloca in un punto strategico del porto, a ridosso del faro, è connotata dall'uso di materiali quali acciaio e vetro che permettono una lettura visiva immediata delle nuove opere ed ha una conformazione che richiama la carena delle navi.

La struttura, dal punto di vista operativo, permette di:

- migliorare le condizioni di avvistamento;
- creare lo spazio per alloggiare le recenti strumentazioni di controllo della navigazione, il sistema integrato A.I.S. (Automatic Identification System) che consentirà ai Piloti un controllo ottimale delle navi in Adriatico e, unitamente al radar, un accesso al porto in sicurezza anche durante i periodi di nebbia;
- offrire la possibilità di ospitare il sistema di gestione e regolazione dell'illuminazione del canale navigabile.

L'inaugurazione ha fatto anche da cornice al varo della Pilotina “ALTAIR”, di cui è stata madrina la Signora Giovanna Tosi Cattarozzi.

new pilot seat

The inauguration of the new control and radar room of the Port Pilot Corps of Ravenna, was held on June 23rd of last month. Amongst those dignitaries present at the ceremony were the Lord Mayor, the President of the Port Authority and the Commander of the Harbour Master's Office, in addition to port operators and exponents of port associations.

The same building, which had already been used to date to accommodate the seat of the Pilots, became subject to intervention works, realized



thanks to the Port Authority of Ravenna giving increased operational efficiency to the Pilot Corps and as a consequence generally improving port and navigation safety conditions.

The new control and radar room was realized elevating the existing construction. This is at a strategic point in the port, behind the light house, and is characterized by its use of materials such as steel and glass which afford a direct view of the recent surrounding marina works and its form resembles that of the hull of a ship.

From an operational point of view, the structure allows to:

- improve sighting conditions,
 - create the space to accommodate the latest navigation control instruments, the AIS integrated system which allows Pilots optimal control of the ships in the Adriatic and, together with the radar, safe access to the port also during periods of fog,
 - offer the possibility to accommodate the handling and regulation of lighting in the navigable canal.
- The inauguration was later followed by the christening ceremony of the pilot boat “ALTAIR”, whose Godmother was Mrs Giovanna Tosi Cattarozzi.*

dibattito sul porto

Presidente Bessi, che ruolo attribuisce al porto nel contesto dello sviluppo economico provinciale?

Sicuramente il porto di Ravenna contribuisce notevolmente alla crescita economica della provincia. Cito due circostanze: il nostro scalo è il primo in Italia per movimentazione di cereali,

mangimi e fertilizzanti, prodotti metallurgici (legati in primo luogo a Marcegaglia) e di materie prime per il comparto ceramico di Modena e Reggio, inoltre è il primo porto italiano per gli scambi con il Medio Oriente e i Paesi del Mar Nero. Consideriamo poi

che il 62% della merce che transita per il porto di Ravenna ha come origine o destinazione il territorio regionale, con l'area romagnola che da sola contribuisce per la metà di tale quota. Il porto di Ravenna è quindi il porto dell'Emilia Romagna, come sancito anche dalla pianificazione della Regione. Credo che non siano più rinviabili gli investimenti in intermodalità e logistica, nonché gli interventi infrastrutturali marittimi e quelli necessari a connettere l'area portuale con il sistema di trasporto terrestre stradale (E55 in primis) e ferroviario: soltanto così il porto di Ravenna costituirà una vera piattaforma logistica al servizio del Paese e si contribuirà a dare una importante risposta ai problemi del traffico.

Come è cambiato il ruolo della Camera di Commercio, rispetto al porto, da quando è stata istituita l'Autorità Portuale?

Voglio ricordare che la Camera di commercio ha dato uno straordinario contributo per lo sviluppo del porto. Pensiamo solo all'impegno di Cavalcoli prima e di Baccarini poi. Oggi il nostro ruolo è quello di promuovere lo scalo, di intervenire nelle sedi opportune per favorire la realizzazione delle infrastrutture, di dare contributi in termini progettuali. A questo proposito cito il lavoro della nostra Commissione Porto, con le proposte in merito alla Darsena di città e al distretto nautico. In generale, sottolineo come a Ravenna vi sia una proficua collaborazione tra tutte le Istituzioni con l'unico obiettivo di valorizzare le risorse di cui dispone la nostra provincia. Cito con piacere la collaborazione che esiste tra Camera di Commercio e Autorità Portuale.

A proposito di Darsena di città, quali prospettive intravede?

Vedo grandi prospettive. Il futuro di Ravenna può essere lì. L'architetto Boeri e tutti coloro che sono impegnati nella fase progettuale stanno svolgendo un importante lavoro. L'acqua è un elemento primario per questa città e lungo il Canale Candiano si può sviluppare una nuova identità, anche economica. Partiamo dalla ricalificata Darsena di città, con un'area destinata anche all'expo nautico, per arrivare al Distretto per la cantieristica dedicata alla nautica da diporto nella ex Sarom, poi il porto commerciale e industriale e Marinara. Insomma, nasce un vero Distretto del Mare con grandi potenzialità. E' naturale che bisognerà puntare su un progetto di alta qualità. E' all'opera un tavolo concertato dal quale è lecito attendersi un proficuo lavoro.

Parliamo di terminal crociere. Lei è un sostenitore della scelta di Porto Corsini. Perché?

La collocazione a Porto Corsini è positiva per più motivi. Mi sembra che sia la migliore per un terminal dedicato, in quanto la località è prossima all'imboccatura del porto, poi è facilmente collegabile ai lidi e alla città d'arte. Inoltre, si favorisce lo sviluppo della località con servizi dedicati al turismo crocieristico. Quello delle crociere è un settore in forte crescita, dobbiamo essere in grado di intercettare questo traffico mettendo sul piatto della bilancia la nostra offerta turistica che parte dalla città d'arte, la quarta in Italia. Accanto a questo dobbiamo essere in grado di predisporre servizi all'avanguardia a costi contenuti.

Quali sono le priorità per il porto?

Intanto l'Autorità Portuale presieduta da Giuseppe Parrello ha sottoposto al Comitato Portuale - che l'ha approvato - un piano di sviluppo che mi trova d'accordo. Naturalmente bisognerà fare i conti con i fondi disponibili. Vi sono indubbiamente alcune priorità, come l'abbassamento dei fondali a -11,50 metri, il Terminal crociere a Porto Corsini, il nuovo terminal container, il by pass, le 'Autostrade del Mare'. Come è noto la Commissione Europea ha inserito il progetto delle Autostrade del Mare nella lista ristretta delle opere da realizzare entro il 2010. Ora spetta al Governo definire nel dettaglio tale progetto e quindi indicare i porti italiani che rientrano in questa importante opera, tendente a dare una risposta alla necessità di spostare traffico pesante dall'arteria stradale al mare con innegabili vantaggi per la sicurezza e per l'ambiente. Da questo punto di vista il porto di Ravenna si caratterizza per aver avviato - in anticipo sul piano nazionale - un collegamento di traghetti con Catania. Dai dati in possesso del-

l'Autorità Portuale di Ravenna questa linea - gestita dall'Adriatica di Navigazione - trasporta oltre 37 mila mezzi pesanti, con un coefficiente di riempimento del 90%. In Adriatico questa linea è il primo esempio concreto di 'Autostrada del Mare', perché i mezzi pesanti saliti sui traghetti sono stati sottratti al traffico autostradale. E non è un caso se il Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica e gli studi di Sviluppo Italia citano positivamente questa peculiarità del porto di Ravenna. Con l'Autorità Portuale abbiamo promosso più di un incontro con il prof. Piazza, presidente di Ram, proprio per incentivare l'avvio di questo progetto.

Attorno al porto e alle attività connesse si sta sviluppando una interessante attività fieristica. Come valuta questa opportunità?

Sono convinto che su questo tema la città di Ravenna stia compiendo una importantissima operazione. Abbiamo la consolidata esperienza di Omc, che ha collocato stabilmente Ravenna

tra le prime città al mondo per quanto riguarda l'offshore. Oggi, anche grazie alle relazioni create da Omc, le nostre aziende sono presenti su tutti i mercati internazionali. In più questa manifestazione lascia a Ravenna un'importante ricaduta di indotto. Oltre a Omc abbiamo dato vita, insieme ad altri partner, a MedMar, che vedrà la sua prima edizione in autunno. Questa manifestazione vuole porre Ravenna al centro dell'attenzione della portualità mediterranea. Qui si daranno appuntamento i principali scali marittimi per discutere di traffici mercantili, di sicurezza, di tutela dell'ambiente. Una base comune di discussione, che potrà certamente preludere a interessanti accordi di collaborazione. Ma vorrei citare anche NauticaMed, la manifestazione rivolta alla nautica da diporto, oggi un importante traino per l'export dei nostri cantieri. Insomma, si sta dando vita ad un polo fieristico legato alla portualità veramente molto interessante.



dibattito sul porto

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

Il ruolo del porto di Ravenna è essenziale per le funzioni logistiche e trasportistiche di tutta la Regione.

Un porto che deve innanzitutto consolidare la sua funzione di "gate" per l'intera economia

regionale verso il Mediterraneo, il Medioriente ed i paesi asiatici. L'evoluzione imponente degli scenari economici e dei traffici a livello mondiale, soprattutto lo sviluppo del Far East, deve essere considerata come scenario di riferimento per guardare al porto di Ravenna con una visuale nuova, per coglierne le

fortissime potenzialità a beneficio dell'intera economia regionale e padana. Così pure lo sviluppo velocissimo del settore container, con l'impiego di navi sempre più grandi, anche nei servizi feeder, deve indurre a guardare in modo nuovo, avanzato e lungimirante, gli adeguamenti infrastrutturali necessari al porto.

L'accordo-quadro fra Stato e Regione del dicembre 2003 sulle infrastrutture riconosce pienamente al porto di Ravenna questa funzione strategica di piattaforma logistica di valore regionale e nazionale, indicando con chiarezza le infrastrutture necessarie al suo sviluppo. Occorre ora dare coerenza alle cose scritte, incalzando il governo sulla necessità di invertire la rotta negativa di blocco degli investimenti delle Autorità Portuali, ed esortandolo a concentrare invece le risorse ove le opere pubbliche si incrociano felicemente con grossi progetti privati, in una visione strategica di ampio respiro. **Qual'è lo stato di attuazione dell'Intesa Generale Quadro Stato-Regione in materia di infrastrutture, soprattutto per la parte riguardante Ravenna?**

E' purtroppo evidente che l'attuazione di quell'Intesa procede troppo lentamente: oggi il fattore-tempo è un elemento decisivo della competitività, in un momento di cambiamenti così veloci. C'è un problema di carenza di risorse e c'è il fatto che il governo non ha compiuto scelte importanti e coerenti per la portualità italiana, come dimostra la vicenda gravissima e persino grottesca della legge Finanziaria 2005, che sta penalizzando gli investimenti già decisi dalla nostra Autorità Portuale sulla base di risorse già stanziato dallo Stato. C'è una evidente e gra-

vissima sottovalutazione del ruolo della portualità italiana per la competitività del Paese: entrambe stanno perdendo colpi di fronte alla velocità inaudita con cui gli altri Paesi del Mediterraneo si stanno attrezzando per intercettare i traffici da e per il Far East. Non più solo la Francia e la Spagna ci hanno sopravanzato, ma persino Paesi come il Marocco stanno facendo passi giganteschi con una rapidità stupefacente. È sintomatico che a denunciare con più forza e per primi questa situazione siano i grandi operatori internazionali che già svolgono la propria attività in Italia e che misurano il crescente gap tra il nostro Paese ed altri.

Ritiene la realizzazione della E55 strategica per lo sviluppo del porto?

L' E55 è essenziale per lo sviluppo del porto e di tutta l'economia ravennate.

Sono importanti i tempi della sua realizzazione e l'aspetto della sua interconnessione con la viabilità esistente.

Allo stesso tempo è importante la realizzazione di altre opere previste dall'intesa-quadro: il potenziamento dei collegamenti ferroviari, il by pass, la realizzazione di un'area per la logistica. La Regione sta facendo concreti passi verso la progettazione e realizzazione di opere altrettanto importanti, tra queste appare fondamentale il collegamento attraverso Ferrara con l'Autobrennero, come semplificazione e velocizzazione della relazione con la direttrice del Brennero, fondamentale per i collegamenti con il centro Europa.

Ritiene che ci saranno vantaggi per il porto dall'allargamento ad est dell'Unione Europea?

In generale l'apertura dei nuovi mercati stimola la concorrenza, creando rischi e opportunità. La realizzazione delle opere contenute nell'intesa Stato-Regione può metterci nelle condizioni di intercettare una quota consistente dei traffici con l'est, oltre che con il nord-Europa. **Ritiene che la Regione debba dotarsi di una specifica legislazione che favorisca il trasferimento delle merci dalla strada ad altre modalità di trasporto? Crede sia opportuno pensare ad una strumentazione regionale specifica a supporto delle Autostrade del Mare?**

La Regione ha già compiuto la scelta del rafforzamento del sistema ferroviario regionale, per le persone e le merci, anche per decongestionare il traffico su gomma.

Le autostrade del mare sono una grande opportunità per la nostra economia regionale e per il porto di Ravenna. L'Autorità Portuale proprio per questo si sta muovendo in coerenza con gli obiettivi di sviluppo del progetto delle autostra-



de del mare e con la vocazione e le potenzialità del porto, per assecondarle e dare loro pieno sviluppo. Non si dimentichi che il porto di Ravenna sperimenta già da anni un esempio di autostrada del mare costituito dall'esperienza della linea Ravenna – Catania, principale relazione di cabotaggio in Adriatico e solida base dalla quale partire per cercare di entrare nel mercato trans-adriatico dei traghetti e sviluppare nuove linee internazionali.

La Regione deve svolgere una funzione attiva per la promozione, programmazione e realizzazione delle autostrade del mare, anche studiando la possibilità di strumenti legislativi di supporto allo start up di esperienze, compatibili con le norme comunitarie, e connotati da una certa efficacia pur in presenza – inevitabilmente – di risorse limitate.

Si parla di mettere a "sistema" le piattaforme logistiche regionali: cosa occorrerebbe fare concretamente?

L'Italia non è dotata di una moderna cultura logistica. Questo produce un danno alle imprese e alla sostenibilità del sistema trasportistico. La nostra Regione è seriamente intenzionata a recuperare questo ritardo.

Mettere a "sistema" i poli logistici vuol dire mettere in rete le tecnologie e le professionalità del settore, farle lavorare su obiettivi comuni e moltiplicarne il valore. Occorre però anche – realisticamente – che nella nostra Regione si contrasti da subito l'ulteriore disseminazione di tante piccole esperienze prive della necessaria qualità e massa critica, e si inizi anzi una azione, certo complessa e difficile, di razionalizzazione, specializzazione ed accorpamento. Bisogna realizzare piattaforme logistiche forti, competitive, capaci di misurarsi con esperienze internazionali di grande spessore. In questo quadro, il porto di Ravenna, per la sua dotazione di aree portuali e retroportuali, per la presenza dell'intermodalità a livelli elevati, costi-

tuisce obiettivamente la più importante piattaforma logistica presente nella nostra Regione. Di questo occorre prendere atto e trarre le necessarie conseguenze, ed i primi a trarle devono essere proprio gli stessi operatori ravennati e l'intera realtà locale, che sono chiamati ad esprimere su questo una elevata progettualità. **Restando in tema di logistica, è favorevole ad un progetto volto alla creazione di una società di logistica regionale? E se sì, quali potrebbero essere i soggetti coinvolti?**

Sì, sono favorevole ad un progetto di questo tipo. La società dovrebbe, a mio parere, avere come protagonisti operatori sia pubblici che privati, rispondere ad una logica imprenditoriale e perseguire l'obiettivo di alimentare relazioni positive fra i poli logistici regionali, incrementandone il loro rapporto d'insieme con la realtà economica extra-regionale e le direttrici intermodali verso l'intera pianura padana e soprattutto verso il centro Europa.

Regione, Autorità Portuale, FER, interporti e altri soggetti pubblici dovrebbero in questo quadro avere una funzione di stimolo e di promozione.

Quali sono a suo avviso gli interventi infrastrutturali prioritari da realizzare nel porto per migliorarne la competitività?

Oltre a quelli contenuti nell'Intesa quadro fra Stato e Regione credo che nei prossimi mesi vada realizzato lo studio di fattibilità tecnico-economica per valutare a fondo possibilità, implicazioni e conseguenze dell'approfondimento del canale a 14,5 metri. Tema di enorme complessità, me ne rendo conto, ma anche tema ineludibile se si vuole pensare a ricollocare il porto di Ravenna negli scenari di cui si parlava poc'anzi. Per queste ragioni ritengo che tale argomento debba essere oggetto di una serie di considerazioni ed approfondimenti che dovranno essere svolte nei prossimi mesi con tutta l'attenzione che esso merita.

La Commissione delle Comunità Europee ha recentemente formulato un invito a presentare osservazioni sul progetto di regolamento (predisposto dalla stessa Commissione) relativo al regime degli aiuti di piccola entità (cd. «*de minimis*») al settore dei trasporti.

Ricordiamo che con regolamento (CE) n. 994/98 la Commissione è abilitata a fissare una soglia al di sotto della quale si ritiene che gli aiuti possano ritenersi non incidere sulla concorrenza, così da non essere quindi soggetti alla procedura di preventiva notifica alla Commissione al fine di verificarne la legittimità.

Sulla base della suddetta abilitazione la Commissione ha adottato il regolamento (CE) n. 69/2001 del 12 gennaio 2001 relativo agli aiuti cd. «*de minimis*»; tale regolamento prevede l'inapplicabilità dall'obbligo di preventiva notifica per gli aiuti al di sotto dei 100.000 euro per impresa su un periodo di tre anni. Al momento dell'elaborazione del regolamento suddetto era stato tuttavia deciso di continuare ad escludere dal suo campo di applicazione il settore dei trasporti. Tale decisione fu dovuta essenzialmente alle particolarità economiche di questo settore, per cui aiuti anche di importo limitato potevano falsare la concorrenza tra le imprese.

L'impostazione scelta nel 2001 è oggi considerata dalla Commissione obsoleta per una serie molteplice di ragioni.

Anzitutto, la Commissione ha constatato che la minaccia di aiuti di Stato in grado di provocare forti distorsioni di concorrenza è meno grave che in passato, stante il fatto che il processo d'apertura dei mercati dei trasporti è infatti ormai in via di completamento e vi è un netto miglioramento della situazione finanziaria delle imprese. Di conseguenza le autorità pubbliche non sono più soggette a forti pressioni per venire in soccorso delle imprese in difficoltà o conferire loro indebiti vantaggi.

Inoltre la Commissione ha rilevato come per effetto di una serie di pronunce della Corte di Giustizia si sia creata una ingiustificata disparità di trattamento tra due categorie di imprese. Da un lato, le imprese che hanno come attività principale il trasporto possono beneficiare solo dei regimi di aiuti aventi obiettivi ben definiti (regionale, ambientale, PMI, ecc.) e che devono essere autorizzati dalla Commissione anche per importi minimali. Dall'altro, le imprese che non appartengono a questo settore stricto sensu, ma praticano tuttavia delle attività di trasporto per conto proprio, beneficiano del regolamento *de minimis* senza restrizioni e senza

autorizzazione preliminare da parte della Commissione.

La Commissione ha poi riconosciuto che gli aiuti di importo limitato, notificati alla Commissione nel corso degli ultimi anni, nella maggior parte dei casi sono stati giudicati compatibili con le norme del trattato senza grandi difficoltà. I loro obiettivi coincidevano anzi perfettamente con l'indirizzo delle politiche dell'Unione Europea in materia di piani di ammodernamento delle attrezzature, di promozione dell'utilizzo di modalità di trasporto combinato e di attuazione delle norme in materia ambientale. Quanto poi all'effetto degli aiuti inferiori al valore di 100.000 Euro per l'acquisto di veicoli, dato il prezzo degli stessi (soprattutto degli aerei e delle imbarcazioni per il trasporto marittimo e fluviale) l'impatto sulla struttura di questi settori può essere considerato trascurabile. Una considerazione a parte è stata fatta per il settore del trasporto su strada, dove un aiuto di 100.000 euro su tre anni può essere considerato importante, vista la struttura molto particolare di questo settore, il numero elevato di piccoli trasportatori, e il costo dei veicoli. Secondo la Commissione, si ritiene quindi auspicabile mantenere un'eccezione all'acquisto di veicoli (acquisto di camion) nel settore del trasporto su strada.

La Commissione ha quindi concluso che, con l'eccezione dell'acquisto di veicoli da parte di trasportatori su gomma, gli aiuti alle imprese di trasporto non superiori ad un massimale di 100.000 euro su un periodo di tre anni non incidono sugli scambi fra gli Stati membri e non falsano né minacciano di falsare la concorrenza. La Commissione ha quindi proposto di rettificare la situazione sopprimendo l'esclusione del settore dei trasporti dall'ambito di applicazione del regolamento *de minimis*, tranne in certi casi ben specificati.

Nel seguito è riportato l'elenco di alcune delibere recentemente approvate dal Comitato Portuale di questa Autorità:

Delibera n. 6 del Comitato Portuale del 23 marzo 2005 - Accordo territoriale per il conferimento del materiale proveniente dal dragaggio del porto canale per il tombamento di aree di cava - Approvazione schema

Delibera n. 7 del Comitato Portuale del 23 marzo 2005 - Servizi di ritiro e trasporto dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico - Approvazione procedimento di gara pubblica

Delibera n. 8 del Comitato Portuale del 30 marzo 2005 - Bilancio revisionale 2005 - Riformulazione - Approvazione

Delibera n. 9 del Comitato Portuale del 30 marzo 2005 - Programmazione dei Lavori Pubblici ai sensi dell'art. 14, comma 11 Legge 11 febbraio 1994, n. 109 - Aggiornamento del Programma Triennale 2005-2007 e dell'Elenco Annuale 2005 - (D.M. 22.06.2004, n. 898/IV)

Delibera n. 10 del Comitato Portuale del 30 marzo 2005 - Articolo 9, comma 3, lettera l), Legge 28 gennaio 1994, n. 84 - Rinnovo CCNL lavoratori dei porti - Recepimento

Delibera n. 11 del Comitato Portuale del 30 marzo 2005 - Nuovo collegamento tra SS. 67 e SS. 309 (Diramazione) in by-pass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna - Approvazione impegno di spesa per la progettazione

Delibera n. 12 del Comitato Portuale del 28 aprile 2005 - Riesame e riaccertamento residui

Delibera n. 13 del Comitato Portuale del 28 aprile 2005 - Approvazione Bilancio Consuntivo Esercizio 2004

Delibera n. 14 del Comitato Portuale del 28 aprile 2005 - Bilancio Previsionale 2005 - Riformulazione - Approvazione

Delibera n. 15 del Comitato Portuale del 28 aprile 2005 - Manutenzione dei fondali del portocanale di Ravenna - Approvazione progetto a seguito di modifiche e modalità di gara

Delibera n. 16 del Comitato Portuale del 28 aprile 2005 - Sistema integrato del controllo accessi del porto di Ravenna - Approvazione progetto e modalità di gara

Delibera n. 17 del Comitato Portuale del 28 aprile 2005 - Articolo 9, comma 3, lettera c), Legge 28 gennaio 1994, n. 84 - Relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del Porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale

dell'Autorità Portuale di Ravenna - Attività 2004
Delibera n. 18 del Comitato Portuale del 28 aprile 2005 - Articolo 9, comma 3, lettera g), Legge 28 gennaio 1994, n.84 - "Fassa ed Enel - Variazione concessioni a seguito demanializzazione aree"

Delibera n. 19 del Comitato Portuale del 28 aprile 2005 - Programmazione dei Lavori Pubblici ai sensi dell'art. 14, comma 11 Legge 11 febbraio 1994, n. 109 - Aggiornamento del Programma Triennale 2005-2007 e dell'Elenco Annuale 2005 (D.M. 22.06.2004, n. 898/IV)

Delibera n. 20 del Comitato Portuale del 28 aprile 2005 - Interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e di grande infrastrutturazione - Modifica impegni previsti per l'anno 2005

Delibera n. 21 del Comitato Portuale del 28 aprile 2005 - Articolo 9, comma 3, lettera l), Legge 28 gennaio 1994, n. 84 - Rinnovo CCNL dei dirigenti delle Autorità Portuali

Delibera n. 22 del Comitato Portuale del 14 giugno 2005 - Bilancio Previsionale 2005 - Approvazione richiesta di variazione per cassa (S.A.L., contratti in essere, ecc...)

Delibera n. 23 del Comitato Portuale del 14 giugno 2005 - Bilancio Previsionale 2005 - Approvazione richiesta di variazione per cassa (security, safety, ecc...)

Delibera n. 24 del Comitato Portuale del 14 giugno 2005 - Bilancio Previsionale 2005 - Approvazione richiesta di variazione per competenza

Delibera n. 25 del Comitato Portuale del 21 luglio 2005 - Manutenzione dei fondali del porto-canale di Ravenna - Aggiudicazione gara

Delibera n. 26 del Comitato Portuale del 21 luglio 2005 - Manutenzione straordinaria viabilità zona SAPIR - 2° stralcio - via del Trabaccolo - Aggiudicazione gara

Delibera n. 27 del Comitato Portuale del 21 luglio 2005 - Ristrutturazione banchina terminal container per miglioramento funzionalità - Aggiudicazione gara

Delibera n. 28 del Comitato Portuale del 21 luglio 2005 - Legge 30.11.1998, n. 413 - Opere strutturali nei porti - D.M. 27.10.1999 - Ridefinizione ripartizione fondi nell'ambito dei finanziamenti previsti

Delibera n. 29 del Comitato Portuale del 21 luglio 2005 - Servizio di ritiro e trasporto dei rifiuti solidi prodotti dalle navi e dei residui solidi del carico - Aggiudicazione

Delibera n. 30 del Comitato Portuale del 21 luglio 2005 - Servizio di ritiro e trasporto dei rifiuti liquidi prodotti dalle navi e dei residui liquidi del carico - Aggiudicazione

Il traffico del porto nei sei mesi del 2005 è stato pari a 12.303.982 tonnellate, 220.000 tonnellate in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (-1,8%).

Merce movimentata(tonn.) Goods handled (tons)	gen. - giu. jan. - jun. 2005	gen. - giu. jan. - jun. 2004	Differenza Variation
prodotti petroliferi / oil products	1.461.534	1.676.774	-12,8%
prodotti chimici / chemicals	656.526	662.546	-0,9%
altre rinfuse liquide / other bulk liquids	314.060	335.063	-6,3%
Totale rinfuse liquide / Bulk liquids total	2.432.120	2.674.383	-9,1%
minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione/ manufactures products, raw materials and building materials	3.572.357	3.308.322	8,0%
derrate alimentari / foodstuff and feedstuff	1.068.383	1.332.080	-19,8%
concimi / fertilizers	792.268	860.493	-7,9%
prodotti agricoli / agricultural products	258.330	712.857	-63,8%
altre rinfuse solide / other bulk solids	300.574	302.154	-0,5%
Totale rinfuse solide / Bulk solids total	5.991.912	6.515.906	-8,0%
prodotti metallurgici / metallurgical products	2.291.994	1.760.205	30,2%
altre merci varie / other break bulks	167.095	198.463	-15,8%
merci in container / containerized goods	1.030.522	950.149	8,5%
merce su trailer / goods on trailers	390.339	425.215	-8,2%
Totale merci varie / General cargo total	3.879.950	3.334.032	16,4%
Totale merce movimentata / Grand total	12.303.982	12.524.321	-1,8%

In calo dell'8,0% le rinfuse solide (-524.000 tonnellate) a causa di significativi decrementi dei prodotti agricoli (-455.000 tonnellate) e delle derrate alimentari (-264.000 tonnellate), i primi per il minor import di cereali, frumento e granturco, le seconde per la diminuzione di farine e semi oleosi.

Il calo delle farine, destinate quasi interamente all'alimentazione animale, è dovuto soprattutto ad una minor richiesta da parte degli allevatori, mentre il minor import di cereali, quali frumento, granturco e di semi oleosi, è da attribuire alla sempre maggior competitività dei prodotti provenienti dai Paesi dell'Est Europa, che utilizzano il camion o il treno, rispetto alla modalità marittima (dal Mar Nero e dal Sud America) che è invece penalizzata dalla forte crescita dei noli delle navi.

Buono l'andamento dei minerali greggi e materiali da costruzione (+8,0%), grazie alla crescita delle importazioni di materie prime per le ceramiche (+10,2%), soprattutto argilla.

In diminuzione le rinfuse liquide (-242.000 tonnellate), dovuto principalmente al calo dei prodotti petroliferi (-215.000 tonnellate), soprattutto quelli utilizzati per l'attività della centrale di Porto Tolle. Da parte dell'Enel è in atto infatti una politica di maggior utilizzo produttivo delle centrali che impiegano combustibili più economici rispetto ai derivati del petrolio, quali, ad esempio, il carbone.

In aumento del 16,4% le merci varie (+546.000

Port traffic during the first six months of 2005 equalled 12,303,982 tons, 220,000 tons less compared to the same period last year (-1.8%).

	gen. - giu. jan. - jun. 2005	gen. - giu. jan. - jun. 2004	Differenza Variation
prodotti petroliferi / oil products	1.461.534	1.676.774	-12,8%
prodotti chimici / chemicals	656.526	662.546	-0,9%
altre rinfuse liquide / other bulk liquids	314.060	335.063	-6,3%
Totale rinfuse liquide / Bulk liquids total	2.432.120	2.674.383	-9,1%
minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione/ manufactures products, raw materials and building materials	3.572.357	3.308.322	8,0%
derrate alimentari / foodstuff and feedstuff	1.068.383	1.332.080	-19,8%
concimi / fertilizers	792.268	860.493	-7,9%
prodotti agricoli / agricultural products	258.330	712.857	-63,8%
altre rinfuse solide / other bulk solids	300.574	302.154	-0,5%
Totale rinfuse solide / Bulk solids total	5.991.912	6.515.906	-8,0%
prodotti metallurgici / metallurgical products	2.291.994	1.760.205	30,2%
altre merci varie / other break bulks	167.095	198.463	-15,8%
merci in container / containerized goods	1.030.522	950.149	8,5%
merce su trailer / goods on trailers	390.339	425.215	-8,2%
Totale merci varie / General cargo total	3.879.950	3.334.032	16,4%
Totale merce movimentata / Grand total	12.303.982	12.524.321	-1,8%

Bulk solids dropped by 8.0% (-524,000 tons) owing to a significant decrease in agricultural products (-455,000 tons), foodstuff and feedstuff (-264,000 tons), the former due to the reduced imports of cereals, wheat and corn, the latter due to the reduction of meals and oil seeds.

The drop in meals, intended almost wholly for animal nutrition, is especially due to a lower demand on the part of breeders, whilst the reduced imports of cereals, such as wheat, corn and oil seeds, are to be attributed to the continuing competitiveness of those products coming from Eastern European countries, using road and rail instead of maritime transport (from the Black Sea and from South America) which in turn has been penalised by a high increase in freight costs. There was, however, a positive trend in crude ores and building materials (+8,0%), thanks to increased imports of raw materials for ceramics (+10.2%) particularly clay.

Bulk liquids were in instead on the decrease (-242,000 tons), mainly owing to the drop in oil products (-215,000 tons), especially those used for the running of the power station at Porto Tolle. As a matter of fact, Enel has put into place across most of its power plants, a policy of using cheaper combustible substances compared to oil derivatives such as coal.

General cargo went up by 16.4% (+546,000 tons) thanks to the considerable increase in metallurgical products by 30.2% (+532,000 tons). Such increase is to be attributed almost wholly to

tonnellate) grazie al considerevole aumento di metallurgici del 30,2% (+532.000 tonnellate) Tale crescita è da attribuire quasi interamente alle importazioni di coils, in conseguenza all'attivazione di una nuova linea di lavorazione dell'acciaio nello stabilimento Marcegaglia.

Per quanto riguarda le merci varie unitizzate si è registrato una buona crescita dei contenitori, risultati pari a 88.092 TEUs: 4.120 TEUs in più rispetto al corrispondente periodo dell'anno passato. In particolare sono aumentati i container pieni (+8,4%), soprattutto allo sbarco (+18,4%).

L'analisi dei porti con i quali si sono rilevati i maggiori incrementi di traffico evidenzia un ruolo significativo per alcuni scali di transhipment a riprova che, seppure con dimensioni modeste in termini di volumi, anche Ravenna non è stata esclusa dal sensibile aumento degli scambi con i paesi asiatici e principalmente con la Cina.

In calo i rotabili della Ravenna-Catania: 1.109 unità in meno rispetto al 2004, in questo caso la linea riflette sia la difficoltà che sta vivendo l'economia nazionale che il potenziamento della capacità di stiva offerta da altre relazioni nei collegamenti tra il continente e la Sicilia.

Container movimentati Containers movement	gen. - giu. jan. - jun. 2005	gen. - giu. jan. - jun. 2004	Differenza Variation
sbarchi pieni / unloading full (TEUs)	29.276	24.728	18,4%
sbarchi vuoti / unloading empty (TEUs)	16.290	17.478	-6,8%
Totale sbarchi / Unloading (TEUs)	45.566	42.206	8,0%
Totale sbarchi (pezzi) / Unloading (number)	33.054	30.630	7,9%
imbarchi pieni / loading full (TEUs)	39.143	38.417	1,9%
imbarchi vuoti / loading empty (TEUs)	3.383	3.349	1,0%
Totale imbarchi / Loading (TEUs)	42.526	41.766	1,8%
Totale imbarchi (pezzi) / Loading (number)	30.643	29.883	2,5%
Container movimentati (TEUs) / Containers handled total (TEUs)	88.092	83.972	4,9%
Container movimentati (pezzi) / Containers handled total (number)	63.697	60.513	5,3%

Rotabili Trailers	gen. - ott. jan. - oct. 2004	gen. - ott. jan. - oct. 2003	Differenza Variation
Pezzi movimentati linea Ravenna - Catania Trailers handled total (number) Ravenna - Catania line	16.719	17.828	-6,2%
Automotive	1.828	1.983	-7,8%

coil imports, as a consequence of running the new additional steel processing line at the Marcegaglia plant.

As regards containerized general cargo, there was a positive increase in containers, equalling 88,092 TEUs: +4,120 TEUs more compared to the same period last year. In particular, there was a rise in full containers (+8.4%), especially full unloading (+18.4%).

An analysis of the ports with the greatest increases in traffic, highlights the significant role of some transhipment calls and further confirms that even with modest dimensions in terms of volumes, Ravenna was also not excluded from the considerable rise in trade with Asian countries and mainly with China.

There was a drop in the number of trailers on the Ravenna-Catania line: 1,109 units less compared to 2004, reflecting the difficulties facing the state economy on the one hand and the hold capacity offered by other links between the mainland and Sicily.

sailing list

a cura di *Massimiliano Dumini*

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	Seatrans	Seamond	weekly	Transit to Amman / Transit to Iraq
	Egyptian Navigation Co. Grimaldi Lines Mediterranean Shipping Co.	Ravenna Cargo I.M.S. Seaways	2-3/month fortnightly weekly	Also conventional services Also ro-ro services
Ashdod	Borchard Lines Grimaldi Lines Mediterranean Shipping Co.	Fratelli Cosulich I.M.S. Seaways	weekly weekly weekly	Also ro-ro services
Beirut	Mediterranean Shipping Co. Sarlis Container Service Co. Seatrans	Seaways Ramar Seamond	weekly weekly weekly	Transit to Amman / Transit to Iraq
	Sermar Line	Viamar	weekly	
Gemlik	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Haifa	Borchard Lines Grimaldi Lines Mediterranean Shipping Co.	Fratelli Cosulich I.M.S. Seaways	weekly weekly weekly	Also ro-ro services
Iraklion	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Istanbul	Mediterranean Shipping Co. Sarlis Container Service Co.	Seaways Ramar	weekly weekly	
Izmir	Grimaldi Lines Mediterranean Shipping Co. Sarlis Container Service Co.	I.M.S. Seaways Ramar	weekly weekly weekly	Also ro-ro services
Koper	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also ro-ro services
Lattakia	Mediterranean Shipping Co. Sarlis Container Service Co. Sermar Line	Seaways Ramar Viamar	weekly weekly weekly	
Limassol	Adria Levant Line Borchard Lines Grimaldi Lines Mediterranean Shipping Co. Sarlis Container Service Co. Sermar Line	Seamond Fratelli Cosulich I.M.S. Seaways Ramar Viamar	weekly weekly fortnightly weekly weekly weekly	Also ro-ro services
Mersin	Mediterranean Shipping Co. Sarlis Container Service Co. Sermar Line	Seaways Ramar Viamar	weekly fortnightly fortnightly	
Piraeus	Grimaldi Lines Mediterranean Shipping Co. Sarlis Container Service Co.	I.M.S. Seaways Ramar	weekly 12-13/month 7-8/month	Also ro-ro services
Rhodes	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Tartous	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also ro-ro services
Thessaloniki	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
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

Aden, Assaluyeeh, Bandar Abbas, Bandar Imam Khomeini, Damman, Doha, Dubai, Jebel Ali, Kuwait, Ras Laffan	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. Grimaldi Lines	Ag. Tripovich I.M.S.	monthly fortnightly	Also container Also container
Ashdod	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container
Catania	Adriatica	Spedra	15-16/month	Coastal shipping service
Haifa	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container
Izmir	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container
Koper	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container
Limassol	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also container
Piraeus	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container
Tartous	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also container

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, Haydarpassa, Istanbul, Izmir, Lattakia, Limassol, Mersin, Port Said, Tunisi	Metz Container Line	Ravenna Cargo	weekly
	Port Said, Tunisi	Sermar Line	Viamar	weekly
Izmir	Antwerp, Bristol, Cork, Esbjerg, Portbury, Setubal, Southampton, Wallhamn	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly
Piraeus	Derince, Flushing, Fos, Gemlik, La Valletta, Tilbury, Tunisi, Valencia, Yenikoy	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly
	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

a cura di *Massimiliano Dumini*

Data	Luogo	Titolo	Settore
5-7 settembre	Rotterdam	<i>International Conference on Port-Maritime Development and Innovation</i>	Trasporti marittimi
6-8 settembre	Gdansk (Polonia)	<i>BaltExpo</i>	Tecnologia dell'industria navale
6-9 settembre	Aberdeen	<i>Offshore Europe 2005</i>	Offshore
19-23 settembre	Tripoli (Libia)	<i>ItalExpoLibia 2005</i>	Commercio
21-23 settembre	Amaty (Kazakhstan)	<i>Transit-Trans Kazakhstan</i>	Trasporti e Logistica
22-23 settembre	Surabaya (Indonesia)	<i>3rd Asean Ports & Shipping</i>	Trasporti marittimi
26-28 settembre	Anversa	<i>PPI's Transport Symposium</i>	Trasporti e Logistica
26-29 settembre	San Pietroburgo	<i>Neva 2005</i>	Offshore
5-6 ottobre	Londra	<i>Seatrade London International Maritime Convention</i>	Trasporti marittimi
5-8 ottobre	Busan (Corea del Sud)	<i>Sea-Port 2005</i>	Trasporti e Logistica
5-8 ottobre	Bombay (India)	<i>International Maritime Expo India 2005</i>	Trasporti marittimi nel Sud-Est Asiatico
11-12 ottobre	Praga	<i>7th Annual Global Automotive Logistics</i>	Logistica
19-21 ottobre	Berlino	<i>22nd German Logistics Congress</i>	Logistica
25-26 ottobre	Amburgo	<i>Port & Terminal Technology 2005</i>	Trasporti marittimi
26-28 ottobre	Ravenna	MEDMAR 2005	Trasporti marittimi
1-2 novembre	Amburgo	<i>Seatrade Europe</i>	Crociere
1-5 novembre	Rotterdam	<i>Europort Maritime</i>	Trasporti marittimi
21-23 novembre	Doha (Qatar)	<i>International Petroleum Technology Conference</i>	Tecnologia dell'industria petrolifera

saremo presenti nelle manifestazioni evidenziate

