

Come ormai da più parti ripetuto, la legge Finanziaria 2006 (come la precedente, per altro) ha posto pesanti vincoli di spesa alle Autorità Portuali anche su opere già finanziate, determinando pertanto l'impossibilità sia a dar corso sia a programmare i lavori infrastrutturali necessari per la crescita della portualità.

In questo clima di incertezza si è arrivati a situazioni paradossali: l'Autorità Portuale di Ravenna, ad esempio, sapendo di avere un'adeguata copertura finanziaria, ha bandito numerose gare d'appalto di grande importanza per il completamento del Piano Regolatore del Porto e per il suo sviluppo, tra cui in primo luogo l'escavo dei fondali a -11,50 metri, il sistema di security per l'accesso e il controllo delle navi nonché il nuovo ponte mobile, appalti a cui non è possibile dare conclusione a causa della impossibilità di spendere.

Anche le soluzioni legislative tampone che in un primo tempo erano sembrate idonee a rispondere quanto meno alle situazioni di emergenza, ad una lettura più attenta hanno dimostrato di disattendere le aspettative in esse riposte.

In questo contesto, che pur con peculiarità diverse tra scalo e scalo interessa l'intera portualità italiana, cominciano a profilarsi (e il 2005 ha reso una chiara testimonianza di ciò) i primi segnali di perdita di competitività del sistema Paese in settori, quali quelli dei trasporti e della logistica, in cui vengono invece registrati tassi di crescita significativi negli altri Paesi europei e mediterranei.

Non è sicuramente questa la sede per affrontare i nodi della politica dei trasporti nazionale tuttavia, almeno per quanto concerne la portualità, occorrerebbe compiere un tentativo per coniugare le risorse disponibili con la redditività dei singoli interventi/investimenti evitando per lo meno la duplicazione degli stessi.

Da ciò forse discende una visione sistemica che rischia di implicare il ricorso a politiche dirigtiche, le quali si scontrano immediatamente con le regole di un mercato completamente deregolamentato.

E il cerchio si chiude (o si riapre).

Luca Antonellini

As already mentioned before, the 2006 Budget (as the previous one) also placed heavy spending constraints on the Port Authorities even on works already financed, making it however impossible both to plan and begin the infrastructural works needed for port growth.

Within this climate of uncertainty paradoxical situations have arisen: the Port Authority of Ravenna, for example, knowing to have had adequate financial cover, issued several calls for tender, important for the completion of the Port Regulatory Plan and its development, amongst which the dredging of the canal bed to -11,50 metres, the security system for the access and control of ships as well as the new mobile bridge, tenders which cannot be finalized due to the impossibility to spend.

Also the legislative buffer solutions which previously seemed suitable for responding at least in emergency situations, following careful reading have demonstrated not to be applicable to the expectations placed in these. Under this context, and concerning all Italian ports notwithstanding the peculiarities of each one, there are (and 2005 has clearly proven this), early distinct signs of loss of competitiveness in the Country system within sectors such as transport and logistics, in which other European and Mediterranean Countries instead are registering significant growth rates.

This is surely not the time to deal with the crux of national transport politics, however at least as regards the port system, there is a need to attempt to join the available resources with returns on single interventions/investments avoiding at least their duplication.

A derivative of this would be a systemic vision which risks implying recourse to top-down policies, that immediately clash with the principles of a completely deregulated market. And another circle closes (and opens again).

Luca Antonellini

a cura di Massimiliano Dumini

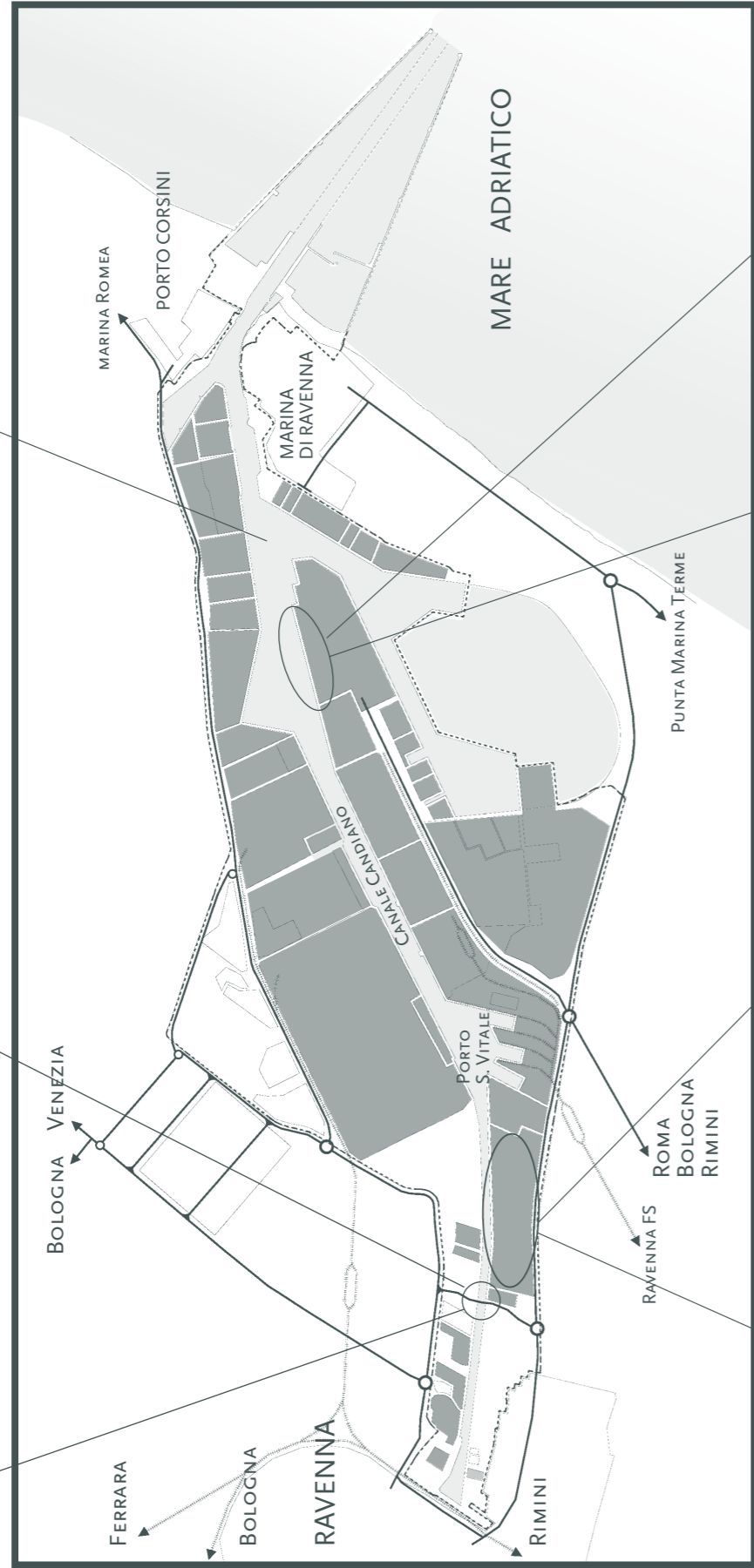
a cura di Mariliana Moschona

Fondali del porto-canale
Lavori di approfondimento del Canale Candiano a -11,50 m. dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli.
Importo: € 22.000.000,00
Sospeso

Port-canal depth
Deepening works of the Candian Canal to -11,50 m. from the leading buoy as far as the Trattaroli Basin.
Cost: € 22.000.000,00
Pending

Mobile bridge
Realization of the new steel mobile swing bridge on the Candian Canal to substitute the revolving floating bridge currently in use.
Cost: € 9.000.000,00
Pending

Ponte mobile
Realizzazione del nuovo ponte mobile basculante in acciaio sul Canale Candiano in sostituzione del ponte galleggiante girevole attualmente esistente.
Importo lavori: € 9.000.000,00
Sospeso



Trattaroli Peninsula
Realization of new quays in the Trattaroli Peninsula with an extension of those existing today.
Cost: € 7.300.000,00
Pending

Penisola Trattaroli
Realizzazione di nuove banchine nella Penisola Trattaroli in ampliamento di quelle esistenti.
Importo: € 7.300.000,00
Sospeso

Leisure yachting boatyard district
Unitary urban project for the realization of a leisure yachting boatyard district in the area known as ex "Sagom".
Cost: € 265.000,00
Pending

Distretto per la nautica
Progetto Unitario urbanistico ai fini della realizzazione del distretto per la nautica da diporto nell'area ex "Sagom".
Importo lavori: € 265.000,00
Sospeso

Si è svolta lo scorso febbraio una missione istituzionale del porto di Ravenna nei porti egiziani di Damietta e Port Said, missione sostenuta con forza ed interesse dall'Ambasciata egiziana di Roma.

Scopo della missione è stato quello di definire un percorso operativo al fine di pervenire alla stesura di un accordo di cooperazione tra le Autorità Portuali volto a promuovere opportune iniziative per sviluppare l'interscambio commerciale.

Durante gli incontri con l'Autorità Portuale e la Camera di Commercio di Damietta, i terminalisti e gli operatori economici della città e del territorio circostante, sono state sondate ad un livello preliminare varie opportunità di collaborazione tra i due porti, non solo riguardo al traffico contenitori, ma anche nel settore delle rinfuse solide e delle merci varie.

Le potenzialità prospettate sono buone, suffragate dal fatto che l'Egitto, nel corso dello scorso anno, è entrato nella graduatoria dei primi 10 Paesi partner di Ravenna per quantitativi movimentati e che, in questo contesto, Damietta è risultato essere il porto egiziano più dinamico con una crescita del 40% rispetto al 2004, collocandosi al secondo posto dopo Alessandria in termini di volumi.

Il porto di Damietta si presenta come uno scalo moderno ed efficiente, ad alta valenza tecnologica, grazie anche al fatto di essere di recente realizzazione e rappresenta oggi uno dei principali porti di transhipment del Mediterraneo con oltre 1 milione di TEUs movimentati (con un obiettivo futuro di 3 milioni).

L'interesse egiziano per Ravenna riguarda un ampio spettro di possibili iniziative volte ad affermare la candidatura di Damietta a svolgere un ruolo attivo nell'ambito dell'interscambio commerciale tra Egitto e Italia. D'altro canto Ravenna è stata individuata, in ragione della sua collocazione geografica, nonché delle sue strutture e servizi, come uno dei possibili gateway rispetto ai bacini economici italiani e centro-europei non solo per le merci in esportazione dall'Egitto ma anche per quelle in importazione.

La missione ha consentito anche di partecipare, unica delegazione italiana, ad un forum a Port Said dove la locale Autorità Portuale ha presentato ad una platea di investitori internazionali e di operatori europei dello shipping le potenzialità di sviluppo del proprio porto. Il forum ha riguardato anche la visita al nuovo terminal container (gestito direttamente dal leader mondiale Maersk) che si propone di diventare nel prossimo futuro il principale hub del Mediterraneo con un potenziale di traffico vicino ai 5 milioni di TEUs.

Last February the port of Ravenna went on an institutional mission to visit the Egyptian ports of Damietta and Port Said, a mission which was greatly supported by the Egyptian Embassy in Rome.

The aim of the mission was to define the necessary operational steps to be taken with a view to reaching the drafting of a co-operation agreement between the respective Port Authorities which in turn would be aimed at promoting suitable initiatives for the development of trade.

During the meetings carried out between the Port Authority, the Damietta Chamber of Commerce and terminal and financial operators of the city and surrounding territories, various opportunities of collaboration at a preliminary level were explored, not only regarding container traffic but also solid bulks and general cargo. The prospects are good, judging from the fact that last year Egypt was included amongst the top 10 Partner Countries of Ravenna by reason of quantities handled and which in this context, Damietta has resulted to become the most dynamic Egyptian port with a 40% growth compared to 2004, and taking second place after Alexandria in terms of volumes.

Thanks also to the fact that it has only been recently completed, the port of Damietta is a modern and efficient port with advanced technologies and represents today one of the main transshipment ports in the Mediterranean with over 1 million TEUs handled (and with a goal of reaching 3 million in the future).

The Egyptian interest in Ravenna concerns a wide spectrum of potential initiatives aimed at confirming Damietta's candidature to play an active role within the ambit of trade between Egypt and Italy. On the other hand, Ravenna was singled out due to its geographical position, as well as its structures and services, as one of the possible gateways to Italian and Central European financial basins not only for Egyptian exports but also imports.

During the mission, it was also made possible for the unique Italian delegation to participate in a forum at Port Said, where the local Port Authority presented to an audience of international investors and European shipping operators the development opportunities of their port. The forum also included a visit to the new Container Terminal (managed directly by leading global operator Maersk) which promises to be the main Mediterranean hub in the near future with a potential traffic of around 5 million TEUs.

nuovi collegamenti con la Croazia

a cura di *Massimiliano Dumini*

Dopo molti anni di assenza riprenderanno anche da Ravenna i nuovi collegamenti marittimi che avvicineranno la Riviera dell'Emilia Romagna con la costa della Croazia grazie ad un progetto che congiungerà le due sponde dell'Adriatico attraverso lo sviluppo di un'offerta turistica integrata e innovativa in vista della prossima stagione turistica. Oltre che da Ravenna, anche da Cesenatico e Rimini partiranno, in andata e ritorno, mezzi veloci (catamarani con una capacità fino a 310 passeggeri, posti di prima e di seconda classe, servizio bar e la possibilità di caricare anche biciclette) che, in un tempo compreso tra le due e quattro ore, raggiungeranno le località istriane di Parenzo, Rovigno, Pola e le isole di Lussino, Bozava e Hvar.

In particolare, il servizio offerto dalla compagnia Emilia Romagna Lines (www.emiliaromagnalines.it), che collegherà Ravenna con le città di Rovigno e di Pola, partirà con tre traversate "pilota" nel periodo pasquale, iniziando ufficialmente l'attività durante i fine settimana di maggio e proseguendo nei mesi estivi (in particolare il venerdì e la domenica), dove verranno intensificate le frequenze fino ad un massimo di tre settimanali, per poi terminare a settembre. In luglio e agosto è previsto anche l'avvio di un collegamento con Venezia. Le partenze dei catamarani avverranno al mattino mentre il rientro è previsto nella serata stessa in modo tale da consentire anche l'escursione giornaliera.

La compagnia Venezia Lines (www.venezialines.com) invece collegherà Ravenna con Parenzo effettuando un servizio settimanale (il sabato) per i mesi di luglio e agosto.

A Ravenna i catamarani attraccheranno al molo di Porto Corsini, dove a cura dell'Autorità Portuale e con la fattiva collaborazione di tutte le Istituzioni di controllo, è stato realizzato in tempi molto rapidi un intervento infrastrutturale tale da istituire un idoneo punto di ormeggio dotato dei principali servizi che sarà collegato con il centro città attraverso un bus navetta.

After many years of absence, a new maritime line will also run from Ravenna linking the Emilia Romagna Riviera to the Croatian Coast thanks to a project which will connect the two sides of the Adriatic through the development of an integrated and innovative tourist offering in view of the forthcoming tourist season. In addition to Ravenna, high-speed vessels (catamarans with a capacity of up to 310 passengers, offering first and second class tickets, a bar service and the possibility to also carry bicycles) will also run return trips from Cesenatico and Rimini, which within a journey time of between two to four hours, will reach the Istrian seaside resorts of Parenzo, Rovigno, Pola and the islands of Lussino, Bozava and Hvar.

The line in particular offered by Emilia Romagna Lines (www.emiliaromagnalines.it), connecting Ravenna to the cities of Rovigno and Pola, will begin with three "pilot" crossings during the Easter period and will officially take off during the last week of May (on Fridays and Sundays) running throughout the summer months with intensified frequencies of up to three weekly departures and until the service ends in September. During July and August instead, an additional service connecting Ravenna to Venice is also scheduled to run. The catamarans will depart in the morning with same day returns in the evening in such a way so as to also allow for daily excursions. Venezia Lines (www.venezialines.it) instead, will connect Ravenna to Parenzo with a weekly service (on Saturdays) during the months of July and August.

In Ravenna the catamarans will dock at the Porto Corsini pier, thanks to the proactive collaboration of all the port inspection and controlling Institutions and the timely completion by the Port Authority of the necessary infrastructure works to create a suitable mooring point equipped with all the main services and a direct shuttle bus service connection to the city centre.

l'adriatico unisce

ROMAGNA CROAZIA

in sole 2 ore



per informazioni e prenotazioni:

www.emiliaromagnalines.it tel. +39 0547/ 675157 www.venezialines.com tel. +39 041/2424000

oppure rivolgiti alla agenzia viaggi di tua fiducia



EMILIA ROMAGNA LINES							
Programma accosti (date indicative soggette a verifica)							
Data	ANDATA			RITORNO			
	Partenza da Ravenna	Arrivo a Rovigno	Arrivo a Pola	Partenza da Pola	Partenza da Rovigno	Arrivo a Ravenna	
16-04-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
17-04-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	lun.
23-04-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
24-04-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	lun.
25-04-06	9:00		11:30	17:30		19:40	mar.
30-04-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
01-05-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	lun.
07-05-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
14-05-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
21-05-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
28-05-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
02-06-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
04-06-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
09-06-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
11-06-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
16-06-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
18-06-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
23-06-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
25-06-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
30-06-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
02-07-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
07-07-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
09-07-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
14-07-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
16-07-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
21-07-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
23-07-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
28-07-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
30-07-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
04-08-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
06-08-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
11-08-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
13-08-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
18-08-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
20-08-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
25-08-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
27-08-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
01-09-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
03-09-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.
08-09-06	9:00	11:10			17:30	19:40	ven.
10-09-06	9:00	11:00	12:15	17:30	18:45	20:45	dom.

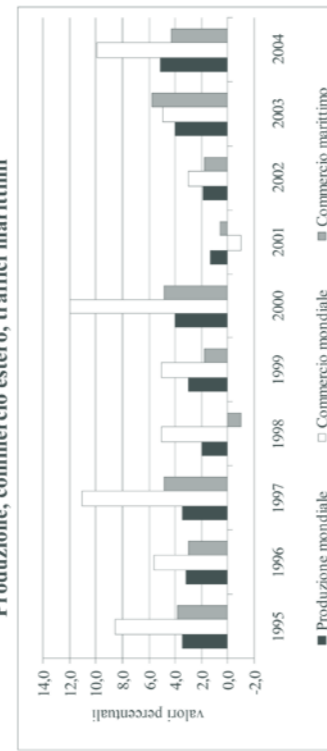
Data	ANDATA		RITORNO		
	Partenza da Ravenna	Arrivo a Venezia	Partenza da Venezia	Arrivo a Ravenna	
04-07-06	9:30	12:00	17:00	19:30	mar.
11-07-06	9:30	12:00	17:00	19:30	mar.
18-07-06	9:30	12:00	17:00	19:30	mar.
25-07-06	9:30	12:00	17:00	19:30	mar.
01-08-06	9:30	12:00	17:00	19:30	mar.
08-08-06	9:30	12:00	17:00	19:30	mar.
15-08-06	9:30	12:00	17:00	19:30	mar.
22-08-06	9:30	12:00	17:00	19:30	mar.
29-08-06	9:30	12:00	17:00	19:30	mar.

VENEZIA LINES					
Programma accosti (date indicative soggette a verifica)					
Data	ANDATA		RITORNO		
	Partenza da Parenzo	Arrivo a Ravenna	Partenza da Ravenna	Arrivo a Parenzo	
08-07-06	12:00	14:15	15:00	17:15	sab.
15-07-06	12:00	14:15	15:00	17:15	sab.
22-07-06	12:00	14:15	15:00	17:15	sab.
29-07-06	12:00	14:15	15:00	17:15	sab.
05-08-06	12:00	14:15	15:00	17:15	sab.
12-08-06	12:00	14:15	15:00	17:15	sab.
19-08-06	12:00	14:15	15:00	17:15	sab.
26-08-06	12:00	14:15	15:00	17:15	sab.

Evoluzione degli scenari di riferimento (1)

L'economia mondiale nel 2004 è cresciuta ad un tasso del 4% (il miglior risultato degli ultimi dieci anni).
 Il commercio mondiale è aumentato del 9% (miglior performance dal 2000).
 Per quanto riguarda l'Italia (dati Istat), nel 2004 il commercio estero in peso è aumentato del 5,6% per l'export (+7,1% la modalità marittima) e del 4,8% per l'import (+3,2% la modalità marittima).

Produzione, commercio estero, traffici marittimi



L'Italia

Anche per il 2004 la modalità marittima si è confermata per l'Italia quale principale mezzo di trasporto sia per l'approvvigionamento di merci (63% in peso) che per la spedizione di prodotti (46% in peso).

I principali porti italiani nel 2004 hanno movimentato 470 milioni di tonnellate di merce con una crescita annua media a partire dal 2001 del 2,6%. Nel periodo esaminato i porti adriatici hanno però registrato la performance peggiore (+1,7% medio annuo) rispetto ai porti tirrenici (+2,7%) e a quelli isolani (+3,9%).

L'andamento della bilancia commerciale italiana per il 2005 vede diminuire (dati Istat) nei primi otto mesi sia le importazioni in volume (-1,6%, di cui +1,5% per l'extra-UE) che le esportazioni in volume (-2,5%, di cui +0,0% per l'extra-UE).

Evoluzione degli scenari di riferimento (2)

Nel 2004 nel mondo sono state trasportate via mare 6,7 miliardi di tonni di merce (il 34% di rinfuse liquide) con un aumento rispetto all'anno precedente del 4,3%.

A questo risultato hanno contribuito:

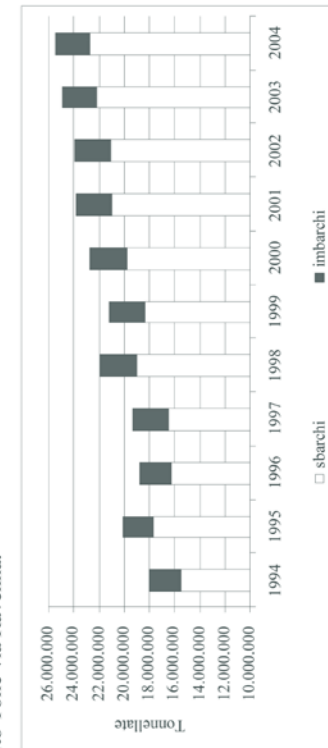
- le economie asiatiche per il 38,4%
- le europee per il 22,7%
- le americane per il 21,4%
- Africa e Oceania detengono una quota pari a circa il 9% ciascuna.

Le tonnellate-miglia complessivamente scambiate ammontano a 27,6 miliardi con un aumento del 7%, a testimonianza della crescita degli scambi extra-regionali.

Il porto di Ravenna

Nell'ultimo triennio il porto di Ravenna è cresciuto ad un tasso medio annuo del 2,2% (superiore a quello degli scali adriatici) e che ha consentito al porto di attestare il proprio posizionamento attorno al 14% del totale adriatico per le merci in generale e ben al 22% per le rinfuse solide.

La crescita di Ravenna è dovuta soprattutto all'aumento del traffico di inerti e di materiali metallurgici. Sono diminuiti i petrolieri dell'Enel che di fatto ha cessato di alimentare la centrale elettrica di Porto Tolle via Ravenna.



Scenari strategici e finanziari per la portualità italiana

Dispersione delle risorse destinate ai porti tra un numero troppo alto (e crescente) di Autorità Portuali.
Le Leggi Finanziarie 2005 e 2006 hanno posto pesanti vincoli alla possibilità di impegno e persino di spesa delle risorse già destinate in precedenza.

Occorre tenere conto di due tendenze

- 1) l'adeguamento dei porti di *transhipment*, come fattore decisivo della competitività in ambito mediterraneo ed europeo.
- 2) individuare un numero limitato di "regional ports" con funzioni di rifornimento di grandi bacini di "regioni" geo-economiche, e la necessità di valorizzare alcuni punti della portualità del mezzogiorno.

Risulta uno scenario più selettivo e competitivo, anche a causa di una limitata consistenza di risorse pubbliche.

Occorre puntualizzare quali possono essere gli elementi attraverso i quali il porto di Ravenna può concorrere con successo a posizionarsi tra i porti principali e quindi ad acquisire le risorse necessarie per adeguamenti e potenziamenti infrastrutturali, portuali ed extraportuali.

Progetti strategici per lo sviluppo del porto di Ravenna

- Approfondimento dei fondali e nuova configurazione del Terminal container
- Autostrade del Mare e by pass sul Canale Candiano
- Sviluppo delle Autostrade del Mare e privatizzazione Terminal T&C
- Sistemazione area ex industriale "Comparto AGIP" per la creazione di un distretto della nautica
- Potenziamento zona portuale sul Canale Piombone
- Stabilimento "Marcegaglia": diminuzione costi logistica per unità di prodotto
- Stabilimento "Bunge": diminuzione costi logistica per unità di prodotto
- Studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di un distripark nell'area retroportuale di Ravenna

Criteri e presupposti per l'inserimento del porto di Ravenna nei nuovi scenari nazionali

Valorizzazione della posizione geografica

La portualità adriatica è sottodimensionata rispetto a potenzialità di collegamento con bacini economici di fortissimo sviluppo come il far-east e il Mediterraneo Sud-Orientale e Mar Nero a causa di carenze sia infrastrutturali (fondali innanzitutto) sia di servizi di collegamento marittimi e terrestri.

E' necessario che si sviluppino una serie di politiche comuni da parte dei porti adriatici, capaci di valorizzare l'insieme dei porti verso i bacini di interesse, specie per ciò che attiene il cabotaggio e le Autostrade del Mare.

Passare dalle opere ai progetti strategici

Se uno dei criteri di selezione che si affermeranno a livello nazionale sarà la reale rispondenza tra potenziamenti infrastrutturali e prospettive di mercato, uno degli indicatori sarà il coinvolgimento di investimenti privati in concorso con quelli pubblici.

La presente revisione del P.O.T. (2006-2008) pur nella consapevolezza dei vincoli finanziari e della limitatezza delle risorse destinate ai porti, vuole proporre al Comitato Portuale, alla comunità portuale, alle Istituzioni Locali e alla Regione, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un quadro di progetti strategici integrati che hanno le caratteristiche suesposte. Ciò anche molto al di là delle risorse attualmente destinate.

Approfondimento dei fondali e nuova configurazione del Terminal container (1)

I fondali sono un fattore determinate di competitività tra porti. Questo dato è enfatizzato dal crescente gigantismo navale.

Per il porto di Ravenna sono ora in corso le procedure di appalto per l'approfondimento a -11,50 m.

Si sta realizzando uno studio di fattibilità tecnico-economico per valutare se e in che misura sia possibile e conveniente un ulteriore approfondimento dei fondali.

Tale possibilità acquista una importanza ancora maggiore nel momento in cui i gestori del Terminal Container (T.C.R.), il gruppo Conship e Sapir, hanno proposto di realizzare un nuovo terminal container nella penisola Trattaroli.

Lo studio di fattibilità:

- ▶ conferma la possibilità di realizzare un consistente approfondimento dei fondali (-14,50) fino a Largo Trattaroli e un approfondimento fino al bacino San Vitale
- ▶ individua un positivo rapporto costi-benefici per ogni tipo di merce

Approfondimento dei fondali e nuova configurazione del Terminal container (2)

L'Autorità Portuale, le Istituzioni locali (Comune, Provincia, CCIAA), la Regione, Conship Italia e Sapir S.p.A., hanno sottoscritto e presentato al MIIT una Dichiarazione di Intenti al fine di:

- ▶ Promuovere l'Intesa Generale Quadro tra il MIIT e la Regione per ricomprendervi gli interventi necessari sia per i fondali che per i collegamenti stradali e ferroviari esterni al porto
- ▶ Realizzare (ad opera dell'Autorità Portuale di Ravenna) la progettazione dell'escavo dei fondali del canale Candiano del porto di Ravenna a m -14,50, il consolidamento delle banchine esistenti e la progettazione delle opere infrastrutturali relative alla penisola Trattaroli, comprensive dei raccordi ferroviari, in modo da rendere possibile l'insediamento in essa di un moderno ed efficiente Terminal Container, comprensivo di raccordi ferroviari
- ▶ Realizzare (ad opera di Conship Italia e Sapir S.p.A.) la progettazione del Terminal medesimo, finanziarne la realizzazione e mettere a disposizione i terreni nei quali insediare il terminal
- ▶ Promuovere ad opera dei soggetti pubblici sottoscrittori, gli atti pianificatori amministrativi e programmatici, e le relative procedure, e sollecitare quelle dello Stato, per consentire di giungere il più celermente possibile alle approvazioni dei progetti citati, utilizzando ogni utile procedura in tal senso
- ▶ Promuovere il reperimento di risorse pubbliche e private nell'ambito delle Istituzioni, Imprese, Fondazioni, e nel sistema bancario locale
- ▶ Richiedere e ottenere dallo Stato i necessari finanziamenti per le opere pubbliche
- ▶ Una volta ottenuti i finanziamenti, curare l'esecuzione delle opere pubbliche

Sviluppo delle Autostrade del Mare e privatizzazione Terminal T&C

L'Autorità Portuale, al fine di consolidare e rafforzare le condizioni per lo sviluppo delle Autostrade del Mare, si è fatta carico oltre che della gestione temporanea anche di una serie di miglioramenti infrastrutturali del Terminal Traghetti.

Tale scelta è stata motivata dalla necessità di assicurare una continuità operativa al Terminal.

L'Autorità Portuale conferma la volontà di procedere celermente alla privatizzazione del terminal attraverso una gara ad evidenza pubblica.

Nei criteri di valutazione per la scelta del gestore privato dovranno essere debitamente considerati - oltre all'aspetto economico - requisiti quali la capacità finanziaria e tecnico-professionale, la specializzazione e la conoscenza dei sistemi portuale e di traffico relativi all'attività da espletarsi nel terminal, la disponibilità a realizzare investimenti infrastrutturali sull'area.

Per procedere operativamente alla pubblicazione del bando manca unicamente un definitivo chiarimento da parte del Ministero controllante sulla natura giuridica dell'area, chiarimento che si ritiene possibile in un arco limitato di tempo.

Sviluppo delle Autostrade del Mare e by pass sul Canale Candiano

- Il progetto riguarda:
- ▶ il completamento delle opere di urbanizzazione del terminal traghetti e passeggeri (raccordato alla rete ferroviaria)
 - ▶ realizzazione di un'area attrezzata per l'autotrasporto (per traffico non accompagnato)
 - ▶ potenziamento del servizio esistente tra Ravenna e Catania
 - ▶ sviluppo di nuove linee sia in ambito nazionale (Sicilia, Calabria, Puglia) che internazionale (Grecia, Croazia, Albania, Turchia, Paesi della riva sud del Mediterraneo).
- Occorre però limitare le situazioni di interferenza tra viabilità urbana e portuale.
- Le previsioni di traffico al 2015 indicano in 1.650.000 mezzi pesanti la domanda di attraversamento tra le due sponde del canale da/per l'area portuale (prevalentemente orientata secondo le direttrici nord-sud, nord-ovest, sud-ovest).
- Tale quadro necessita quindi di una viabilità alternativa (by-pass) e di adeguamento (SS 309 dir) rispetto a quella esistente che già oggi presenta situazioni di congestione.
- Il progetto di collegamento tra SS. 67 e SS. 309-Diramazione, di cui è in corso di ultimazione la progettazione preliminare, in particolare, prevede la realizzazione di un'arteria stradale lunga 4400 m a due corsie per ogni senso di marcia con quattro collegamenti alla viabilità esistente, parte in trincea, parte in viadotto e con un ponte apribile sul Canale Candiano.

Sistemazione area ex industriale "Comparto AGIP" per la valorizzazione del water-front

Il comparto AGIP a Ravenna di circa 72 ettari, parzialmente utilizzato come deposito costiero dalla società Petra ed in buona parte dismesso, è classificato dalla pianificazione urbanistica vigente come "zona produttiva portuale" destinata al terziario ed a funzione produttive connesse con la nautica.

Il progetto riguarda le aree dismesse e i relativi affacci sul canale, cui realizzare fronte canale un distretto per la nautica da diporto, strutture correlate e di supporto con particolare riguardo a ricerca, innovazione e formazione.

Il master plan per l'attuazione dell'area consente di orientare selettivamente e razionalmente le operazioni di bonifica da parte dell'attuale proprietà accelerandone il recupero produttivo.

Si realizzerebbe in questo modo un'area sistema integrata (filiera produttiva, servizi, indotto, logistica) recuperando dal degrado una superficie ambientalmente significativa all'interno di una visione unitaria del porto.

Potenziamento zona portuale sul Canale Piombone

L'Autorità Portuale prevede di approfondire il canale navigabile a -9,40 m (rispetto agli attuali 7,50 m) e di realizzare nuovi accessi per 350 m con 11 ettari di aree retrostanti per insediamenti.

Sono stati predisposti i progetti esecutivi dell'approfondimento, già esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e quello delle nuove banchine attualmente in fase di approvazione.

Sarà possibile realizzare un insediamento per la movimentazione e trasformazione di merci che necessita di ampi spazi, ad opera di un importante operatore a livello nazionale con un investimento privato di quasi € 100.000.000,00 ed un'occupazione ipotizzabile in 200 unità oltre al relativo indotto.

Stabilimento "Marcegaglia": diminuzione costi logistica per unità di prodotto

Il gruppo Marcegaglia ha fatto di Ravenna il suo principale punto produttivo in Italia e la sua base logistica.

In questi anni ha investito nello stabilimento di Ravenna molti milioni di euro e ha incrementato l'occupazione dall'anno 2000 di 360 unità (160 solo negli ultimi due anni).

Lo sbarco dei coils nel porto di Ravenna è passato da 1,7 milioni di tonn. nel 2001 a 2,4 nel 2004.

Le banchine frontistanti lo stabilimento e ad esso in concessione sono vecchie ed obsolete.

L'intervento prevede la ristrutturazione di 350 m di banchina per adeguarla alle norme di classificazione sismica e renderla utilizzabile a fondali di -11,50 m.

I lavori consentirebbero l'accosto in banchina di navi fino a 34 piedi, contro gli attuali 28 piedi, con notevoli economie sui costi unitari di logistica per unità di prodotto, tali da poter consentire un forte sviluppo delle già elevate quantità di sbarco (obiettivo 4.000.000 milioni di tonnellate/anno dichiarato dal gruppo Marcegaglia).

Stabilimento "Bunge": diminuzione costi logistica per unità di prodotto

Bunge è una grande multinazionale che si occupa di commercio e trasformazione di semi oleosi.

Nel porto di Ravenna Bunge Italia ha rilevato recentemente lo stabilimento Cereol, destinato alla produzione ed imbottigliamento di oli di semi.

La banchina in questione è obsoleta, ad oggi è consentito l'accosto di navi con pescaggi fino a 28 piedi rispetto ai 31 piedi delle banchine adiacenti. Bunge è collocata nel tratto di canale che potrà essere approfondito a -14,50 m consentendo l'entra di navi con pescaggio oltre 40 piedi.

L'intervento prevede la ristrutturazione di 310 m di banchina per adeguarla norme di classificazione sismica e renderla utilizzabile a fondali di -14,50 m.

Questo comporterebbe un abbattimento drastico dei costi determinando un aumento di competitività e rendendo economicamente sostenibile un potenziamento dello stabilimento ed una crescita dell'occupazione.

Studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di un distripark nell'area retroportuale di Ravenna

Le aree retroportuali da destinarsi allo svolgimento di servizi connessi all'attività del porto, alla logistica, all'intermodalità, costituiscono una risorsa per il porto di Ravenna.

Nel territorio circostante il porto di Ravenna esistono ampie aree libere che possono essere oggetto di intervento per la realizzazione di una vera piattaforma logistica.

L'intesa-quadro Stato-Regione Emilia-Romagna prevede, tra le infrastrutture per lo sviluppo del nodo portuale di Ravenna, la "realizzazione di un distripark in area peri-portuale".

Il P.R.G. del Comune e il P.S.C. in corso di approvazione, prevedono un vasto comprensorio destinato all'intermodalità e alla logistica in zone contigue al porto.

Occorre identificare:

- le tipologie merceologiche, condizionamenti e rami attività
- le possibili tipologie di soggetti promotori, attuatori e gestori
- gli strumenti di acquisizione e conferimento delle aree
- le risorse e le modalità finanziarie di realizzazione dell'intervento

Conseguentemente sarà necessario giungere ad una precisa definizione di:

- infrastrutture viarie e ferroviarie
- caratteristiche delle urbanizzazioni
- precisazione dell'ambito urbanistico, anche ai fini delle ricadute sugli strumenti urbanistici previsti dal P.S.C.

Alla luce di tutto ciò si ritiene necessario avviare le procedure per selezionare il soggetto incaricato della redazione di tale studio di fattibilità.

Security

Lo strumento portante di programmazione delle attività e degli interventi in tema di sicurezza portuale (port security) è costituito dal Piano di Security Integrato.

Il documento evidenzia tre elementi di debolezza:

- 1) carenze strutturali ed in termini di attrezzature (elevato numero di varchi, illuminazione scarsa in alcune aree, possibilità di transito lungo le banchine, assenza di dotazioni minime specifiche per alcuni terminali);
- 2) assenza di sistemi tecnologici dedicati (controllo degli accessi, videosorveglianza, sistema di comunicazioni);
- 3) assenza di organizzazione specifica che gestisca la security.

Sono definiti alcuni interventi strutturali, che sono i presupposti per realizzare un efficace sistema di controllo degli accessi, e che riguardano l'illuminazione ed il completamento di alcune recinzioni.

Occorre realizzazione un sistema in cui le informazioni viaggino con tecnologia wireless a larga banda e vengano gestite da una centrale di controllo situata presso la sede della Capitaneria di Porto.

Occorre individuare un soggetto unico che rappresenti un punto di riferimento sia per tutti gli operatori portuali sia per le amministrazioni pubbliche e forze dell'ordine per gestire la security portuale.

Sicurezza e igiene del lavoro portuale

L'attività di vigilanza e controllo ai fini della sicurezza delle operazioni portuali viene espletata nel rispetto di uno specifico programma annuale.

In particolare nel corso dell'anno sono state svolte le seguenti attività:

- ispezione/controllo delle operazioni/servizi portuali: 446
- controllo, presso le imprese portuali, dei registri delle verifiche di legge delle apparecchiature di sollevamento utilizzate per le operazioni ed i servizi portuali: 19
- controlli in occasione di lavori con uso di fiamma in banchina in linea con quanto programmato: 12

Sul tema della limitazione delle polveri derivanti da attività portuali sono proseguite le attività del gruppo di lavoro (composto da rappresentanti della Provincia, del Comune, dell'Autorità Portuale e di ARPA) che ha prodotto le linee guida di comportamento.

Ambiente

Il recente D.Lgs 182/03 attuativo della direttiva 96/82/CE sui rifiuti prodotti dalle navi individua l'Autorità Portuale, dove esistente, quale autorità competente in relazione a quanto previsto dal decreto.

Sicurezza della Navigazione

Del nuovo sistema nominato TCS (Traffic Control System) si è in attesa della approvazione da parte della regione Emilia Romagna della progettazione preliminare e del rinnovo della convenzione.

Riqualificazione del waterfront

E' in corso la progettazione preliminare e definitiva per l'arredo del molo guardiano sud. Nel frattempo è stata redatta la progettazione del completamento della banchina di riva tra Marinara e il molo stesso, come pure quella - a cura del S.I.I.T. (ex Genio Civile Opere Marittime) - del completamento del molo verso la darsena pescherecci.

Sono in corso le ricognizioni preliminari, e sono stato avviati i rapporti con la Soprintendenza ai Beni Architettonici e al Paesaggio, al fine di procedere ad un concorso di progettazione per la riqualificazione del mercato del pesce.

Per il progetto di Piano Unitario Particolareggiato di Porto Corsini è in corso l'istruttoria presso l'Amministrazione Comunale di Ravenna.



P.O.T. 2006-2008

Approvato dal Comitato Portuale in data 25 gennaio 2006

Nel 2005 il porto ha movimentato 23.879.133 tonnellate di merce con una flessione del 6,1% rispetto allo scorso anno e del 3,9% se si esclude il combustibile diretto alla Centrale Enel di Porto Tolle, che ha quasi cessato la propria attività.

MERCE MOVIMENTATA (TONN.) / GOODS HANDLED (TONS)	ANNO / YEAR 2005	ANNO / YEAR 2004	DIFFERENZA / VARIATION
prodotti petroliferi / oil products	2.946.148	3.460.592	-14,9%
prodotti chimici / chemicals	1.261.452	1.303.287	-3,2%
altre rinfuse liquide / other bulk liquids	549.446	695.697	-21,0%
Totale rinfuse liquide / Total bulk liquids	4.757.046	5.459.576	-12,9%
minerali greggi, manufatti, materiali da costruz. / Raw materials, manufactures products and building materials	7.080.752	7.198.610	-1,6%
derrate alimentari / foodstuff and feedstuff	2.295.749	2.506.482	-8,4%
concimi / fertilizers	1.443.592	1.578.473	-8,5%
Prodotti agricoli / agricultural products	680.712	1.112.250	-38,8%
altre rinfuse solide / other bulk solids	478.887	548.163	-12,6%
Totale rinfuse solide / Total bulk solids	11.979.692	12.943.978	-7,4%
prodotti metallurgici / metallurgical products	4.019.775	3.906.788	2,9%
altre merci varie / other break bulks	377.559	378.018	-0,1%
merci in container / containerized goods	1.996.495	1.896.032	5,3%
merce su trailer / goods on trailers	748.630	844.901	-11,4%
Totale merci varie / Total general cargo	7.142.459	7.025.739	1,7%
Totale merce movimentata / Grand Total	23.879.197	25.429.293	-6,1%

Il dato di Ravenna si colloca in un contesto negativo per la portualità italiana. Salvo poche eccezioni si è registrata una contrazione della movimentazione merce in quasi tutti i principali scali nazionali anche per quanto riguarda il traffico contenitori, porti di transhipment inclusi.

La portualità italiana riflette l'andamento economico del Paese che ha visto diminuire nell'anno (dati ISTAT - primi undici mesi) la propria competitività con minori volumi di merce scambiati con l'estero (- 2,3% per l'export e - 1,4% per l'import).

Per il porto di Ravenna il calo è da attribuirsi alla flessione degli sbarchi (-5,1% esclusi i prodotti petroliferi diretti alla centrale Enel), mentre per gli imbarchi si è registrato un aumento del 6,1%.

L'andamento negativo ha caratterizzato quasi tutte le principali merceologie, ad eccezione dei metallurgici che nell'anno hanno superato i 4 milioni di tonnellate (113.000 tonnellate in più, pari a + 2,9%, rispetto al 2004), malgrado il forte incremento dei prezzi dell'acciaio dettato dal mercato cinese. L'aumento è da attribuirsi all'import di coils, grazie all'attivazione di una nuova linea di lavorazione dell'acciaio nello stabilimento Marcegaglia.

In calo l'import di prodotti agricoli e derrate ali-

During 2005, 23,879,133 tons of goods were handled in the port with a decrease of 6.1% compared to last year and 3.9% if one excludes the oil products destined for the Enel power station of the port of Tolle, which has almost ceased its activity.

Ravenna's figures appear in a negative context for the Italian port reality. With a few exceptions, there has been a decrease in the number of handled goods in almost all the main national ports including transhipment ports as regards container traffic.

The Italian port reality reflects the Country's economic trend which saw its competitiveness drop (ISTAT figures - first eleven months) with reduced volumes of overseas trade (-2.3% for exports and -1.4% for imports).

As regards the port of Ravenna, the drop is to be attributed to the fall in the number of unloadings (-5.1% excluding oil products destined for the Enel power station), while as regards loadings there was an increase of 6.1%.

The negative trend characterized almost all main types of goods, with the exception of metallurgical products which during the year exceeded 4 million tons (113,000 tons more, equal to +2.9% compared to 2004), despite the strong increase in the price of steel dictated by the Chinese market. The increase is to be attributed to the imports of coils, thanks to the activation of the new steel processing line at the Marcegaglia plant.

There was a drop in imported agricultural products and foodstuff and feedstuff (-17.2%). In particular, the market of meals for animal feed experienced a slowdown due to a reduced

mentari (-17,2%). In particolare il mercato delle farine per l'alimentazione animale ha subito un rallentamento dovuto ad una minor richiesta da parte degli allevatori in seguito ad una contrazione nel consumo di carne avicola. La diminuzione dell'import di cereali (frumento e granturco) e di semi oleosi è da attribuirsi invece alla maggior competitività dei prodotti provenienti via camion o ferrovia dall'Est Europa (soprattutto Ungheria) rispetto agli arrivi via mare (dal Mar Nero e dal Sud America), penalizzati dalla crescita dei noli delle navi.

Lieve flessione dell'import dei minerali greggi e materiali da costruzione (-1,7%), imputabile ad un calo della quota dei materiali ceramici (-3,1% pari a 150 mila tonnellate) che sono comunque stati 4,8 milioni di tonnellate (soprattutto argilla dall'Ucraina e feldspato dalla Turchia) confermando l'importanza dallo scalo ravennate per questo settore.

La quota complessiva di scambi con i paesi del Mediterraneo e Mar Nero è salita al 78% del totale portuale (era il 74% nel 2004 e 71% nel 2003). Cali consistenti si sono registrati per l'import dall'America Meridionale, soprattutto cereali e sfarinati, e dall'Asia, in particolare olii e metallurgici.

Nel primo bimestre del 2006 il traffico del porto ha registrato una crescita dell'1,6%, sostanzialmente legata alla ripresa dell'attività della centrale elettrica Enel derivata dall'emergenza energetica avvenuta in seguito alla diminuzione dell'approvvigionamento di gas naturale. Le restanti macro-aree merceologiche evidenziano, salvo poche eccezioni, un momento di difficoltà legato all'andamento, si auspica soltanto congiunturale, di alcuni settori industriali del Paese.

CONTAINER MOVIMENTATI / CONTAINER MOVEMENT	ANNO / YEAR 2005	ANNO / YEAR 2004	DIFFERENZA / Variation
sbarchi pieni / unloading full (TEUs)	53.716	46.778	14,8%
sbarchi vuoti / unloading empty (TEUs)	31.315	38.307	-18,3%
Totale sbarchi / Unloading (TEUs)	85.031	85.085	-0,1%
Totale sbarchi (pezzi) / Unloading (number)	61.379	61.375	0,0%
imbarchi pieni / loading full (TEUs)	76.783	79.740	-3,7%
imbarchi vuoti / loading empty (TEUs)	6.776	4.642	46,0%
Totale imbarchi / Loading (TEUs)	83.559	84.382	-1,0%
Totale imbarchi (pezzi) / Loading (number)	61.003	60.494	0,8%
Container movimentati (TEUs) / Total containers handled (TEUs)	168.590	169.467	-0,5%
Container movimentati (pezzi) / Total containers handled (number)	122.382	121.869	-0,5%

ROTABILI - TRAILERS	ANNO / YEAR 2005	ANNO / YEAR 2004	DIFFERENZA / VARIATION
Pezzi movimentati linea Ravenna - Catania Total trailers handled (number) Ravenna - Catania line	32.840	36.102	-9,0%
Automotive	4.973	4.101	21,3%

demand from breeders following a drop in the consumption of poultry meat. The fall in imported cereals (wheat and corn) and oil seeds, is to be attributed instead to the continued competitiveness of those products coming from Eastern Europe (mainly Hungary) using road or 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 a light fall in the number of raw and building materials (-1.7%), attributable to a drop in ceramic materials (-3.1% equal to 150 thousand tons) which amounted however to 4.8 million tons

(mainly clay from the Ukraine and feldspar from Turkey) confirming once again the importance of the port of Ravenna in this sector.

The overall share of trade with countries of the Mediterranean and Black Sea went up to 78% of the total port figure (it was 74% in 2004 and 71% in 2003). Instead, consistent drops were registered in imports from South America, mainly cereals and oil seed meals, and from Asia particularly vegetable oils and metallurgical products.

In the first half of 2006, port traffic registered an increase of 1.6% which was essentially connected to the resumption of activity of the Enel electric power station that resulted from the energy issue raised following the decrease in the supply of natural gas. The remaining product groups highlight, with few exceptions, a difficult time (which we hope will improve) connected to the trend of some of the Country's industrial sectors.

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
	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also ro-ro services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Ashdod	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also ro-ro services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Beirut	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Seatrans	Seamond	weekly	Transit to Amman / Transit to Iraq
Gemlik	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Haiifa	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also ro-ro services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Istanbul	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Izmir	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also ro-ro services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Koper	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also ro-ro services
Lattakia	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Limassol	Adria Levant Line	Seamond	weekly	
	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also ro-ro services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Mersin	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Piraeus	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also ro-ro services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	12-13/month	
Tartous	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also ro-ro services
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
CONTAINER SERVICE / PERSIAN GULF - INDIAN OCEAN				
Aden, Assaluyeeh, Bandar Abbas, Bandar Imam Khomeini, Damman, Doha, Dubai, Jebel Ali, Kuwait, Ras Laffan	Boyard Shipping Line	Intercontinental S.A.	monthly	

SERVIZI DIRETTI / DIRECT SERVICES

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	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also container
Ashdod	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container
Catania	Adriatica	Spedra	15-16/month	Coastal shipping service
Haiifa	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
	Mediterranean and Black Sea	Metz Container Line	Ravenna Cargo	weekly
	Mediterranean and Black Sea	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
17-28 aprile	Anversa	Gestion d'un terminal à conteneurs - APEC seminar	Trasporti e Logistica
20-23 aprile	Teheran (Iran)	Iran Oil Show 2006	Tecnologia dell'industria petrolifera
25-27 aprile	Amsterdam	Mainports & Logistics	Trasporti e Logistica
26-30 aprile	Milano	Transpotec Logitec	Trasporti e Logistica
16-18 maggio	Ghent	RORO 2006	Trasporti marittimi
23-26 maggio	Barcellona	SIL 2006 - Salone Internazionale della Logistica	Logistica
30 mag. - 1 giu.	Amburgo	TOC 2006 Europe	Trasporti marittimi
30 mag. - 1 giu.	Colonia	EuroCargo 2006	Trasporti e Logistica
1-2 giugno	Stoccolma	The European Sea Ports Conference	Trasporti marittimi
5-9 giugno	Atene	Posidonia 2006	Trasporti marittimi
6-9 giugno	Baku (Azerbaijan)	Caspian Oil & Gas 2006	Tecnologia dell'industria petrolifera
12-23 giugno	Anversa	Container Terminal Management - APEC seminar	Trasporti e Logistica
20-22 giugno	Mosca	4th Russian Petroleum & Gas Congress	Tecnologia dell'industria petrolifera
21-23 giugno	Genova	NAV 2006 - International conference on Ship and Shipping Research	Trasporti marittimi
22-23 giugno	Oakland (USA)	Port & Terminal Technology 2006	Trasporti marittimi

