

S.A.P.I.R.**Porto
Intermodale
Ravenna****Darsena S. Vitale
Tel. 0544/436003**

MISTRAL **P** di Ravenna **Porto** n.4

*Mensile su portualità e trasporti. Anno I n. 4. Redazione: via Ponte Marino, 10 Ravenna. Sped. abb. post. 50%. Taxe perçue. Tassa riscossa
Maggio 1995***S.A.P.I.R.****Porto
Intermodale
Ravenna****Darsena S. Vitale
Tel. 0544/436003**

Trasporto combinato: Cesena si candida le Ferrovie dicono no

di Lorenzo Tazzari
Si chiama CTC, Centro per il Trasporto Combinato, e dovrebbe sorgere a Pievevestina accanto all'Autoporto di Cesena. Un sistema logistico combinato strada-ferrovia in grado di raccordare la movimentazione di semi rimorchi e casse mobili tra il Centro Italia e i Paesi Europei. Secondo gli esperti dell'Istituto dei Trasporti dell'Università di Bologna che hanno presentato il CTC nell'ambito di Trans World '95 (il salone del trasporto agroalimentare), il bacino di utenza è più che interessante e le possibili nuove restrizioni nel transito di mezzi pesanti ai valichi con Svizzera e Austria ne accrescerebbe i volumi di traffici. Il progetto del CTC, promosso dal Comune di Cesena, si basa su alcune strutture viarie come A14, E45, linea ferroviaria Bologna-Ancona, e poi la vicinanza con l'aeroporto di Forlì e il porto di Ravenna. Alle Ferrovie dello Stato spetterebbe il compito di realizzare i necessari fasci di binari per permettere il collegamento con la linea ferroviaria principale. Il sindaco di Cesena, Pregher, ha anche voluto precisare "che il CTC non vuole essere una iniziativa localistica, ma che serve una stretta collaborazione con tutto il sistema trasportistico romagnolo, a partire dal porto di Ravenna e dal Centro merci di Lugo, che avrà una particolare vocazione per la movimentazione dei

container".
Al momento, a gettare acqua sul fuoco delle aspettative cesenati concorrono sia i programmi delle Ferrovie spa che il Piano regionale delle merci. Intervendendo proprio alla presentazione del CTC, il dirigente del coordinamento merci per il Centro Italia, Giuseppe Casini, ha detto chiaramente che "un centro combinato a Cesena non rientra negli attuali programmi delle Ferrovie".
Il sistema logistico regionale si articola - ha spiegato Giovanni Cavalieri, a nome della Camera di Commercio di Ravenna - su tre poli: Interporto di Bologna, Interporto di Parma, Porto di Ravenna. All'interno di questa opzione principale per la Romagna è previsto un sistema diffuso sul territorio che comprende: Retroporto di Ravenna, Centro merci di Lugo, Autoporto di Cesena, Aeroporto di Forlì.
Ribadite queste scelte principali sul piano del trasporto intermodale, Cavalieri ha spiegato che per il porto di Ravenna esiste la necessità di dare concretezza alle strategie future che si chiamano feederaggio e cabotaggio. In particolare Ravenna - insieme a Trieste - potrebbe diventare il porto per il collegamento con la Grecia, dopo che la linea Patrasso-Brindisi si è rivelata disastrosa per il traffico stradale italiano: 100 mila tir in più nel 1994 lungo la dorsale stradale adriatica.

Il ministro Caravale comunicherà il presidente entro fine mese **Autorità portuale in vista Bersani indicherà un nome solo**

La nomina del presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna potrebbe avvenire entro la fine del mese.
Il ministro dei Trasporti, Gianni Caravale, proprio nei giorni scorsi, ha designato Nereo Paolo Marcucci alla carica di presidente dell'Autorità Portuale di Livorno. La nomina è stata comunicata nei giorni scorsi alle camere dove dovrà ricevere il parere delle commissioni Trasporti dei due rami del Parlamento.
Il ministro - secondo le ultime notizie - ha chiesto ai presidenti delle Regioni di comunicare



i nomi dei candidati alla carica, impegnandosi a trasmettere le ulteriori designazioni alle commissioni parlamentari, entro il 30 maggio.

Il presidente della Regione Emilia Romagna, Pierluigi Bersani, pertanto, nei prossimi giorni indicherà a Caravale il nome della persona per il futuro presi-

dente dell'Autorità Portuale scelto nella terna che Ravenna ha espresso già da oltre un anno: Remo Di Carlo, Luciano Valbonesi, Leonello Sciacca. Entro la fine del mese il ministro comunicherà ufficialmente il nome del presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna. La nomina permetterà quindi il riassetto ai vertici della Sapir, considerato che i tre nomi indicati a suo tempo a Caravale rappresentavano nell'ordine quello del consigliere delegato, del presidente e del direttore della società portuale.

Sapir, bilancio positivo Acmar e Finsped acquistano azioni

Si è chiuso positivamente il bilancio 1994 della Sapir. Il fatturato è stato pari a 35,5 miliardi con un utile di 2,9 miliardi. Ma la compagine azionaria della società portuale è in queste settimane al centro di un notevole interesse. La Finsped, la finanziaria nata per iniziativa dell'Associazione Agenti Marittimi e Spedizionieri di Ravenna, ha acquistato da un operatore portuale azioni per un controvalore di circa 200 milioni. "L'operazione - spiegano negli ambienti degli agenti marittimi e spedizionieri - seppure di limitate dimensioni, rappresenta un segnale importante che evidenzia la volontà delle aziende associate di ve-

dere nella società Sapir Spa uno dei principali soggetti che può e deve garantire uno sviluppo ordinato e razionale delle attività portuali consentendo soprattutto il rispetto dei ruoli e della competenza di ogni soggetto".
L'Acmar, la cooperativa di costruzioni, ha invece messo a bilancio un miliardo per l'acquisto di azioni Sapir, dicendosi disponibile a pagarle 3.500 lire cadauna.
L'operazione viene motivata con la volontà di diversificare gli investimenti.
I servizi sulle assemblee di Sapir, Movimar e Consorzio Agrario a pag. 3.

Cabotaggio, Confitarma critica il progetto per il polo pubblico

ROMA - Gli armatori privati criticano il progetto del ministro Caravale sul polo pubblico per il cabotaggio. Tale polo pubblico si baserebbe su Fimare e Ferrovie dello Stato, ma gli armatori privati sostengono che così facendo nascerebbe una società che deterrebbe il monopolio del mercato, in contrasto con la legge comunitaria. Confitarma avanza quindi valide soluzioni alternative.

A pag. 6

Diffusione e Pubblicità

Mistral Porto di Ravenna è inviato in Italia e all'estero a: federazioni e associazioni nazionali di categoria, spedizionieri e agenti marittimi, porti e interporti, depositi, magazzini generali e frigoriferi, trasportatori, camere di commercio, capitalerie di porto, dogane, compagnie portuali.

Per le inserzioni pubblicitarie
tel. 0544/ 215872
0337/604696

FIORE
s.r.l.

**CASA DI SPEDIZIONI
AGENZIA MARITTIMA**

SERVIZIO AEREO

RAVENNA (ITALY)
Phone: (544) 598511
Fax: (544) 423414

L'INTERVISTA • Lonza Spa

"Il porto è per noi un elemento strategico"

Uno dei temi sui quali maggiormente dibattono istituzioni e operatori economici è quello della necessità di insediamenti industriali nell'area del porto di Ravenna.

Una società che ha puntato su Ravenna per avviare una nuova attività è stata Lonza Spa del gruppo svizzero Aluisse-Lonza. Il nuovo stabilimento, situato a nord del porto in via Baiona, è entrato in attività un anno fa: produce anidride maleica, cioè l'intermedio chimico più importante per le produzioni chimiche di Lonza e che viene realizzata utilizzando come materia prima il butano.

Attualmente lo stabilimento occupa cinquanta dipendenti, più una quindicina di esterni e un indotto di discrete dimensioni.

Perché Lonza scelse Ravenna per realizzare questo nuovo impianto?

La domanda l'abbiamo posta all'ingegner Giovanni Bolzani, direttore della stabilimento.

"La scelta di Ravenna è maturata nella seconda metà degli anni '80, il terreno di proprietà Lonza è stato acquistato alla fine del 1988. I criteri e le considerazioni che hanno portato a questa scelta riguardano la vicinanza dei mercati di utilizzo, Nord Italia e Nord Europa, e quindi la logistica favorevole per la distribuzione dei prodotti finiti; la presenza di altri investimenti produttivi dell'industria chimica con la possibilità quindi di eventuali sinergie; infine le vie di comunicazione".

Quindi anche il porto?

"Porto-ferrovia-strada per il ricevimento e la spedizione delle materie prime e dei prodotti. In particolare, il collegamento a mare del nuovo stabilimento e la disponibilità del porto sono stati considerati elementi strategici per la competitività e lo svi-

luppo dell'insediamento. Ricordo che i nostri maggiori concorrenti sono situati in Nord Europa ed operano attraverso porti come Anversa e Rotterdam".

Però attualmente non potete utilizzare il porto. Perché?

"Il progetto originale dello stabilimento prevede il collegamento alla banchina Enichem per il ricevimento delle materie prime via mare. Nell'ambito della Concessione Interministeriale tale collegamento ci è stato inizialmente vietato in attesa che venga realizzato un terminal a mare, progetto per il quale abbiamo sempre dichiarato la nostra disponibilità a partecipare. Ripeto però che il collegamento con la realtà portuale è fondamentale e strategico per poter essere competitivi sul mercato e per dare avvio anche all'eventuale ampliamento dello stabilimento sui terreni che abbiamo già acquistato".

Trasporti, dibattito al Propeller

Intensa l'attività del Propeller club di Ravenna (presieduto dall'ing. Bruno Giardini) in questo ultimo mese. Dopo aver ospitato il presidente di Assonautica Giovanni Cavalieri e Cino Ricci per affrontare i problemi della nautica da diporto e sportiva, il Propeller ha organizzato una serata dedicata ai temi dell'intermodalità.

Relatore Gilberto Galloni, direttore dell'Interporto di Bologna. Galloni ha spiegato agli operatori del porto di Ravenna i vantaggi derivanti dalla stretta collaborazione tra le due strutture. Interporto di Bologna e porto ravennate sono al centro del piano della logistica dei trasporti regionale.

LE STATISTICHE • Incremento dell'11%. Calano le merci secche

Primo trimestre positivo

di Luca Antonellini
Continuano ad aumentare i traffici nel porto di Ravenna.

Le statistiche fornite dalla Camera di Commercio (i dati al momento di stampare il giornale sono ancora indicativi) mostrano per i primi tre mesi del 1995 un incremento rispetto all'anno precedente dell'11%.

Tale risultato è frutto di sbarchi per 4.096.744 tonnellate (+15,2%) e di imbarchi per 537.319 tonnellate (-13,1%) ed acuisce ulteriormente lo squilibrio esistente fra import ed export nel porto. Gli imbarchi infatti rappresentano solo l'11,6% del totale movimentato (precedente 14,8%).

Per quanto riguarda la tipologia merceologica crescono i prodotti petroliferi, le altre rinfuse liquide e le merci trasportate sia in container sia su trailers/rotabili, mentre calano le merci secche.

L'incremento di peso

più rilevante per il totale del porto rispetto al primo bimestre 1994 è ascrivibile ai prodotti petroliferi (+460.533 tonnellate).

Il numero dei container aumenta del 4,2% (da 44.549 Teu a 46.429 Teu) mentre diminuisce il peso medio che passa da 13,3 tonn./Teu a 12,7 tonn./Teu.

Di conseguenza il tonnellaggio movimentato registra un incremento più contenuto passando da 404.579 tonnellate a 406.378 tonnellate (+0,4%). Gli sbarchi crescono di 1.737 unità (+8,1%) mentre l'incremento registrato negli imbarchi è più contenuto e pari a 143 unità (+0,6%).

Il rapporto fra container pieni e vuoti è in linea con quello del 1994 in ragione di circa un vuoto per ogni due pieni.

La dimensione dei container continua a spostarsi gradualmente dai 20 ai 40 piedi (dal 36% sul totale del 1994

al 39% del 1995 per i 40 piedi).

Record positivo per il traffico trailers sia come numero di mezzi trasportati che come peso (87.856 tonnellate, +108%). Per questo tipo di traffico cresce ancora l'importanza della linea Ravenna-Catania.

Le merci secche passano da 2.167.577 tonnellate del 1994 alle attuali 2.096.276 tonnellate con un calo del 3,29%.

Al momento non si conosce ancora la disaggregazione tipologica relativa a questa voce per il marzo 1995.

Tuttavia confrontando i dati relativi al primo bimestre si nota che quasi tutte le voci sono in diminuzione tranne i combustibili minerali solidi ed i prodotti metallurgici.

In termini quantitativi i decrementi più rilevanti si registrano per i concimi solidi (-94.445 tonnellate), il prodotto chimici solidi (-56.650

tonnellate) ed i prodotti agricoli (-35.096 tonnellate).

L'analisi mensile condotta tramite l'utilizzo di numeri indice, ottenuta ponendo uguale a 100 il valore registrato nel gennaio 1995, e rapportando ad esso il valore degli altri mesi, consente di valutare nell'ambito della stessa annata i principali trend di crescita.

Un tale tipo di analisi è tanto più significativa quanto più fa riferimento a flussi di traffico regolari e perciò confrontabili fra loro su base temporale ridotta, lo è meno per i traffici non di linea o stagionali.

Per i container (in Teus) i numeri indice relativi ai primi tre mesi del 1995 sono rispettivamente 100, 118, 105.

Il dato globale di febbraio è frutto di un indice di 110 allo sbarco e 127 all'imbarco.

LA TUA BANCA PIU' GRANDE PIU' VICINA



BANCA POPOLARE DI RAVENNA SpA

Gruppo credito
Banca popolare dell'Emilia Romagna



GRUPPO SETRAMAR

SISTEMI AVANZATI PER SERVIZI PORTUALI E MARITTIMI



TERMINALI PORTUALI
PORT TERMINALS

SETRAMAR S.p.A.
(sezione doganale)
LLOYD RAVENNA S.p.A.
(magazzino doganale)

AGENZIA MARITTIMA
SHIPPING AGENCY

SPEDRA S.p.A.

TERMINALI TERRESTRI
INLAND TERMINALS

SO.CO. S.p.A.
(Raccordo Fenavolo)
SETRAMAR S.p.A.
(Raccordo Fenavolo)

CASA DI SPEDIZIONE
FORWARDING AGENCY

SETRASPED S.p.A.

LINEA MARITTIMA
SHIPPING LINE

SETRAMAR S.p.A.
SERVIZIO TRASPORTI MARITTIMI

SERVIZI TECNICI AMMINISTRATIVI
TECHNICAL ACCOUNTING SERVICES

ESSE.TI S.r.l.
S.T.A. S.r.l.

TERMINAL FRIGORIFERO
REEFER TERMINAL

FRIGOTERMINAL
DEL PORTO DI
RAVENNA S.p.A.

Sono parte integrante del Gruppo Setramar l'agenzia marittima Spedra S.p.A. e la casa di spedizioni Setrasped S.p.A. che assicurano alla clientela tutti i servizi in modo preciso e completo. I servizi del gruppo sono gestiti dalla Setramar Navigazione S.p.A. Società di armamento che fornisce il servizio regolare di linea fra il Mediterraneo e l'Africa occidentale e viceversa.

Il Gruppo è attivo anche nel settore delle merci a temperatura controllata con la Frigoterminale del Porto di Ravenna S.p.A. che dispone di celle da -28°C a +14°C riscaldate a impianti automatizzati di banchina.

* Società collegate

48100 RAVENNA - Via Classicana, 99 - Tel. (0544) 436303 (r.a.)
Fax (0544) 510089 - Telex 550167

Delineato il futuro della società durante l'assemblea di bilancio

La Sapis emetterà obbligazioni

Il consiglio di amministrazione della Sapis ha presentato agli azionisti il bilancio 1994. Il fatturato è stato pari a 35,5 miliardi con un utile di 2 miliardi e 900 milioni, al netto delle imposte e sanate le perdite di alcune partecipate come Frigoterminal. L'utile verrà destinato alla ricapitalizzazione per rinforzare il patrimonio e la capacità operativa della società.

Oltre al bilancio, i cui dati salienti erano già noti, l'assemblea è vissuta sugli interventi di alcuni dei principali azionisti. In primo piano il sindaco Pier Paolo D'Atorre, considerato che il Comune di Ravenna è il maggiore azionista della Sapis. Il

sindaco si è detto innanzitutto soddisfatto per i risultati di bilancio conseguiti e per il fatto che nel 1994 la Sapis ha investito 7 miliardi in infrastrutture "molto utili allo sviluppo del porto ravennate e all'insegna del pluralismo. E' importante la volontà della Sapis espressa dal presidente Luciano Valbonesi di volersi rapportare con Regione, FFSS, enti pubblici e gruppi privati per definire una strategia che permetta di far fronte comune alla concorrenza degli altri porti".

Per quanto riguarda le società partecipate, D'Atorre ha detto che il bilancio '95 della Frigoterminal non dovrà più essere in passivo e que-

sto con il contributo di tutti i partner. Importante il passaggio sulla remunerazione del capitale. Attualmente infatti l'utile viene distribuito agli azionisti sotto forma di azioni gratuite. "Non escludo - ha precisato il sindaco - che in un prossimo futuro non debba essere distribuito un vero e proprio dividendo. Nell'azionariato Sapis potrebbero infatti entrare le Fondazioni delle banche, così come consente la normativa Dini. In più penso ad una forma di azionariato diffuso: la Sapis potrebbe emettere obbligazioni". Per quanto riguarda il nuovo consiglio di amministrazione, che verrà eletto dopo la nomina del presidente dell'Au-

torità Portuale, D'Atorre ha sostenuto che "il rapporto tra pubblico e privato si gioca in base al capitale di rischio investito nella società, mentre non escludo alcune rappresentanze come quella degli spedizionieri".

Il presidente della Camera di Commercio, Pietro Baccarini, ha chiesto "una soluzione definitiva per le società partecipate che sono in deficit. Inoltre occorre dare concretezza a quello che si è sempre sostenuto, cioè ad un maggior ruolo imprenditoriale e privatistico della Sapis". Per Baccarini "bisognerà d'ora in poi attirare nuovi azionisti con la distribuzione degli utili".

Consorzio Agrario: nuovi investimenti per Docks Cereali

"Siamo veramente soddisfatti dei risultati ottenuti in questi primi mesi di gestione della Docks Cereali di Ravenna in quanto vanno oltre le nostre previsioni. Abbiamo raggiunto gli obiettivi che ci eravamo prefissati in anticipo rispetto alla tabella di marcia, e questo ci fa prevedere un fatturato a fine anno intorno ai 23/24 miliardi". Sono le considerazioni di Giorgio Bottoni, consigliere delegato della Docks Cereali, espresse a margine dell'assemblea di bilancio del Consorzio Agrario Provinciale. Il CAP ha acquisito la Docks Cereali dal Gruppo Ferruzzi nel gennaio scorso. Oggi i dirigenti del Consorzio Agrario, di cui Bottoni è direttore,

trovano nei fatti la conferma di aver visto giusto decidendo il forte investimento.

Il Consorzio Agrario ha chiuso il bilancio con un fatturato di 248 miliardi di cui 15 miliardi derivanti da servizi di magazzini generali portuali. I vertici della Docks Cereali sono gli stessi del Consorzio: presidente Paolo Pasquali e vice presidente Tiziano Melandri. Le merci movimentate sono cereali, sfarinati, mangimi, fertilizzanti. Si concretizzano così quelle sinergie con gli impianti del Consorzio che erano alla base della decisione di acquisire il terminal della Ferruzzi.

Il CAP ha già messo a punto un piano di investimenti per aumentare la capacità produttiva della Docks: il progetto prevede la realizzazione di nuovi piazzali, l'aumento della capacità di imbarco da 2 mila a 3 mila tonnellate giornaliere, un incremento della capacità di sbarco per le rinfuse di 400 tonnellate l'ora. E' previsto un potenziamento dei trasporti a mezzo ferrovia per coprire l'area della Lombardia.

I locali della Sapis hanno ospitato l'annuale assemblea della Movimar srl, la società presieduta da Piero D'Atorre specializzata nella movimentazione intermodale dei containers.

"Se si dovesse riassumere quel che è stato l'andamento del 1994 per la nostra società - spiega il presidente D'Atorre - dovremmo dire di risultati positivi che confermano l'ulteriore consolidamento della presenza di Movimar sulle tratte tradi-

Movimar cerca nuovi mercati

zionali di Modena e Milano-Melzo. Non è un risultato di poco conto. Non si dimentichino le difficoltà provenienti, in questa fase, dall'operatività delle Ferrovie dello Stato e dei nostri terminal interni". Il bilancio di Movimar si è chiuso in attivo, con un fatturato di poco superiore ai 4 miliardi registrando così un incremento del 6,94% rispetto al 1993. Le previsioni per il '95 vedono ipotizzata u-

na ulteriore crescita dell'8%. D'altronde i primi dati relativi ai mesi di gennaio, febbraio e marzo fanno ben sperare: il fatturato è passato dagli 869 milioni del corrispondente periodo del '94 agli attuali 1.226 milioni.

I TEUS trasportati sono passati da 14.965 a 16.217 con un incremento dell'8,37%. "Si tratta - aggiunge D'Atorre - di una percentuale d'aumen-

to superiore a quella registrata, sempre nel '94, dalla movimentazione TEUS nel terminal Sapis San Vitale: +6,74%. Va infatti rilevato l'aumento registrato dal trasporto di contenitori verso destinazioni diverse rispetto a Modena e Milano-Melzo. Mi soffermo su questi dati per rimarcare, da un lato, come l'attività del terminal Sapis San Vitale e quella della Movimar siano sinergici

e come la presenza di una possibilità per svolgere attività intermodale, consenta lo sviluppo e l'acquisizione di nuovo traffico; dall'altro vorrei sottolineare come le nostre possibilità di sviluppo siano sempre più identificabili con iniziative verso l'esterno delle nostre aree tradizionali". Per questo motivo Movimar guarda con grande interesse alle possibilità di inserire Ravenna sulle rotte legate al feederaggio.

SEATRANS SHIPPING

WEEKLY DIRECT SAILINGS
RAVENNA

SEAMOND ITALIA S.R.L.

BEIRUT



SEALINE S.A.R.L.



dal 1929

MARITTIMA RAVENNATE SPA

RACCOMANDATARI MARITTIMI
SPEDIZIONIERI DOGANALI
COMMISSARI D'AVARIA

Sede
48100 Ravenna
Circ. Piazza d'Armi, 74
P.O.B. 391
Tel.: (0544) 61526 (7 lines)
Telefax: (0544) 63546
Telegrafico: "MARITTIMA" - RAVENNA
Telex: 550183 MAR RA I (2 lines)
Filiale
60100 Ancona Via XXIX Settembre, 10
Tel./Telefax: (071) 2070902
Telex: 550183 MAR RA I (2 lines)



SO.DI.RA. Srl Via Faentina 212/a Ravenna - Italy - Tel. (0039) 544-462719 - Fax (0039) 544-500268

FUMIGAZIONI
DERATTIZZAZIONI
ISPEZIONI

DISINFEZIONI
DISINFESTAZIONI
ANALISI ENTOMOLOGICHE

nei porti di Ravenna, Ancona, Venezia in 24 ore - altri porti italiani in 48 ore

Agenti Marittimi e Spedizionieri incontrano Petrone

Ravenna guarda a Verona

Il collegamento tra il porto di Ravenna e la padania centrale è stato oggetto di un incontro tra l'assessore comunale all'Urbanistica e Mobilità, Alfredo Petrone, e le associazioni degli Agenti Marittimi e degli Spedizionieri. L'Associazione Ravennate era rappresentata da Eglio Martini, l'Associazione Indipendente da Francesco Cottignola. La riunione si è resa necessaria in seguito agli incontri tra le Province, i Comuni capoluogo e le Camere di commercio di Verona, Mantova, Ferrara e Ravenna aventi come obiettivo un Protocollo di intesa sul potenziamento della messa in rete del porto di Ravenna con la linea ferroviaria del Brennero, l'interporto di Verona e quelle aree della Padania centrale che dimostrano una interessante dinamica di crescita produttiva ed economica.

Già in passato gli operatori portuali avevano segnalato i danni derivanti dall'isolamento del porto di Ravenna rispetto ai traffici merci che dal Nord Italia scendono privilegiando il Tirreno.

Una situazione negativa confermata dal calo, ad esempio, delle merci varie imbarcate nel nostro porto rispetto al Tirreno: a Livorno, per citare un caso, si è verificata una crescita del 16,7%.

L'iniziativa dell'assessore Petrone è stata quindi apprezzata e le due Associazioni invitate all'incontro hanno auspicato che alle prossime riunioni tra enti pubblici possano essere invitati anche i rappresentanti degli operatori portuali. In particolare, Martini ha messo in evidenza come, allo stato attuale dei collegamenti, le nostre tariffe per l'afflusso dei containers o di merci varie non siano competitive, per cui si rende necessario ampliare il discorso fino all'intero sistema dei trasporti interni. Cottignola ha sottolineato come l'isolamento viario e ferroviario del porto continui ad essere strisciante anche per il disinteresse, nel passato, del gover-

no regionale per cui fu invocato un riequilibrio tra la parte Ovest e quella Est della regione, cosa che si sta lentamente avviando.

Cottignola ha anche ricordato che le Ferrovie dello Stato stanno provvedendo a studiare un potenziamento della linea Pontremolese, mentre il potenziamento della linea Faenza-Firenze, già approvato, sta subendo difficoltà di realizzazione. Altro miglioramento che favorisce il traffico verso il Tirreno riguarda il via libera dato dall'Anas al tronco Modena-Lucca, mentre il completamento della E 45 langue così come il progetto della E 55. Da ultimo agenti marittimi e spedizionieri hanno raccomandato all'assessore che il porto non venga penalizzato con la dismissione della Darsena di città: una parte viva della struttura portuale, ben altra cosa, quindi, rispetto all'area deindustrializzata di Bagnoli presa spesso erroneamente ad esempio.

Minguzzi e Cavalieri: un rilancio dell'offerta della portualità Porto, miliardi dalla Cee

di Roberta Emiliani

Un miliardo e ottocento milioni di Ecu da qui al 2000 ai quali si aggiungono altri 0,8 miliardi nel triennio '95-'98 per il corridoio plurimodale adriatico. Questa la portata finanziaria di un emendamento proposto dall'europarlamentare Francesco Baldarelli approvato dalla commissione Trasporti del Parlamento europeo che riconosce gli scali di Ravenna, Ancona, Brindisi, come "porti di interesse europeo", e che accanto al riassetto della portualità, prevede la qualificazione del trasporto ferroviario combinato, del cabotaggio marittimo e dei collegamenti stradali. Un emendamento accolto con soddisfazione dalle istituzioni ravennati. "Premia il nostro sforzo di attivazione di più strette ed impegnative relazioni delle istituzioni ravennati sullo scenario europeo", dice l'assessore provinciale ai trasporti Gilberto Minguzzi. Dal canto suo il presidente della commissione marittima della Camera di Commercio, Giovanni Cavalieri, non vede l'ora di "verificare quanti di questi finanziamenti potremo utilizzare per svolgere azioni concrete di rilancio dell'offerta della portualità". "Il problema - tiene a precisare - è quello di capire perché gli armatori preferiscono il Tirreno rispetto al-

l'Adriatico dopodiché attuare politiche conseguenti". E proprio Ravenna si candida per un convegno che potrebbe svolgersi in autunno, sul ruolo dello snodo ravennate nell'ambito del corridoio adriatico. Ma torniamo all'emendamento Baldarelli: quali saranno i progetti ad accedere ai finanziamenti? Entro la fine di maggio si svolgerà un incontro dei rappresentanti delle istituzioni locali con i funzionari della commissione europea. L'assessore Minguzzi non nasconde che la comunità ravennate ha programmi di una certa rilevanza a cominciare "dall'approfondimento dei fondali del porto che dispone già di uno stanziamento regionale di 20 miliardi e delle risorse che si potranno attingere dalla vendita del materiale scavato. Queste risorse locali - prosegue - realizzano il principio fondamentale sul quale si muove la Comunità europea che è quello della sussidiarietà. Altrettanto si

potrebbe dire dei progetti ferroviari che sono già dotati di risorse per la realizzazione nell'ambito dell'accordo di programma fra Governo e Ferrovie". Di quali progetti si tratta? "Il trasferimento dello scalo merci dall'attuale sede verso il porto, in area San Vitale. La realizzazione di quello che è il passante ferroviario di Ravenna, cioè la possibilità che la linea ferroviaria adriatica possa attraversare il nostro territorio senza impegnare l'attuale sede della stazione. Da un punto di vista stradale c'è poi il discorso della E55. Noi, da tempo, insistiamo per spostare il traffico pesante dalla Roma verso un nuovo asse che abbia caratteristiche più adatte ai collegamenti merci e a quelli portuali. A questo proposito il compartimento Anas di Bologna insieme a quello del Veneto, ha definito l'ipotesi di affidare uno studio di costruzione di un financial project che individui i costi di investimento che sono

stimati attorno ai 2000 miliardi e le possibili occasioni di ricavo da tariffe e concessioni. La differenza fra il costo di investimento ed i ricavi potrebbe essere coperta da concorso di risorse pubbliche nazionali e comunitarie. Resta il tema del cabotaggio marittimo. "Nel finanziamento approvato, è presa in considerazione l'attuazione del sistema padano veneto della navigazione interna fluviale. Noi siamo parte di quel sistema, visto che è prevista anche la realizzazione di un canale navigabile fra Porto Garibaldi e Ravenna, un'opera di rilevante impatto economico e finanziario. Durante il convegno d'autunno, esamineremo anche la fattibilità di questo intervento. Indipendentemente da questo, Ravenna è già sede di una linea di cabotaggio che fra l'altro incontra molto l'interesse degli operatori e quindi esamineremo anche la possibilità di ulteriori sviluppi".

Per l'imbarco e lo sbarco fuori dalla nave le vostre merci sono nelle nostre mani!


Cooperativa Facchini Riuniti

 Facchinaggio Industriale
 Noleggio pale meccaniche
 e carrelli elevatori

 Sezione Portuale:
 1ª parallela Via Classicana, 15

Via Buozi 14 Tel. 0544/452861 - Ravenna

AGENZIA MARITTIMA & SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
**TRASPORTI E SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
 SERVIZI REGOLARI DI LINEA CONTAINERS E
 MERCI VARIE PER I PORTI DEL MEDITERRANEO
 ORIENTALE E DEL MAR NERO**

 Sede: Via Pirano, 7 - Tel. 0544/514011 - Telefax 0544/514901
 48100 RAVENNA ITALY
 Telex 550116 - 550857 - 550562 MARIT I Cable - MARITALIA
 RUSSIA: 119146 Mosca 2-Frunzenskaja Ul., 8 - Tel. 2428902
 Tlx 412447 DONG SU - Fax 2302851

Cantieri Ravenna s.r.l.

Cantieri navali, drydock & shiprepairs



Cantiere Navale

La "Cantieri Ravenna" è certamente tra le società più qualificate in questo campo

Riparazioni, trasformazioni e quant'altro concerne la costruzione di ogni tipo di nave sono la principale attività del settore.

Shipyard

The Company "Cantieri Ravenna" is one of the most qualified in its field.

Repairs, conversions and whatever concerns the construction of all kind of vessels are the principal activities of the maritime branch of the Company.

Servizi Principali

 Bacino di carenaggio: lunghezza 180 mt.
 larghezza 27 mt.
 altezza 9 mt.

 Banchine: lunghezza 400 mt.
 pescaggio 8,00 mt.

 Aree per prefabbricazioni
 montaggi e deposito: 115.000 mq.

Aree coperte: 15.000 mq.

Principal Services

 Dry dock: length 180 m.
 width 27 m.
 depth 9 m.

 Quays: length 400 m.
 draught 8.00 m.

 Space for prefabrications
 assemblage and storage: 115,000 sq.m.

Covered space: 15,000 sq.m.

 Via 13 Marzo 1987, 3 - Porto Industriale S. Vitale, 48100 Ravenna - Tel. 0544/436363 - Telex 550038 CMT
 Fax 0544/436626 (Direzione Servizio Commerciale) - Fax 0544/436608 (Produzione Servizio Acquisti)

Convegno della Lega Coop "Importante l'alleanza tra imprese di trasporti"

Il Park hotel di Marina di Ravenna ha ospitato il convegno "Percorsi Mercati 3", promosso dalla Lega delle Cooperative, interessante confronto sull'evoluzione del sistema dell'autotrasporto in Europa.

Sono stati gli interventi puntuali e specifici, quello dell'on. Francesco Baldarelli, membro della Commissione Trasporti dell'Unione europea, ad avviare un vivace dibattito nel corso del quale sono intervenuti imprenditori, sindacalisti, esperti e uomini politici. "Si tratta di migliorare il sistema dell'autotrasporto italiano, basato sui due assi intermodali del corridoio adriatico e di quello tirrenico, - ha detto l'on. Baldarelli - eliminando le strozzature, favorendo raccordi e snodi, incentivando progetti innovativi che recuperino competitività ed organizzazione".

Da più parti si è rimarcato il bisogno di creare per l'autotrasporto (che in Italia è il 6,4% del valore aggiunto nazionale) un mercato vero attraverso regole chiare e precise. Anche l'alleanza tra il mondo delle

imprese trasportistiche e quello delle cooperative è stato considerato decisivo per non perdere le opportunità offerte dall'Europa. Paolo Uggè, segretario nazionale Unatras, ha proposto un tavolo unico per discutere del contratto della categoria "strada sulla quale ormai si ritrova l'intero autotrasporto".

All'incontro ha preso parte l'on. Giordano Angelini, membro della Commissione Trasporti della Camera, che ha sottolineato le difficoltà dell'autotrasporto italiano indicando l'intermodalità come la strada da seguire per un rilancio del settore.



Positiva intesa sulle tariffe dell'autotrasporto. Foto Corelli

Accordo per gli autotrasportatori ravennati Tariffe + 4%

Le associazioni provinciali dell'autotrasporto Fita/Cna e Confartigianato Trasporti avevano proclamato per lo scorso 18 aprile il fermo del trasporto camionistico di contenitori nel porto. Motivo: un mancato adeguamento delle tariffe che tenesse conto dell'aumento dei costi delle imprese di autotrasporto. Tra una richiesta di aumento da parte dei trasportatori del 6 per cento e una offerta degli agenti marittimi e spedizionieri del 2,5 per cento, grazie anche all'intervento del Prefetto Romano Fusco, è stata trovata la mediazione in un 4 per cento in più. Ecco i termini dell'accordo:

1- Aumento dell'attuale tariffa B3 del 4% con decorrenza 1° maggio 1995; tale tariffa sarà poi adeguata, in più o in meno, a seconda delle risultanze della trattativa nazionale in corso.

2- Applicazione dal 1° maggio 1995 del distanziere, allegato all'accordo, contenente le nuove distanze per le destinazioni via ponte mobile, salvo eventuali anomalie riscontrate e valutate dalle parti. A fronte di eventuali inconvenienti sulla viabilità degli instradamenti indicati si conviene di aggiungere alle distanze in esso contenute un aggiuntivo di 4 km per viaggio, con esclusione di quelle località dove già esiste un correttivo.

3- Revisione di tutte le restanti destinazioni del distanziere attualmente in uso, determinate con lo stesso criterio adottato per definire le distanze di cui al precedente punto 2, entro il 31 agosto 1995 e sua applicazione entro il 30 settembre 1995.

4- I vettori della piazza di Ravenna, Agenzie di trasporto, Cooperative, Consorzi o singole imprese di trasporto si

impegnano a riconoscere alle Agenzie marittime e Case di spedizione del porto di Ravenna, e solo a loro, uno sconto del 5%. Contemporaneamente le ditte committenti si impegnano a non utilizzare autotrasportatori diversi dalla piazza di Ravenna.

Note all'accordo come sopra specificato:

1- Le parti si impegnano a definire una metodologia di confronto preventivo allo scopo di evitare, per il futuro, che si pervenga alla proclamazione di fermi o stravolgimenti degli accordi stipulati tra le parti.

2- Le parti si impegnano a ridefinire entro il 31 agosto 1995 l'accordo provinciale del 1992 sulla base della eventuale normativa che scaturirà dal rinnovo dell'accordo collettivo nazionale trasporto contenitori.

Sapim promuove un corso post laurea sui trasporti

Il 26 giugno prenderà il via la quinta edizione del Corso di specializzazione post-laurea "Trasporti e Mercato" promosso da Efeso (Ente per la formazione dell'economia sociale) di Bologna in collaborazione con Sapim management di Ravenna.

L'iniziativa - che negli anni passati ha ricevuto il patrocinio del Comune di Ravenna, delle Province di Ravenna e Forlì, della Camera di commercio di Ravenna, della Sapir, delle Ferrovie dello Stato, dell'Interporto di Bologna - si rivolge a neolaureati in Ingegneria, Economia e Commercio, Statistica e Giurisprudenza provenienti da tutta Italia di età inferiore a 27 anni, in stato di disoccupazione e con buona conoscenza della lingua inglese.

Il corso, dedicato ad una delle tematiche economiche oggi tra le più importanti, si svilupperà attraverso 1000 ore di lezione in cui verrà fornita ai partecipanti una approfondita preparazione teorico-pratica; verranno formati quadri in grado di gestire con competenza le problematiche e le attività relative al sistema logistico e all'intero ciclo di movimentazione-merci. Per informazioni: Efeso, viale Aldo Moro 16 Bologna, tel. 051-509716. Sapim, dott.ssa Barbara Baldoni, tel. 0544-464636.

vianello ASSICURAZIONI

**CONSULENZA E PROGETTAZIONE
ASSICURATIVA**

Via Circ.ne P.zza D'Armi, 82 - Tel. 0544/65040 - Ravenna

3B autotrasporti

TRASPORTI - SPEDIZIONI - MERCI VARIE - CONTAINERS

48100 RAVENNA - Via del Trabaccolo, 3 - Tel. 0544/436457 r.a. - Fax 0544/436121
30175 MARGHERA (VE) - Via F.lli Bandiera, 55 - Tel. 041/932277 r.a. - Fax 041/923686

Casa di Spedizioni Martini Vittorio s.r.l.



PARTENZE REGOLARI
FULL CONTAINER
GROUPAGE
CONVENTIONAL CARGO

MARINA DI RAVENNA

Tel. 0544/531.555 - Tlx 550854 MARVIT - Fax 531864

di Ravenna Porto

Dir. resp. Lorenzo Tazzari
Editore e proprietario
Mistral Comunicazione
Globale s.a.s. di Lorenzo
Tazzari & C.

Via Ponte Marino 10 Ravenna
Fotocomp. Full Service - Ra
Stampa Tipografia Moderna
Ravenna

Foto Giampiero Corelli
Tomaso Baldini e Fabrizio Zani
Chiuso in tip. 18/02/95.

Reg. Trib. di Ravenna n. 1044
dell'1/02/95

PANTALAB s.r.l.

Laboratorio di analisi chimiche e merceologiche
Consulenze ecologiche

Via Classicana, 59 - 48100 RAVENNA - Tel. e fax 0544/436434



Compagnia Portuale Ravenna

Un'impresa per il porto

**Imbarco - Sbarco
e movimentazione merci
nel Porto di Ravenna**

48100 RAVENNA - Via Antico Squero, 6 - Tel. (0544) Centralino 452863
Telefax (0544) 451190 - Telex 551017 COPORT I

Il rapporto tra Banca Popolare e porto Carlo Baldoni: "Un servizio per operatori internazionali"

Come si pone un istituto di credito nei confronti di una realtà in crescita come quella rappresentata dal porto? Lo abbiamo chiesto al dott. Carlo Baldoni, vice presidente della Banca Popolare dell'Emilia Romagna e vice presidente della Banca Popolare di Ravenna.

"Il Gruppo Bancario Popolare Emilia Romagna, del quale recentemente è entrata a far parte la consorella di Ravenna, è certamente un buon osservatorio degli alterni andamenti congiunturali dell'economia regionale.

Nella sua funzione di supporto finanziario alle diverse attività produttive operanti sul territorio, il Gruppo ha affinato una sensibilità alla quale non sfuggono i segnali positivi dell'attuale congiuntura che provengono da tutta l'Emilia Romagna. La nostra economia, lo affermiamo sulla base dei dati del 1994 e di questa prima parte del 1995, è decisamente uscita dal periodo oscuro che ha caratterizzato il biennio precedente.

Per l'Emilia Romagna il porto di Ravenna rappresenta il naturale "contatto" con i paesi che già si rapportano con noi ed operano in sistemi economici complementari al nostro. Penso alla Grecia, alla Turchia, ai Paesi Arabi e al bacino del Mediterraneo in genere verso il quale si rivolgono naturalmente gli interessi di un territorio ad alta industrializzazione come la valle Padana. Interessi che non si esprimono solamente nell'esportazione dei manufatti ma anche nell'importazione di beni di consumo adatti a qualche milione di consumatori ad alto reddito.

Nel futuro Ravenna potrà rappresentare anche la migliore via di comunicazione con i paesi dell'Est Europeo coerentemente con la libera apertura degli stessi al mer-

cato occidentale. Il prossimo ed atteso maggior peso economico dell'area del Pacifico porterà ancora più consistenti traffici con i paesi del lontano Oriente. Ravenna e la Sapir avranno grandi opportunità".

Come si sviluppa il rapporto tra l'istituto e gli operatori portuali?

"I prodotti finanziari e i servizi che il Gruppo Banca Popolare Emilia Romagna offre sono complessi e diversificati. Ancora di più lo saranno nel futuro, al completo realizzarsi delle politiche aziendali di un Istituto polifunzionale che segue gli indirizzi indicati da Banca d'Italia. Il rapporto fra Banca Popolare ed imprenditoria in genere sarà quindi sempre più completo.

In particolare agli operatori portuali, la cui attività si rivolge in gran parte al mercato internazionale, il Gruppo si presenta come l'operatore finanziario dell'Emilia Romagna che opera in questa dimensione con la maggiore incisività. L'import-export rappresenta per noi un'attività di grande rilevanza che realizziamo attraverso una fitta rete di corrispondenti, una sede in Lussemburgo, uffici di Rappresentanza a Londra, Hong Kong, Pechino. Copriamo una cospicua percentuale del rapporto finanziario estero di natura commerciale dell'intera regione. Voglio ricordare anche che la Banca è socia Sapir dalla fondazione e che i successi registrati dalla Società nel 1994 come pure il costante miglioramento della movimentazione del porto sono per noi motivo di grande soddisfazione.

Per questa ragione, mio tramite, il Gruppo Bancario rivolge il più vivo ringraziamento a tutti coloro che operano nelle attività portuali e ai dirigenti della Sapir, ringraziamento che accompagna l'auspicio che si perverga presto ad un defi-

nitivo assetto dell'autorità portuale".

Quali servizi mette a disposizione la banca per gli operatori?

"Gli uffici e le Agenzie della Popolare di Ravenna sono i naturali ed immediati interlocutori degli operatori del porto. Queste nostre strutture operano in stretto collegamento anche informativo con l'Ufficio Estero Centrale e sono in grado di fornire a richiesta numerosi servizi. A titolo esemplificativo: consulenze sui rischi di cambio e tassi di interesse e sulla gestione dei flussi in valuta; pagamenti e riscossioni in tempo reale tramite la diffusa rete dei corrispondenti esteri; consulenza documentaria con riferimento particolare alle lettere di credito; assistenza a mezzo degli Uffici di Rappresentanza sulla contrattualistica con paesi esteri o la creazione di società miste. Alla riconosciuta e tradizionale professionalità dei collaboratori della Banca Popolare di Ravenna si accompagnano le metodologie derivanti dalla maggiore dimensione del Gruppo. L'obiettivo che ci si propone è l'offerta di un servizio moderno e sempre migliore all'imprenditoria portuale della città.

Quando richiesta, la nostra organizzazione offre anche disponibilità al magazzino di merci secche: a temperatura ambiente o refrigerata, tramite le società controllate come la Modena Terminal. Sulle merci in giacenza è anche possibile accendere operazioni di anticipazione.

Nei confronti del porto, la struttura che si rapporta all'intera economia della valle Padana, il nostro Gruppo si propone come supporto finanziario di dimensioni appropriate, per concorrere al maggiore sviluppo complessivo della nostra regione".

Consegnata a Marghera la bulcarrier "D'Amato"

VENEZIA- Lo stabilimento Fincantieri di Marghera ha consegnato nei giorni scorsi la nave da trasporto bulcarrier "Giuseppe D'Amato", nave per carichi secchi alla rinfusa da 74.500 tonnellate di portata lorda, prima di due unità gemelle realizzate per conto della società Perseveranza di Navigazione dei fratelli D'Amato Armatori. La "Giuseppe D'Amato" è lunga 225 metri, larga 32 e alta quasi 20 al ponte di coperta, con una capacità di stiva di oltre 85 mila metri cubi. La gemella della "Giuseppe D'Amato" sarà consegnata all'inizio del prossimo anno. (ANSA)

Confitarma: no al polo pubblico del cabotaggio

ROMA- Gli armatori privati, chiamati in causa dal ministro Caravalle nel progetto di riordino della flotta pubblica, ripetono la propria sfiducia alle ipotesi del ministro che pensa di realizzare, secondo i primi dettagli resi noti, un polo pubblico del cabotaggio imperniato su Finmare e Ferrovie dello Stato e di accorpate Lloyd Triestino e Italia di Navigazione in una unica società: Per quanto riguarda il progetto di ristrutturazione del cabotaggio, Confitarma sostiene che il polo Finmare-FS porrebbe in essere una posizione dominante della nuova società tale da creare un monopolio in contrasto con la normativa comunitaria e

con i principi stabiliti dall'autorità garante. Confitarma chiede invece come giusta armonizzazione tra armamento pubblico e privato, che la flotta pubblica svolga servizi a forte valenza sociale, mentre ai privati dovrebbero essere lasciate le linee sulle quali si può navigare senza sovvenzioni e quindi più esposte alla concorrenza estera.

Per quanto riguarda l'accorpamento di Italia di Navigazione e Lloyd Triestino, Confitarma sostiene che le due società, se mantenute autonome, potrebbero meglio trovare in tese con soggetti privati operanti nelle stesse aree in una vista di una privatizzazione.

Aponte fa acquisti

ROMA- La Società di navigazione alta velocità di Napoli (Snav) e la Navalsud, entrambe del gruppo Rodriguez, sono state acquistate dalla Mediterranean Shipping Company (MSC) di Giulio Aponte. Per l'operazione la MSC ha effettuato un investimento globale di 8 miliardi per l'acquisto del 90% del capitale Snav e di altri 40 miliardi per l'indebitamento ereditato. La MSC ha deciso di dare vita ad una sub-holding operativa in grado di riunire e potenziare le attività diversificate del gruppo. La Snav gestisce un traffico di 900 mila passeggeri negli aliscafi per le isole del golfo e 950 mila nell'area siciliana, mentre la Navalsud è un cantiere per la manutenzione degli aliscafi con sede a Napoli. (ANSA)



piccoli trasporti nazionali internazionali
Trasporto merci in genere da 1 a 150 q.li

Sede - Uffici
Magazzino merci
Porto S. Vitale
Via Zani 8 RAVENNA
Tel. 0544/436501
Fax 0544/436725



Ama Ravenna

Offriamo servizi, anche per conto terzi

- disinfezione - disinfestazione (zanzare, blatte, ratti, ecc.)
- spazzamento meccanico
- pulizie industriali, lavaggi idrodinamici di canalizzazioni e tubazioni
- raccolta, trasporto, trattamento/smaltimento di rifiuti speciali e tossico-nocivi
- pronto intervento per emergenze ecologico-ambientali

Per informazioni rivolgersi al Servizio Conto Terzi - Azienda Municipalizzata Ambiente
48100 Ravenna - Via Rotta, 67 - C.P. n. 378 Ravenna - Tel. 0544/450854-450855 - Fax 450869



S.I.A.M. Ravenna
Spedizioni Internazionali Agenzia Marittima

Consulenza e operazioni doganali, imbarchi, sbarchi, magazzinaggio trasporti e assicurazioni su ogni tipo di merce
ALTAMENTE SPECIALIZZATA NELLE IMPORTAZIONI DI PRODOTTI VEGETALI

48100 RAVENNA - Via Magazzini Ant. 30 (Trav. Sud) - Tel. (0544) 423966
Fax (0544) 423854 - Telex 550081 SIAM RA I - Ufficio Portuale: Via Classicana Tel. (0544) 436189



Ravenna Cargo
and ships assistance organization

Shipping Agents & Brokers

Via del Trabaccolo, 21 - 48100 Ravenna - Tel. (0544) 436811 - Telex 550097 - Fax (0544) 436824



"Al Bayan": Ravenna porto all'avanguardia

Il giornale economico libanese Al Bayan ha pubblicato un interessante servizio sul porto di Ravenna.

Questo il titolo dell'articolo: "Ravenna è uno dei porti più attivi dell'Adriatico. Continui progetti di sviluppo per rimanere al passo con i più moderni porti internazionali".

Pubblichiamo una sintesi dell'articolo. Emile Zakhour è stato a Ravenna inviato dal giornale economico Al Bayan, una delle cinque testate internazionali invitate dalla Camera di commercio per illustrare la buona posizione che il porto di Ravenna attualmente occupa e cosa sta facendo per rimanere al passo con lo sviluppo dei trasporti via mare.

Il giornalista, nell'articolo pubblicato, ha sottolineato in particolare che il porto è in

grado di movimentare ogni tipo di merce con rese riscontrabili solo in realtà molto avanzate e questo è fattibile grazie alle avanzate tecnologie degli impianti ed alla gestione imprenditoriale del terminal.

La cronaca della visita riporta gli incontri avuti in Capitaneria di Porto con il comandante Gabriele Calcano e presso la Camera di Commercio con i rappresentanti delle istituzioni locali e del mondo imprenditoriale: in questa occasione ha fatto gli onori di casa Giovanni Cavalieri in rappresentanza del Comitato promozione porto.

Emile Zakhour ha infine ringraziato gli operatori ravennati che intrattengono costanti rapporti di lavoro con il porto di Beirut per l'accoglienza riservata e per l'interessante iniziativa.

Paratikos acquista Hellenis Shipyards

Londra- Il Gruppo armatoriale di Michalis Peratikos, che ha la sua sede a Londra, ha presentato al governo greco l'unica offerta di acquisto per gli Hellenic Shipyards di Skaramanga, presso Atene. La chiusura dei termini è avvenuta il 3 maggio, nel tentativo di privatizzare il più grande complesso cantieristico del Mediterraneo orientale, valutato da esperti indipendenti a 180 milioni di dollari, dopo l'impegno del governo ellenico di accollarsi passività per quasi 380 milioni di dollari accumulate dal cantiere. La rimessa in efficienza del complesso, che ha un carico di ordini molto modesto, richiederà investimenti di 60 milioni di dollari. Peratikos, tre anni fa, acquistò i due terzi dei cantieri Elefsine per 60 milioni di dollari.

Statistiche uniformi per trasporti comunitari

STRASBURGO-Via libera del Parlamento europeo alla direttiva comunitaria in materia di statistiche sui trasporti marittimi: la commissione trasporti dell'assemblea di Strasburgo ha approvato infatti, con alcuni emendamenti, la proposta di direttiva della Commissione europea in materia di rilevazioni statistiche sui trasporti di merci e passeggeri via mare. Obiettivo del provvedimento è quello di raccogliere informazioni statistiche comparabili in tutta l'Unione europea, mentre oggi le prassi nazionali in materia di rilevazioni statistiche in questo campo sono tutte diverse tra loro.

Allo scopo di programmare una corretta politica comune occorrono infatti statistiche affidabili.

Batte la Corea del Sud Cantieristica, il Giappone torna al primo posto

TOKYO- Il Giappone è tornato ai vertici dell'industria cantieristica mondiale riprendendo il primato alla Corea del Sud. Con ordini di 10.348.000 tonnellate nel 1994 (+38%) il Giappone batte nuovamente il vicino rivale che è sceso a 6,6 milioni di tonnellate con un crollo del 75,8%. I dati sono forniti dall'Associazione giapponese degli esportatori di navi.

Il crollo della Corea del Sud è attribuito alla ridotta capacità dei suoi cantieri. Nel 1993 la cantieristica mondiale aveva subito una forte flessione di cui aveva approfittato Seul grazie ai suoi costi competitivi.

Gli ordini alla cantieristica giapponese provengono l'11,1% da Stati Uniti ed Europa, il 14,4% dai paesi in via di sviluppo, il 55,4% da società armatoriali giapponesi. Nel 1994 risultavano in costruzione nei cantieri nipponici 47 petroliere (3.293.000 tonnellate), 164 unità mercantili (5.810.000) e 46 pescherecci.

La Corea del Sud intende rispondere alla concorrenza giapponese rivolgendosi sempre più al mercato della Repubblica Popolare Cinese.

Gli armatori coreani apriranno presto un secondo ufficio commerciale in Cina. (ANSA)

**I Vostri Agenti
di fiducia**



AGMAR s.r.l.

Via Magazzini Anteriori, 27 - 48100 Ravenna Tel. 0544/422733-422287
Telefax 0544/421588 Telex 550046 AGMAR I - Telegrafico AGMAR-RAVENNA



Depurazioni Industriali S.r.l.

Gruppo Eridania Béghin-Say

Depurazione acque reflue di attività produttive civili e industriali

Stabilimento: Via Baiona, 203 - Porto Corsini (RA)
Sede: Via R. Gessi, 20 - Ravenna
Informazioni e servizi: Tel. 0544/453450

CASADIO ASSICURAZIONI SRI



ASSICURAZIONI

Ufficio: Via G. Rasponi, 11
Tel. (0544) 35161 - Telefax (0544) 38473

KEY CLIENT UN CAPOLAVORO

LA NUOVA CARTA DI CREDITO DELLA CASSA DI RISPARMIO DI RAVENNA

La Cassa di Risparmio di Ravenna
Vi presenta Key Client,
la sua nuova e prestigiosa
carta di credito.

Facile da ottenere e comoda
da utilizzare, Vi consente
di acquistare beni e servizi senza
contanti in migliaia di esercizi
commerciali in Italia e nel mondo.
Key Client è il modo più pratico e
moderno di gestire le Vostre spese:
un'altra opportunità che
la Cassa di Risparmio di Ravenna
riserva oggi alla sua clientela.



CASSA
DI RISPARMIO
DI RAVENNA S.p.A.

Per le condizioni applicate ai servizi si rinvia al foglio informativo analitico a disposizione
della clientela presso le filiali della Cassa di Risparmio di Ravenna.

SAILING LIST

PORTI NAZIONALI

Servizio cabotaggio merci per Catania (Adriatica), ro-ro (Spedra, 0544/436401)

ALBANIA ISRAELE EGITTO LEVANTE MAR NERO

13/5 Mn Ageliki per Rodi, Pireo, Eleusis, Kós, Kalymnos, Leros, Iraklion, Limassol, Izmir, conv. (Intercontinental)
 13/5 Mn Sea Lord (Seatrans Shipping) per Beirut, Mersin, containers e conv. (Seamond)
 13/5 Mn Adriatic Star (Adriatica) per Pireo, Beirut, Lattakia, Mersin, containers (Spedra)
 13/5 Mn Iva per Limassol, Beirut, Mersin, ro-ro (Errani-Masetti)
 13/5 Mn Omskiy per Eleusis, Chalkis, Thessaloniki, conv. (Errani-Masetti)
 13/5 Mn Peltrader (Sarlis) per Pireo, Istanbul, Creta, Rodi, containers (Ramar)
 14/5 Mn Livorno Bridge per Ashdod, Haifa, Alexandria, containers (Intermarine Shipping)
 14/5 Mn Raqefet (Zim) per Ashdod, Haifa, containers (Adriatic Shipping)
 14/5 Mn Judith Borchard (Borchard) per Ashdod, Haifa, Limassol, containers (Adriatic Shipping)
 15/5 Mn Bisanzio (Seatrans Shipping) per Beirut, containers (Seamond)
 15/5 Mn Raqefet per Haifa, Raqefet per Haifa, Ashdod, containers (Intermarine Shipping)
 15/5 Mn Judith Borchard (Borchard) per Haifa, Ashdod, Limassol, containers (Spersenor)
 15/5 Mn Ratno (Azov) per Pireo, Limassol, Tripoli, Mersin, Beirut, Izmir, Taganrog, full containers (Maritalia)
 15/5 Mn Bribir (Croatia Line) per Israele, Mersin, Alexandria, ro-ro, containers (Navenna)
 16/5 Mn Adriatic Queen (Adriatica) per Pireo, Beirut, Lattakia, containers (Spedra)
 16/5 Mn Pellyer (Sarlis) per Pireo, Izmir, Salonicco, containers (Ramar)
 17/5 Mn Nuwaiba (Egyptian Nav.) per Alexandria, ro-ro (Ravenna Cargo)
 17/5 Mn Pelfisher (Sarlis) per Pireo, Istanbul, Gemlik, Izmir, containers (Ramar)
 18/5 Mn G. Gorbatov (Azov Shipp.) per Pireo, Lattakia, Beirut, Limassol, Mariupol, full containers (Maritalia)
 18/5 Mn Valencia Bridge per Ashdod, Haifa, Alexandria, containers (Intermarine Shipping)
 19/5 Mn Pelboxer (Sarlis) per Pireo, Limassol, Mersin, containers (Ramar)
 20/5 Mn Y. Levitan (Azov) per Pireo, Lattakia, Beirut, Limassol, Mariupol, full containers (Maritalia)
 20/5 Mn Izmail (UDP) per Lattakia, Alexandria full containers (Marisped)
 20/5 Mn Piniello per Pireo, Eleusis, Istanbul, Derince, Salonicco, conv. (Intercontinental)
 20/5 Mn Dauphine (Sarlis) per Pireo, Iraklion, Beirut, Tripoli, containers (Ramar)
 20/5 Mn Amur per Eleusis, Chalkis, Thessaloniki, conv. (Errani-Masetti)
 21/5 Mn Ledence (Croatia Line) per Israele, Alexandria, P. Said, ro-ro, containers (Navenna)
 21/5 Mn Vered (Zim) per Ashdod, Haifa, containers (Adriatic Shipping)
 21/5 Mn Vered per Haifa, Ashdod, containers (Intermarine Shipping)
 21/5 Mn Ruth Borchard (Borchard) per Ashdod, Haifa, containers (Adriatic Shipping)
 22/5 Mn Ruth Borchard (Borchard) per Haifa, Ashdod, Limassol, containers (Spersenor)
 22-25/5 Mn Rubicon per Mariupol, containers service (Itazov)
 23/5 Mn Pelchaser (Sarlis) per Pireo, Salonicco, Alexandria, containers (Ramar)
 24/5 Mn Peliner (Sarlis) per Pireo, Limassol, Alexandria, containers (Ramar)
 25/5 Mn Limonov (Laso) per Taganrog, Mariupol, conv. cargo (Maritalia)
 25/5 Mn Arzhavkin (UDP) per Ashdod, Haifa, Izmail, Galati, full containers (Marisped)
 25/5 Mn Ras Mohamed (Egyptian Nav.) per Alexandria, ro-ro (Ravenna Cargo)
 26/5 Mn Pelider (Sarlis) per Pireo, Limassol, Lattakia, Beirut, Tripoli, containers (Ramar)
 27/5 Mn Adriatic Star (Adriatica) per Pireo, Beirut, Lattakia, Mersin, containers (Spedra)
 27/5 Mn Bisanzio (Seatrans Shipping) per Beirut, containers (Seamond)
 27/5 Mn Rapoca per Limassol, Beirut, Mersin, ro-ro, containers (Errani-Masetti)
 28/5 Mn Peltrader (Sarlis) per Pireo, Istanbul, Creta, Rodi, containers (Ramar)
 28/5 Mn Raqefet (Zim) per Ashdod, Haifa, containers (Adriatic Shipping)
 28/5 Mn Livorno bridge per Ashdod, Haifa, Alexandria, containers (Intermarine Shipping)
 28/5 Mn Ageliki per Pireo, Eleusis, Kós, Kalymnos, Leros, Iraklion, Limassol, Izmir, conv. (Intercontinental)
 28/5 Mn Judith Borchard (Borchard) per Ashdod, Haifa, containers (Adriatic Shipping)
 28/5 Mn Bribir (Croatia Line) per Israele, Mersin, Alexandria, ro-ro, containers (Navenna)
 29/5 Mn Judith Borchard (Borchard) per Haifa, Ashdod, Limassol, containers (Spersenor)
 29/5 Mn Sea Lord (Seatrans Shipping) per Beirut, Mersin, containers e conv. (Seamond)

29/5 Mn Raqefet per Ashdod, Haifa, containers (Intermarine Shipping)
 30/5 Mn Adriatic Queen (Adriatica) per Pireo, Beirut, Lattakia, containers (Spedra)
 30/5 Mn Pelboxer (Sarlis) per Pireo, Limassol, Mersin, containers (Ramar)
 30/5 Mn Mimina Dormio per Mariupol, containers service (Itazov)
 31/5 Mn Pelfisher (Sarlis) per Pireo, Istanbul, Gemlik, Izmir, containers (Ramar)
 31/5 Mn Pellyer (Sarlis) per Pireo, Izmir, Salonicco, containers (Ramar)
 1/6 Mn Nuwayba (Egyptian Nav.) per Alexandria, ro-ro (Ravenna Cargo)
 2/6 Mn Valencia Bridge per Ashdod, Haifa, Alexandria, containers (Intermarine Shipping)
 3/6 Mn Evita per Pireo, Eleusis, Kós, Kalymnos, Leros, Iraklion, Limassol, Izmir, Rodi, conv. (Intercontinental)
 4/6 Mn Vered (Zim) per Ashdod, Haifa, containers (Adriatic Shipping)
 4/6 Mn Ruth Borchard (Borchard) per Ashdod, Haifa, containers (Adriatic Shipping)
 5/6 Mn Omskiy per Eleusis, Lattakia, Beirut, conv. (Errani-Masetti)
 5/6 Mn Ruth Borchard (Borchard) per Haifa, Ashdod, Limassol, containers (Spersenor)
 5/6 Mn Lamone per Mariupol, containers service (Itazov)
 5/6 Mn Ratno (Azov) per Pireo, Limassol, Tripoli, Mersin, Beirut, Izmir, Taganrog, full containers (Maritalia)
 5/6 Mn Izmail (UDP) per Lattakia, Alexandria, full containers (Marisped)
 5/6 Mn Ledence (Croatia Line) per Israele, Alexandria, P. Said, ro-ro, containers (Navenna)
 5/6 Mn Vered per Ashdod, Haifa, containers (Intermarine Shipping)
 9/6 Mn Bisanzio (Seatrans Shipping) per Beirut, containers (Seamond)
 9/6 Mn Ras Mohamed (Egyptian Nav.) per Alexandria, ro-ro (Ravenna Cargo)
 9/6 Mn Livorno Bridge per Ashdod, Haifa, Alexandria, containers (Intermarine Shipping)
 10/6 Mn Voloshina (Laso) per Taganrog, Mariupol, conv. cargo (Maritalia)
 10/6 Mn Arzhavkin (UDP) per Ashdod, Haifa, Izmail, Galati, full containers (Marisped)
 10/6 Mn Rapoca per Limassol, Beirut, Mersin, ro-ro, containers (Errani-Masetti)
 11/6 Mn Adriatic Star (Adriatica) per Pireo, Beirut, Lattakia, Mersin, containers (Spedra)
 12/6 Mn Sea Lord (Seatrans Shipping) per Beirut, Mersin, container e conv. (Seamond)
 12/6 Mn Raqefet per Ashdod, Haifa, containers (Intermarine Shipping)
 12/6 Mn Bribir (Croatia Line) per Israele, Mersin, Alexandria, ro-ro, containers (Navenna)
 12/6 Mn Adriatic Queen (Adriatica) per Pireo, Beirut, Lattakia, containers (Spedra)
 12/6 Mn Judith Borchard (Borchard) per Haifa, Ashdod, Limassol, containers (Spersenor)
 13/6 Mn Sormovskiy per Limassol, Ashdod, Haifa, Alexandria, conv. (Errani-Masetti)
 13/6 Mn Sibirskiy per porti del Mar Marmara, Trabzon, con prosecuzione Iran, Iraq, conv. (Errani-Masetti)
 13/6 Mn Ageliki per Rodi, Pireo, Eleusis, Kós, Kalymnos, Leros, Iraklion, Limassol, Izmir, conv. (Intercontinental)

FRANCIA SPAGNA PORTOGALLO NORD AFRICA

13/5 Mn Orka per Tripoli, Misurata, conv. (Errani-Masetti)
 13/5 Mn Olga M. per Tripoli, Benghazi, conv. (Errani-Masetti)
 20/5 Mn Runner per Benghazi, Misurata, Tripoli, conv. containers (Intercontinental)
 30/5 Mn Orka per Tripoli, Misurata, conv. (Errani-Masetti)
 30/5 Mn Olga M. per Tripoli, Benghazi, conv. (Errani-Masetti)
 13/6 Mn Orka per Tripoli, Misurata, conv. (Errani-Masetti)
 13/6 Mn Olga M. per Tripoli, Benghazi, conv. (Errani-Masetti)

AFRICA OCCIDENTALE SUD AFRICA

20/5 Mn Maringa per Lagos, Matadi, Luanda, Dakar (Intermarine Shipping)

GOLFO ARABICO PERSICO INDIA

15/5 Mn Iran Ershad per i porti di Abudhabi, Damman, Dubai, Jeddah, Bandar Abbas, Bandar Khomeini, Karachi, conv. containers (Raffaele Turchi)
 21/5 Zagreb Ex per Mar Rosso, Golfo Arabico, containers (Navenna)
 5/6 Mn Koper Ex per Mar Rosso, Golfo Arabico, containers (Navenna)
 5/6 Mn TBN per i porti di Abudhabi, Damman, Dubai, Jeddah, Bandar Abbas, Bandar Khomeini, Karachi, conv., containers (Raffaele Turchi)

FAR EAST

31/5 Partenza per i porti cinesi di Dalian, Shanghai, Qindao, Xingang, conv. (Raffaele Turchi)

Shipping Agents Forwarding Agents

A. Bellardi & C. s.a.s.
tel. 0544/436225
Adriatic Shipping Company
tel. 0544/423006
Adriatica agenzia marittima
tel. 0544/422218
Adrimare s.r.l.
tel. 0544/423191
Agmar s.r.l.
tel. 0544/422733
Ancora s.r.l.
tel. 0544/423380
Archibugi Alessandro & F. s.r.l.
tel. 0544/422682
A.S.P. s.r.l.
tel. 0544/436400
Azzurra s.r.l.
tel. 0544/423195
Bellardi Liners s.r.l.
tel. 0544/590381
Bongiovanni Riccardo s.n.c.
tel. 0544/436860
Brusi & C. s.r.l.
tel. 0544/451680
Casa di spedizioni Cagnoni
tel. 0544/422696
Casadei & Ghinassi s.r.l.
tel. 0544/451025
Centro spedizioni Ravenna s.r.l.
tel. 0544/36920
Columbia Transport s.r.l.
te. 0544/34555
Corvetta s.r.l.
tel. 0544/451538
Errani Masetti & C. s.r.l.
tel. 0544/423009
Export coop s.r.l.
tel. 0544/423363
Fiore s.r.l.
tel. 0544/598511
Flymar s.r.l.
tel. 0544/212317
Giada Fermo & Nipote
tel. 0544/422422
Giada Marino
tel. 0544/422585
Hokair Italia s.r.l.
tel. 0544/436455
Hugo Trumpy s.p.a.

tel. 0544/451857
I.M.S. Intermarine Shipping s.r.l.
tel. 0544/436209
Intercontinental s.r.l.
tel. 0544/531831
Intermed Shipping s.r.l.
tel. 0544/436611
Italsped s.r.l.
tel. 0544/500816
Itateam Shipping s.r.l.
tel. 0544/423773
Itazov Services s.r.l.
tel. 0544/436083
Marcandia s.r.l.
tel. 0544/590467
Margest s.r.l.
tel. 0544/422660
Mariani Spedizioni s.r.l.
tel. 0544/421101
Marisped s.r.l.
tel. 0544/514011
Maritalia s.r.l.
tel. 0544/514011
Maritime services s.r.l.
tel. 0544/217333
Marittima Merzario s.p.a.
tel. 0544/436222
Marittima Ravennate s.p.a.
tel. 0544/61526
Martini Vittorio s.r.l.
tel. 0544/531555
Mauro Giuseppe e Giovanni
tel. 0544/37188
Mazzotti Franco s.r.l.
tel. 0544/436477
Nadep s.r.l.
tel. 0544/436355
Navenna
tel. 0544/420430
Novamar s.r.l.
tel. 0544/452869
Olympia di Navigazione s.r.l.
tel. 0544/423505
O.T.G. s.r.l. Shipping Services
tel. 0544/436888
Overseas s.r.l.
tel. 0544/590533
Pacorini Ravenna s.r.l.
tel. 0544/62027

Ra.Mar s.r.l.
tel. 0544/436500
Raship s.r.l.
tel. 0544/423298
Ravenna Cargo s.r.l.
tel. 0544/436811
Righi Gianfranco s.r.l.
tel. 0544/436571
Riparbelli & C. s.r.l.
tel. 0544/452859
S.A.I.M.A. s.p.a.
tel. 0544/35103
Seamond Italia s.r.l.
tel. 0544/422333
Seaways s.r.l.
tel. 0544/590500
Sermaco International s.r.l.
tel. 0544/420132
Setramar s.p.a.
tel. 0544/436303
Setrasped s.p.a.
tel. 0544/436178
Sfacs s.r.l.
tel. 0544/590590
S.I.A.M. Ravenna s.r.l.
tel. 0544/423966
Sitris Adriatica s.r.l.
tel. 0544/422448
Soc. gen. di sorveglianza s.p.a.
tel. 0544/453222
Speditrans
tel. 0544/436077
Spedizioni Romagna s.r.l.
tel. 0544/451363
Spedra s.r.l.
tel. 0544/436401
Spersenor s.r.l.
tel. 0544/423600
Raffaele Turchi
tel. 0544/212417
Tra.Ma.Co. s.r.l.
tel. 0544/422613
Vigilienza Adriatica s.p.a.
tel. 0544/422242
Walmas cointainer service
tel. 0544/436662



CROATIA LINE

SERVIZI REGOLARI DA RAVENNA

Ro-Ro / Contenitori per:

- ISRAELE (Ashdod - Haifa)
- EGITTO (Alessandria)

settimanale
settimanale

Contenitori per:

- MAR ROSSO
- GOLFO ARABICO
- INDIA

quindicinale
quindicinale
quindicinale

Per informazioni, noli, prenotazioni rivolgersi a:



NAVENNA SRL

48100 Ravenna - Via Trieste, 143 - Tel. 420430 - Fax 420364 - Tlx 550007

SPÉCIAL SIBATECH '95

BEYROUTH 15-19 Mai 1995

42% du trafic Italie-Beyrouth part de Ravenna

Lorenzo Tazzari

Les statistiques parlent clairement. Sur le plan des transports par la voie de mer, Ravenna est le principal partner italien de Beyrouth. Du port de Ravenna, part en effet 42% du trafic national en direction de la capitale du Liban. A la page 2, le lecteur trouvera toutes les statistiques et les graphiques qui confirment cette importante donnée. Une très bonne base de départ pour resserrer des liens toujours plus forts qui seront utiles, non seulement aux opérateurs portuaires, mais aussi à toutes les entreprises qui peuvent être intéressées à la reconstruction de l'après-guerre. En partant de ces prémisses, le Comité de promotion du port a adhéré à l'initiative promue par le Centre étranger des Chambres de Commerce de l'Emilie-Romagne, initiative relative à la participation au Salon Sibatech '95 qui est en programme au Forum de Beyrouth du 15 au 19 mai.

Le port de Ravenna sera présent avec un stand propre. Au cours du Salon, la mission économique de Ravenna, dirigée par le Président de la Chambre de Commerce, Pietro Baccarini, illustrera aux autorités et aux entrepreneurs libanais les principales caractéristiques des structures portuaires de Ravenna.

Huit kilomètres de quais équipés avec des technologies modernes pour l'embarquement et le débarquement, 700 mille mètres carrés d'esplanades pour le dépôt des marchandises, plus de 460 mille mètres carrés pour container et carrossables. En outre, les réservoirs, les entrepôts, les grues, les tours d'aspiration, les installations de levage mécanique, un système informatique qui garantit un monitoring de l'activité portuaire permettant ainsi de contenir considérablement les coûts. Ceci est la photographie du port de Ravenna, une structure d'avant-garde, en continue expansion concernant aussi bien les aires encore disponibles dans le périmètre portuaire, que les différentes infrastructures, stradales et ferroviaires. En effet, les terminaux portuaires sont reliés au réseau ferroviaire national à travers des voies.

Une des preuves de la compétitivité du port de Ravenna ressort du bilan des trafics de l'année 1994. Les marchandises mouventées ont frisées les 18 millions de tonnes avec une augmentation de 10,7%.



Un lien qui exige de la compétitivité

Lorsqu'il y a vingt ans je me rendis à Beyrouth pour la première fois, la guerre était en cours et l'impression que le peuple libanais a suscité en moi, en raison de son hospitalité et de son hardiesse malgré la situation précaire, fut telle que je décidai de dédier à ce pays toute mon activité dans le shipping.

Je n'avais certainement pas imaginé que la guerre aurait duré 18 ans, mais l'enthousiasme fut tel et la collaboration des amis libanais fut tellement solide que même les périodes difficiles furent surmontées.

Le port de Ravenna a été le seul port italien qui a maintenu pendant toute la durée de la guerre, un lien direct avec Beyrouth et les Libanais ont été reconnaissants à l'égard de notre port, le privilégiant par rapport à d'autres, même lorsque la guerre fut finie.

Les statistiques le montrent: en 1994, le port de Ravenna à lui tout seul a représenté 42% des marchandises nationales embarquées pour Beyrouth. Toutefois, les Phéniciens d'un temps pourraient oublier cette dette de reconnaissance envers notre casale, si nous ne serons pas

en mesure de rivaliser avec l'agressivité des autres réalités portuaires italiennes qui, sur le plan de l'intermodalité et de meilleures liaisons avec l'arrière-pays, sont en train d'exercer une forte cohérence. Le commerçant libanais achète aujourd'hui en Italie et voudrait la marchandise hier à Beyrouth. Ce qui signifie que seule la ponctualité, la fréquence des services maritimes et les coûts concurrentiels consolideront la leadership de notre port. Une attention particulière

Le port au Salon

Le port de Ravenna est globalement présent à Sibatech. A Beyrouth, est arrivée en outre une délégation composée de: Agmar (tel.0544/ 422733), Maritalia (0544/514011), Bellardi Liners (0544/ 590381), Setramar (0544/ 436303), Azzurra (0544/ 423195), Sapir (0544/ 289711), Seamond (0544/ 451190), Sfacs (0544/ 590590), Compagnie portuaire (0544/ 451190), Raffaele Turchi e C. (0544/ 212417), Siam (0544/ 423966).

devra être faite au trafic de diverses marchandises pour lesquelles Ravenna a déjà, depuis longtemps, perdu sa compétitivité: j'entends par là les livraisons de matériel de construction et les grandes installations qui sur la base des plans de construction et de développement du Liban devraient intéresser au moins les dix prochaines années.

Une dernière considération concerne le feeding qui, sur la base de récentes études, est une des principales hypothèses de développement du port de Ravenna: aucune des majeures lignes qui effectuent des services globetrotter n'aboutit à Ravenna, alors que toutes escaladent Beyrouth. Ravenna aussi doit se mettre dans le réseau, le plus rapidement possible, pour se relier avec les destinations hors Méditerranée et l'aide la plus importante lui pourra être fournie par des ports de la Méditerranée occidentale, déjà dans le réseau, et parmi ceux-ci justement Beyrouth.

Paolo Monduzzi
Comité
de Promotion du Port

Rencontre avec les autorités libanaises

A la présentation du port de Ravenna dans le cadre de Sibatech '95, ont été invitées de nombreuses autorités libanaises: Omar Meskawi, Ministre des Transports; Hagop Demerjian, Ministre de l'Economie; Jacques Sarraf, Président de l'Association des Industriels; Adnan Kassar, Président de la Chambre de Commerce; Fawzi Ghandour, Président de la Chamber of Navigation; Antoine El Rayes, Général Manager du port de Beyrouth; Mahmoud El Kaake, Chafic Kataya, Joseph Aoun, Managers du port de Beyrouth; Issam Haidar, Jaber Succar, Zakhia Richa, Abdo Bejjani de la Direction générale de la Douane libanaise.

Télécommunications, ports, aéroports, électricité à la première place de l'intérêt libanais

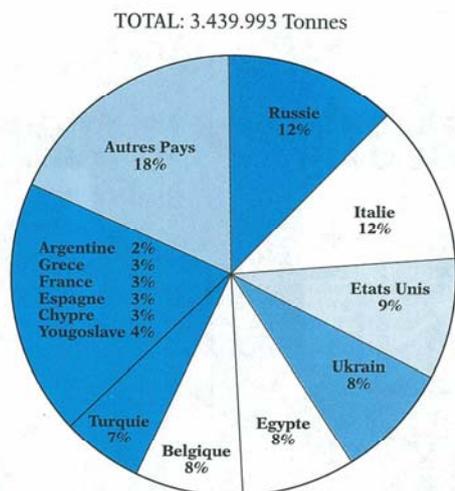
Milliards pour la reconstruction

Au cours de l'année 1994, ont été débarquées à Beyrouth 3.439.993 tonnes de marchandises et 2.153.587 tonnes de carburants. En ce qui concerne les trafics de marchandises (en excluant donc les carburants), l'Italie - avec 413 mille tonnes - détient 12% de part de marché, la part plus élevée en pourcentage avec la Russie (12%), les Etats-Unis (9%), l'Ukraine, l'Egypte et la Belgique (8%).

Ravenna est le premier port italien pour les marchandises embarquées vers Beyrouth, ce qui représente 42% du total national. En revanche, en ce qui concerne les containers (le numéro est exprimé en BOX et non en TEU), la situation est la suivante : 94.195 BOX débarqués (pleins/vides), 84.236 BOX réembarqués vides, 9.347 BOX réembarqués pleins. Nous pouvons estimer le total du mouvement exprimé en TEU à environ 230.000 et le port de Ravenna, avec 24.677 TEU, représente à lui seul, environ 11% de l'entier trafic containers développé dans le port de Beyrouth au cours de l'année 1994. Le port de Beyrouth devient très important pour le développement des trafics qui partent de Ravenna, à la suite de l'imposant plan de reconstruction engagé dans la capitale libanaise.

L'intervention de l'Etat, à travers le projet Horizon 2000, prévoit en 10 ans une dépense pour les investissements publics de 13 milliards de dollars à prix courants (10 à prix constants) : 65% pour la réhabilitation et la construction d'infrastructures, 25% pour les structures sociales, 10% pour les secteurs productifs. Il y a trois principales sources de financement : 1- les fonds publics de bilan : à partir de cette année, les entrées augmenteront de 21% (5,9 milliards de dollars) et les sorties de 8%; 2- l'endettement total, à travers des Bons du Trésor, garantira 19% de la reconstruction, c'est-à-dire 2,4 milliards de dol-

Principaux trafics des marchandises en 1994 Pays de provenance (sans les carburants)



lars; 3- le reste dérivera de financements externes. Les crédits sont réservés aux secteurs productifs immédiats comme les ports, les aéroports, les télécommunications, l'électricité, tous sont des secteurs où l'Italie a de grandes possibilités d'insertion. A côté des investissements publics, Horizon 2000 prévoit 20 milliards de dollars d'investissements privés, en pratique le retour en patrie des capitaux portés à l'étranger par les Libanais eux-mêmes.

Ravenna, à travers la Sapir, s'est mise en marche à temps. Déjà en novembre 1991, elle avançait une proposition concrète pour réaliser

dans le port de Beyrouth un terminal container moderne sur le modèle de celui qui opère dans la cale romagnole.

Marchandises embarquées et débarquées

PORT DE PROVENANCE ET DE DESTINATION	TONNES EMBARQUÉES	TONNES DÉBARQUÉES
Ravenna	174.265	2.327
La Spezia	85.518	3.557
Venezia-P. Marghera	51.000	5.218
Genova	27.555	1.461
Napoli	26.858	812
Trieste	21.570	290
Piombino	12.016	—
Marina di Carrara	6.097	—
Chioggia	3.175	—
Livorno	2.153	39

Tonnage des marchandises embarquées et débarquées vers/de Beyrouth dans les principaux ports italiens, par ordre d'importance (en excluant les produits pétroliers)

Ravenna: qui gere les échanges avec Beyrouth

Seatrans Shipping - Beirut (Seamond Italia)	☎ 0544/422333
Adriatica Levant Line - Beirut (Spedra)	☎ 0544/436401
Sarlis Cont.Serv. Pireo (Ramar)	☎ 0544/436500
Azov Shipping Co - Mariupol (Maritalia)	☎ 0544/514011
Losinjska Plovidba - Rijeka (Errani Masetti)	☎ 0544/423009
Croatia Line - Rijeka (Navenna)	☎ 0544/420430



legas enterprises cooperative

- infrastructures portuaires, maritimes et industrielles
- travaux de vuire et de chemin de fer
- construction commerciale et résidentielle
- transports routiers, logistique et mouvement marchandises

Lega Provinciale delle Cooperative - Via Faentina, 106 - 48100 RAVENNA - ITALIA
Tel. 0544/461601 - Fax 0544/465747 - Telex 551291 FECOOP I

Telecomunicazioni, porti, aeroporti, elettricità al primo posto dell'interesse libanese

Miliardi per la ricostruzione

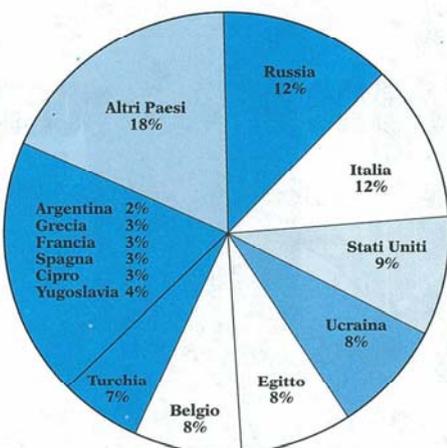
Nel corso del 1994 a Beirut sono state sbarcate 3.439.993 tonnellate di merci e 2.153.587 tonnellate di carburanti. Per quanto riguarda i traffici di merci (esclusi quindi i carburanti) l'Italia - con 413 mila tonnellate - detiene il 12% della quota di mercato, la quota percentuale più alta insieme alla Russia (12%), seguite da Stati Uniti (9%), e da Ucraina, Egitto e Belgio (8%).

Ravenna è il primo porto italiano per merci imbarcate verso Beirut, con un 42% del totale nazionale. Per quanto riguarda invece i containers (il numero è espresso in BOX e non in TEU) abbiamo la seguente situazione: 94.195 BOX sbarcati (pieni/vuoti), 84.236 BOX reimbarcati vuoti, 9.347 BOX reimbarcati pieni. Possiamo stimare il totale del movimento espresso in TEU in circa 230.000 e il porto di Ravenna, con 24.677 TEU, rappresenta da solo circa l'11% dell'intero traffico containers sviluppato nel porto di Beirut nel corso del 1994.

Il porto di Beirut diventa molto importante per lo sviluppo dei traffici in partenza da Ravenna in seguito all'imponente piano di ricostruzione avviato nella capitale libanese. L'intervento dello Stato attraverso il progetto Horizon 2000 prevede in 10 anni una spesa per investimenti pubblici di 13 miliardi di dollari a prezzi correnti (10 a prezzi costanti): il 65% per la riabilitazione e la costruzione di infrastrutture, il 25% per le strutture sociali, il 10% per i settori produttivi. Tre le fonti principali di finanziamento: 1- gli avanzi pubblici di bilancio: da quest'anno le entrate aumenteranno del 21% (5,9 miliardi di dollari), le uscite dell'8%; 2- l'indebitamento interno attraverso buoni del Tesoro garantirà il 19% della ri-

Principali traffici di merci nel 1994 Paesi di provenienza (senza carburanti)

TOTALE: 3.439.993 tonn.



costruzione, cioè 2,4 miliardi di dollari; 3- il resto deriverà da finanziamenti esteri. I crediti sono riservati ai settori produttivi immediati quali porti, aeroporti, telecomunicazione, elettricità tutti settori dove l'Italia ha ampie possibilità di inserimento.

Accanto agli investimenti pubblici, Horizon 2000 prevede 20 miliardi di dollari di investimenti privati, in pratica il ritorno in patria di quei capitali portati all'estero dai libanesi stessi.

Ravenna, attraverso la Sapir, si è mossa per tempo. Già nel novembre del 1991 avanzò u-

na proposta concreta per realizzare nel porto di Beirut un moderno terminal container sul tipo di quello operante nello scalo romagnolo.

Merci imbarcate e sbarcate

PORTO DI PROVENIENZA E DI DESTINAZIONE	TONNELLATE IMBARCATE	TONNELLATE SBARCATE
Ravenna	174.265	2.327
La Spezia	85.518	3.557
Venezia-P. Marghera	51.000	5.218
Genova	27.555	1.461
Napoli	26.858	812
Trieste	21.570	290
Piombino	12.016	—
Marina di Carrara	6.097	—
Chioggia	3.175	—
Livorno	2.153	39

Tonnellaggio delle merci imbarcate e sbarcate per/da Beirut nei principali porti italiani per ordine di importanza (con esclusione dei prodotti petroliferi).

Ravenna: chi gestisce gli scambi con Beirut

Seatrans Shipping - Beirut (Seamond Italia)	☎ 0544/422333
Adriatica Levant Line - Beirut (Spedra)	☎ 0544/436401
Sarlis Cont.Serv. Pireo (Ramar)	☎ 0544/436500
Azov Shipping Co - Mariupol (Maritalia)	☎ 0544/514011
Losinjska Plovidba - Rijeka (Errani Masetti)	☎ 0544/423009
Croatia Line - Rijeka (Navenna)	☎ 0544/420430



imprese cooperative

- infrastrutture portuali, marittime e industriali
- lavori stradali e ferroviari
- edilizia commerciale e residenziale
- autotrasporti, logistica e movimentazione merci

Lega Provinciale delle Cooperative - Via Faentina, 106 - 48100 RAVENNA - ITALIA
Tel. 0544/461601 - Fax 0544/465747 - Telex 551291 FECCOOP I

SPECIALE SIBATECH '95

BEIRUT 15-19 Maggio 1995

Da Ravenna parte il 42% del traffico tra Italia e Beirut

di Lorenzo Tazzari

Le statistiche parlano chiaro. Sul piano dei trasporti via mare Ravenna è il principale partner italiano di Beirut. Dal porto ravennate parte infatti il 42% del traffico nazionale diretto alla capitale del Libano. A pagina 2 il lettore troverà tutte le statistiche e i grafici a conferma di questo importante dato. Una base di partenza più che buona per stringere legami sempre più forti che saranno utili, oltre che agli operatori portuali, anche a tutte quelle aziende che possono essere interessate alla ricostruzione post-bellica. Partendo da questi presupposti il Comitato promozione porto ha aderito all'iniziativa promossa dal Centro estero delle Camere di commercio dell'Emilia Romagna relativa alla partecipazione alla fiera Sibatech '95, in programma al Forum de Beyrouth dal 15 al 19 maggio.

Il porto di Ravenna sarà presente con un proprio stand. Nel corso della fiera la missione economica ravennate guidata dal presidente della Camera di commercio, Pietro Baccarini, illustrerà alle autorità e agli imprenditori libanesi le principali caratteristiche delle strutture portuali ravennate.

Otto chilometri di banchine attrezzate con moderne tecnologie per imbarco e sbarco, 700 mila metri quadrati di piazzali per il deposito merci, oltre 460 mila metri quadrati per container e rotabili. Inoltre i serbatoi, i magazzini, gru, torri di aspirazione, impianti di sollevamento meccanico, un sistema informatico che garantisce un continuo monitoraggio dell'attività portuale consentendo così un considerevole contenimento dei costi. Questa è la fotografia del porto di Ravenna, una struttura all'avanguardia, in continua espansione sia per quanto riguarda le aree ancora disponibili nel perimetro portuale, sia per quanto riguarda le infrastrutture viarie, stradali e ferroviarie. I terminali portuali sono infatti collegati attraverso binari alla rete ferroviaria nazionale.

Una conferma della competitività del porto di Ravenna viene dal bilancio dei traffici del 1994. Le merci movimentate hanno sfiorato i 18 milioni di tonnellate con un incremento del 10,7%.



Un legame che chiede competitività

Quando vent'anni fa mi recai a Beirut per la prima volta la guerra era in corso e tale fu l'impressione suscitata in me dal popolo libanese per l'ospitalità e l'intraprendenza nonostante la precaria situazione, che decisi di dedicare a quel Paese tutta la mia attività nello shipping.

Non avrei certo immaginato che la guerra sarebbe durata 18 anni, ma l'entusiasmo fu tale e la collaborazione degli amici libanesi fu altrettanto solida che anche i periodi difficili vennero superati.

Quello di Ravenna è stato l'unico porto italiano che ha mantenuto per tutto il periodo della guerra un collegamento diretto con Beirut e i libanesi sono stati riconoscenti verso il nostro porto privilegiandone la scelta rispetto ad altri anche a guerra finita. Le statistiche lo dimostrano: nel 1994 il porto di Ravenna, da solo, ha rappresentato il 42% delle merci nazionali imbarcate per Beirut.

Tuttavia i fenici di un tempo potrebbero dimenticare quel debito di

riconoscenza verso il nostro scalo se non saremo in grado di competere contro l'aggressività di altre realtà portuali italiane che sul piano dell'intermodalità e dei migliori collegamenti con l'entroterra stanno esercitando una forte concorrenza. Il commerciante libanese compra oggi in Italia e vorrebbe la sua merce ieri a Beirut. Ciò significa che solo la puntualità, la frequenza dei servizi ma-

ritimi e i costi concorrenziali consolidano la leadership del nostro porto.

Particolare attenzione dovrà essere posta al traffico delle merci varie per le quali Ravenna già da tempo ha perso competitività: intendo le spedizioni di materiale da costruzione e grandi impianti che in base ai piani di ricostruzione e sviluppo del Libano dovrebbero interessare almeno i prossimi dieci anni.

Un'ultima considerazione riguarda il feederaggio che in base a recenti studi è una delle principali ipotesi di sviluppo del porto di Ravenna: nessuna delle maggiori linee che effettuano servizi giramondo approda a Ravenna mentre tutte scalano Beirut. Anche Ravenna deve al più presto mettersi in rete per collegarsi con le destinazioni extra Mediterraneo e forse il maggior aiuto le potrà venire da porti dell'East-Med, già in rete, e fra questi proprio da Beirut.

Paolo Monduzzi
Comitato
Promozione Porto

Incontro con le autorità libanesi

Alla presentazione del porto di Ravenna nell'ambito di Sibatech '95 sono state invitate numerose autorità libanesi: Omar Meskawi, ministro dei Trasporti; Hagop Demerjian, ministro dell'Economia; Jacques Sarraf, presidente dell'Associazione industriali; Adnan Kasar, presidente della Camera di commercio; Fawzi Ghandour, presidente della Chamber of Navigation; Antoine El Rayes, general manager del porto di Beirut; Mahmoud El Kaake, Chafic Kataya, Joseph Aoun, managers del porto di Beirut; Issam Haidar, Jaber Succar, Zakhia Richa, Abdo Bejjani della direzione generale della Dogana libanese.

Il porto in fiera

Il porto di Ravenna è presente a Sibatech nella sua globalità. A Beirut è giunta inoltre una delegazione composta da: Agmar (tel. 0544/422733), Maritalia (0544/514011), Bellardi Liners (0544/590381), Setramar (0544/436303), Azurra (0544/423195), Sapi (0544/289711), Seamount (0544/422333), Sfac (0544/590590), Compagnia portuale (0544/451190), Raffaele Turchi e C. (0544/212417), Siam (0544/423966).

S.A.P.I.R.

Ravenna
Intermodal
Port

Darsena S. Vitale
Tel. 0544/436003

MISTRAL
di Ravenna
Porto

LOGISTIC SPECIAL '95

BASEL 30/5 - 2/6/1995

S.A.P.I.R.

Ravenna
Intermodal
Port

Darsena S. Vitale
Tel. 0544/436003

Emilia-Romagna in avant-garde thanks to Bologna and Parma Interports and Port of Ravenna

Combined transport, a reality

Once again, following the positive experience at Munich in 1994, the Bologna and Parma Interports, the Port of Ravenna and the State Railway Company, under the aegis of the Emilia-Romagna Regional Administration, will be present at the 1st International Logistics Exhibition programmed for 30 May - 2 June at Basel.

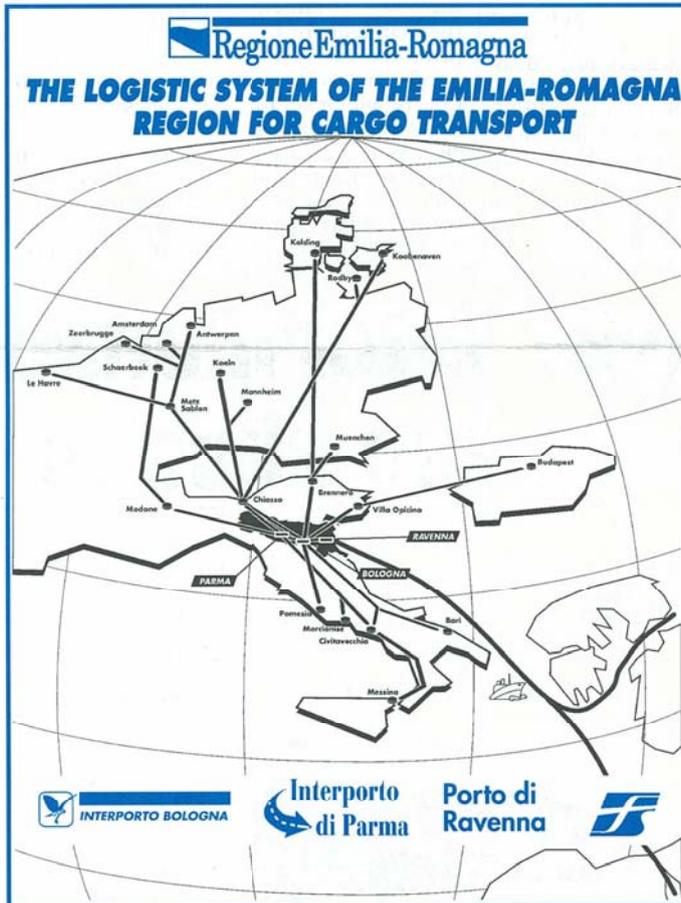
The chance to present a highly qualified intermodal offer to international operators is in fact a great advantage for the entire combined road-rail-sea transport system.

It is no accident that the integrated transport Plan set up three years ago by the Emilia-Romagna Region has its regional logistic system articulated around three main centres: Bologna Interport, Parma Interport and the Port of Ravenna. At present the two Emilia-Romagna interports - created by a public and private sector partnership - hand-

le around 4 million tons of goods, while the Port of Ravenna, organized around 14 private terminal operators, had in 1994 a record handling of 18 million tons. The interports and the Port boast a high standard of efficiency as a result of automation, the use of advanced technologies and of all methods of transport, more than one third of goods going by rail.

The Romagna interport centre therefore takes on a special significance if we consider the future directions to be taken by Ravenna port traffic in function of the development of transshipment, Mediterranean coastal trade and combined transport.

The Emilia-Romagna system with its logistic platforms is therefore an integrated solution which may be immediately utilized by the great logistic demand generated by the European transport system.



The Administration of Emilia-Romagna, a region which is a pivot between the countries of Northern Europe and those of the Mediterranean Basin, is taking part in Logistic '95 together with the Bologna and Parma Interports, the Port of Ravenna and the State Railway Company.

The three infrastructures, operating integratedly, offer 8 Km of quay in the Port, 780.000 sq.m. of intermodal terminals, 217.000 sq.m. of storage warehouses, 30.000 sq.m. of refrigerated warehouses, 680.000 sq.m. of silos and 700.000 sq.m. of land to build on.

Furthermore, at the present time there are 15 trains daily for Northern Europe and Southern Italy as well as sea connections for the ports of the Mediterranean Basin, the Black Sea and, by way of the Suez Canal, the Red Sea and the Far East.

The Emilia-Romagna region, a strong industrial area especially known for the exportation of both industrial products (automatic machinery, preserved foods, ceramic tiles) and fruit and vegetable products, can generate and attract high levels of traffic and believes that the integrated offer proposed by these important international structures is the quality response to the globalization of markets. (Basel Trade Fair, Pavilion 111, Stand A11).



CASSA RURALE ED ARTIGIANA DI RAVENNA E RUSSI

La Banca di casa tua

A helping hand to production activities in the area



SERVICES COMPANY

Integrated Logistics - Warehouse Management

Handling and Logistic Services



Goods Taxis - Express Transport
Deliveries from 0 - 1500 Kg
Tel. 0544 - 422444



Exclusive Agent for Ravenna
Forlì and Provinces
Tel. 0544 - 422434

C. F. C. Soc. Coop.

Ravenna - Via Trieste, 96 - Tel. 0544/423661/423454 - Fax 420100

Strong points of the Emilia-Romagna intermodal offer seen from Bologna, Parma and Ravenna

Coordinated charges to beat competition

"The fabric of small and medium businesses that is a feature of Emilia-Romagna makes it difficult to handle a concentrated flow of goods. Collaboration between the Bologna and Parma Interports and the Port of Ravenna, on the other hand, favours the concentration of flow and gives us the opportunity to be competitive with the most important European situations," says Maurizio Zamboni, President of the Bologna Interport Company.

"If we want to keep on the market we must optimize our strength. Bologna, Parma and Ravenna supply a common network of equipment for offering com-

plete trains which has few equals in Europe today. In fact when we send trains of 1.200 tons it may happen that the foreign centres lack adequate structures for receiving the goods. Coordinated management is therefore a strong point. Then there is the matter of charges. Today Bologna, Parma and Ravenna carry on a policy of coordinated charges with regard to the Bologna-Munich rail link. Other similar initiatives could follow shortly. Being able to work on the containment of charges is another positive element making us more and more competitive in Europe."

Three infrastructures in strategic points

The geographic distribution of the three bases is without doubt a plus in what we offer. Parma and Ravenna stand at each end of the Region and Bologna in the centre. This allows collection of goods from the various production centres and the organization of trainloads for Europe," comment the managers of Cepam, the Po Valley goods interchange Centre which set up the Parma Interport. "Ravenna and Parma are very attractive for long hauls: the first because it has a port, the second for its already existing links

with the Tyrrhenian Sea.

But it is important to present a coordinated offer to Europe because only in this way can the substantial investments required by Interports be justified and our bases be favoured. In fact it is fundamental today to be competitive in the creation of block-trains.

And it is just as important to have ever closer collaboration with the State Railway company in order to fine-tune that policy of charges which makes an integrated transport system attractive."

New prospects for maritime traffic

Introducing ourselves with an integrated transport system into international markets is fundamental from several points of view. First of all, to face the competition on equal terms with regard to goods transport costs and then, above all with regard to the Ravenna situation, to make intermodality strategic in choices relating to the search for new markets," says Luciano Valbonesi, President of the Romagna Interport Company and President of Sapir. "Coordination between Bologna, Parma and Ravenna offers reciprocal advantages. In 1994 the Port

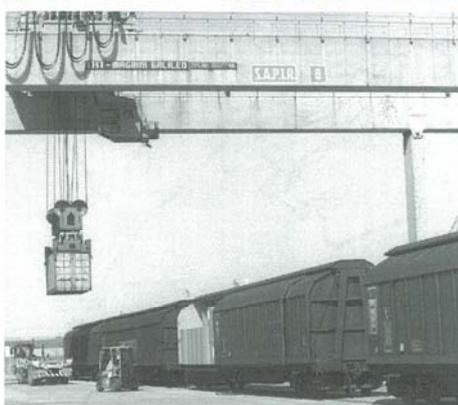
handled more than 18 million tons of goods and is the natural outlet to the Middle East and Eastern Europe. All the terminals have rail links and there are installation areas available. The search for new types of traffic and new links requires a more and more integrated road-rail-sea service. This is why it is important to be able to count on interport structures. The Romagna Interport project should soon be received at national level and the company will then become operative. We are aiming to fit into the European intermodal situation.

Railways: intermodality increases the slice of the market

The State Railway has taken on an important role in the development of combined transport in Emilia-Romagna. It has invested 12 billion lire in the Parma Interport for the purchase of development areas, and in 1994 goods handled amounted to 650 thousand tons.

The State Railway's investment in Bologna Interport, which handled more than one million two thousand tons of goods, was 60 billion lire. 20 billion lire were invested in infrastructures for goods traffic in the Port of Ravenna - Destra Canale Candiano, the Sapir terminal and connected infrastructures - and goods handled amounted to 1 million tons.

The State Railway has new investments programmed to increase the potential of the port and interports. The capacity of the Parma In-



terport will shortly be increased by 200 thousand tons and in the medium term will rise to 2 million tons per annum while the capacity of Bologna will be increased by 2.5 million tons and that of Ravenna will reach an overall 3 million tons, following investments aimed at each individual situation.

In 1994, at national level, the Italian State Railway handled 22.265 million TK, a

record never achieved in the past. The traffic structure has also changed: from 1991 to 1994, with regard to the total, traditional transport went from 73.6% to 67.2%, combined transport from 16.1% to 20.6% and container transport from 10.3% to 12.2%. The recovery was due to the development of internal traffic (+14.4% from 1991 to 1994) and export traffic (+9.3% from 1991 to 1994).

	Year	Year	Year	Year	Var. %	Comp. %	
	1991	1992	1993	1994		94/91	1991
Traditional	15.953	15.241	13.685	14.964	-6,2	73,6	67,2
Combined	3.488	3.750	3.840	4.584	31,4	16,1	20,6
Container	2.239	2.358	2.455	2.717	21,3	10,3	12,2
TOTAL	21.680	21.349	19.980	22.265	2,7	100,0	100,0
Internal	8.986	9.414	9.199	10.277	14,4	41,4	46,2
Export	3.734	3.669	3.459	4.081	9,3	17,2	18,3
Import	8.960	8.266	7.322	7.907	-11,8	41,3	35,5

Data expressed in millions of tons kilometre - Source: Fer Merci



NATIONAL AND INTERNATIONAL TRANSPORT LIQUID FOODSTUFFS

INTERMODAL TRANSPORT COASTAL TRADE

Via Malpighi, 2
48018 FAENZA (RA) • I
Tel. 0546-622654

I punti forza dell'offerta intermodale emiliano-romagnola visti da Bologna, Parma e Ravenna

Tariffe coordinate contro la concorrenza

"Il tessuto di piccole e medie imprese che caratterizza l'Emilia-Romagna rende difficile la gestione di flussi concentrati di merce. La collaborazione tra l'Interporto di Bologna, l'Interporto di Parma e il Porto di Ravenna favorisce invece la concentrazione dei flussi e ci permette così di essere concorrenziali con le più importanti realtà europee" afferma Maurizio Zamboni, presidente della Società Interporto di Bologna.

"Se vogliamo stare sul mercato dobbiamo ottimizzare le nostre forze. Bologna, Parma e Ravenna presentano una rete comune di impianti per l'offerta di treni completi che oggi

ha pochi equivalenti in Europa. Anzi, accade che quando spediamo treni di 1.200 tonnellate sono i centri riceventi all'estero che non hanno le strutture adeguate per accoglierli. Quindi la gestione coordinata diventa un punto di forza. Poi c'è il discorso delle tariffe. Oggi Bologna, Parma e Ravenna attuano una politica di tariffe coordinate relative al collegamento ferroviario Bologna-Monaco di Baviera. Altre iniziative analoghe potranno seguire a breve scadenza. Poter agire sul contenimento delle tariffe diventa un altro elemento positivo che ci rende sempre più concorrenziali in Europa".

Tre infrastrutture nei punti strategici

"La distribuzione geografica dei tre impianti è indubbiamente un vantaggio per la nostra offerta: Parma e Ravenna si trovano alle due estremità della Regione, Bologna è al centro.

Ciò permette la raccolta di merci dai diversi poli produttivi per realizzare poi i treni da spedire in Europa" commentano i dirigenti del Cepim, il Centro padano interscambio merci che ha realizzato l'Interporto di Parma.

"Ravenna e Parma, la prima perchè dotata di un porto, la seconda per i collegamenti esistenti con il Tirreno, sono molto appeti-

bili sulle lunghe tratte.

E' importante però presentare all'Europa un'offerta coordinata perchè soltanto in questo modo si giustificano i consistenti investimenti che richiedono gli interporti e quindi si favoriscono i nostri impianti.

E' infatti fondamentale oggi essere competitivi nella realizzazione dei treni-blocco.

E' altresì importante il coordinamento sempre più stretto con le Ferrovie dello Stato per mettere a punto una politica tariffaria che renda appetibile un sistema di trasporto integrato".

Le nuove prospettive dei traffici marittimi

"Presentarsi sui mercati internazionali con un sistema di trasporto integrato è fondamentale sotto più punti di vista. Innanzitutto per confrontarsi ad armi pari con la concorrenza sul piano del costo del trasporto delle merci e poi, soprattutto per quanto riguarda la realtà ravennate, perchè l'intermodalità diventa strategica nelle scelte relative alla ricerca di nuovi mercati" dice Luciano Valbonesi, presidente della Società Interporto Romagnolo e presidente della Sapis.

"Il coordinamento tra Bologna, Parma e Ravenna offre vantaggi reciproci. Il porto ha movimentato nel 1994

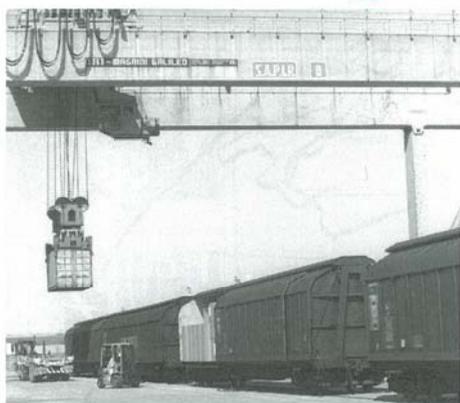
oltre 18 milioni di tonnellate di merci e costituisce lo sbocco naturale verso il Medio Oriente e l'Europa dell'Est. Tutti i terminali sono dotati di raccordo ferroviario e ci sono a disposizione aree per insediamenti. La ricerca di nuovi tipi di traffico e di nuovi collegamenti richiede un servizio gomma-ferrovia-acqua sempre più integrato. Di qui l'importanza di poter contare su strutture interportuali. Il progetto dell'Interporto romagnolo dovrebbe essere presto accolto a livello nazionale e quindi la società diventare operativa. Puntiamo ad inserirci nel contesto della intermodalità europea".

Ferrovie, con l'intermodalità aumenta la quota di mercato

Le Ferrovie dello Stato in Emilia-Romagna hanno assunto un ruolo importante per lo sviluppo del trasporto combinato.

Nell'Interporto di Parma le FS hanno investito 12 miliardi per l'acquisizione delle aree per il suo sviluppo, nel 1994 le merci movimentate sono ammontate a 650 mila tonnellate. Nell'Interporto di Bologna l'investimento delle FS è stato di 60 miliardi a fronte di una movimentazione di oltre 1 milione e 200 mila tonnellate di merci. Nel Porto di Ravenna in infrastrutture per il traffico merci sono stati investiti 20 miliardi in Destra Canale Candiano, terminal Sapis e infrastrutture collegate e le merci movimentate sono state pari a 1 milione di tonnellate.

Le Ferrovie dello Stato hanno in programma nuovi investimenti per accrescere la potenzialità degli interporti e del porto. La capacità dell'Interporto di Par-



ma aumenterà a breve di 200 mila tonnellate e nel medio periodo salirà a 2 milioni di tonnellate annue, quella dell'Interporto di Bologna di 2,5 milioni di tonnellate e quella di Ravenna raggiungerà complessivamente i 3 milioni di tonnellate, a fronte di investimenti mirati nelle singole realtà.

A livello nazionale nel 1994 le FS hanno movimentato 22.265 milioni di TK: è questo un re-

cord storico mai raggiunto in passato. Cambia anche la struttura del traffico: dal 1991 al 1994, rispetto al totale realizzato, il trasporto tradizionale passa dal 73,6% al 67,2%, il combinato dal 16,1% al 20,6%, il containerizzato dal 10,3% al 12,2%. La ripresa è stata determinata dallo sviluppo del traffico interno (+14,4% dal 1991 al 1994) e da quello in esportazione (+9,3% dal 1991 al 1994).

	Anno	Anno	Anno	Anno	Variaz.%	Compos. %	
	1991	1992	1993	1994		1991	1994
Tradizionale	15.953	15.241	13.685	14.964	-6,2	73,6	67,2
Combinato	3.488	3.750	3.840	4.584	31,4	16,1	20,6
Container	2.239	2.358	2.455	2.717	21,3	10,3	12,2
TOTALE	21.680	21.349	19.980	22.265	2,7	100,0	100,0
Interno	8.986	9.414	9.199	10.277	14,4	41,4	46,2
Esportazione	3.734	3.669	3.459	4.081	9,3	17,2	18,3
Importazione	8.960	8.266	7.322	7.907	-11,8	41,3	35,5

Dati espressi in milioni di tonnellate chilometro - Fonte: Fer Merci

TRASPORTI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI LIQUIDI ALIMENTARI

CONSAV

TRASPORTI INTERMODALI SERVIZI DI CABOTAGGIO

Via Malpighi, 2
48018 FAENZA (RA) • I
Tel. 0546-622654 (3 linee)

S.A.P.I.R.**Porto
Intermodale
Ravenna****Darsena S. Vitale
Tel. 0544/436003****MISTRAL**
di Ravenna
Porto**SPECIALE LOGISTIC '95**

BASILEA 30 Maggio - 2 Giugno 1995

S.A.P.I.R.**Porto
Intermodale
Ravenna****Darsena S. Vitale
Tel. 0544/436003**

L'Emilia Romagna all'avanguardia grazie agli Interporti di Bologna e Parma e al Porto di Ravenna

Trasporto combinato, una realtà

Anche quest'anno, dopo la positiva esperienza di Monaco di Baviera del 1994, l'Interporto di Bologna, l'Interporto di Parma, il Porto di Ravenna e le Ferrovie dello Stato, sotto l'egida della Regione Emilia Romagna, si presentano insieme al 1° Salone internazionale della logistica integrata in programma a Basilea dal 30 maggio al 2 giugno.

L'opportunità di presentare agli operatori internazionali un'offerta intermodale altamente qualificata costituisce infatti un grande vantaggio per tutto il sistema del trasporto combinato strada-ferrovia-mare.

Non a caso il Piano integrato dei trasporti, messo a punto tre anni fa dalla Regione Emilia Romagna, articola il sistema logistico regionale su tre poli principali: Interporto di Bologna, Interporto di Parma, Porto di Ravenna. Attualmente i due interporti emiliano-romagnoli - realizzati da partners pubblici e privati - movimentano cir-

ca 4 milioni di tonnellate di merci, mentre il Porto di Ravenna organizza su 14 terminal operators privati, nel 1994 ha realizzato il record di movimentazione di merci con 18 milioni di tonnellate. Sia i due interporti che il porto vantano elevati standard di efficienza dovuti all'automazione, all'uso di tecnologie avanzate e all'utilizzo di tutte le modalità di trasporto, di cui oltre un terzo per ferrovia. Il polo interportuale romagnolo assume peraltro una rilevanza particolare se si considerano gli indirizzi futuri che prenderanno i traffici del porto ravennate, in funzione dello sviluppo del transhipment, del cabotaggio mediterraneo e del trasporto combinato.

Il sistema emiliano-romagnolo, attraverso le sue piattaforme logistiche, è quindi una soluzione integrata immediatamente utilizzabile dalla forte domanda di logistica generata dal sistema di trasporto europeo.

Regione Emilia-Romagna
IL SISTEMA LOGISTICO DELL'EMILIA-ROMAGNA PER IL TRASPORTO DELLE MERCI

La Regione Emilia-Romagna, regione di cerniera tra i Paesi del Nord Europa e quelli del bacino del Mediterraneo, è presente a Logistic '95 insieme all'Interporto di Bologna, all'Interporto di Parma, al Porto di Ravenna e alle Ferrovie dello Stato.

Le tre infrastrutture, operando in modo integrato, sono in grado di offrire: 8 km di banchine portuali, 780.000 mq. di terminal intermodali, 217.000 mq. di magazzino di stoccaggio, 30.000 mq. di magazzini refrigerati, 680.000 mq. di silos serbatoi, 700.000 mq. di terreni edificabili.

Sono inoltre a disposizione della clientela, al momento attuale, 15 treni giornalieri con destinazione Nord Europa e Sud Italia, nonché collegamenti navali con i porti del bacino mediterraneo, Mar Nero e, attraverso il Canale di Suez, Mar Rosso ed Estremo Oriente. La Regione Emilia-Romagna, area industriale "forte" particolarmente vocata all'esportazione sia di prodotti industriali (macchine automatiche, conserve alimentari, piastrelle in ceramica) che agricoli (ortofrutta), capace di generare e attrarre elevati quantitativi di traffico, ritiene che l'offerta integrata proposta da queste importanti strutture internazionali sia la risposta di qualità alla globalizzazione dei mercati.

(Fiera di Basilea, Padiglione 111, Stand A11)

INTERPORTO BOLOGNA **Interporto di Parma** **Porto di Ravenna**



CASSA RURALE ED ARTIGIANA DI RAVENNA E RUSSI

La Banca di casa tua

**Una mano
tesa
alle
attività
produttive
del
territorio**

**SOCIETA' DI SERVIZI**

Logistica Integrata - Gestione Magazzini

Handling and Logistic Services



Taxi Merci - Trasporti Espressi
Distribuzione da 0 a 15 Q.li
Tel. 0544 - 422444



Agenzia Esclusiva per Ravenna
Forlì e Province
Tel. 0544 - 422434

C. F. C. Soc. Coop.
Ravenna - Via Trieste, 96 - Tel. 0544/423661/423454 - Fax 420100