



eniday | L'energia è una bella storia



#Nessun  
dorma

Come tutte le grandi scoperte esplorative anche quella di Zohr è piena di [...]

Questa e altre storie ti aspettano su [eniday.com](http://eniday.com)



[www.portoravennanews.com](http://www.portoravennanews.com)

# porto di ravenna

*mensile*  
*il porto dell'Emilia Romagna*

MAC PORT



## Ribbon-cutting for the new Liebherr cranes

Ravenna, 18<sup>th</sup> October 2017





**MAC PORT**

macchine  
operatrici  
portuali

agente  
**LIEBHERR**  
gru mobili portuali  
per l'Italia

**30° anniversario**  
**1987/2017**

**MACPORT**  
Macchine Operatrici Portuali SRL  
via Francesco Fiorenzi, 1  
48122 Ravenna (Darsena S. Vitale) - Italia  
t. +39 0544 684069  
fax. +39 0544 684070  
[macport@macport.it](mailto:macport@macport.it)

# contents



## Ribbon-cutting for the new Liebherr cranes

Ravenna, 18<sup>th</sup> October 2017



### Ravenna, the Port of Emilia Romagna

Stefano Bonaccini  
President, Emilia-Romagna Regional Administration  
p. 4

### More areas available for new investments

Michele de Pascale  
Mayor of Ravenna  
p. 5

### Leading groups focus on the Ravenna port

Daniele Rossi  
President of the Port Authority for the North-Central Adriatic Sea  
p. 9



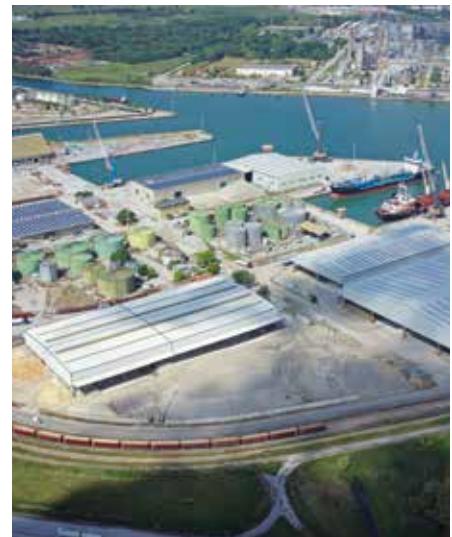
The opening ceremony of the new Liebherr facilities at TCR - the Ravenna container terminal - offers the opportunity to analyse future port prospects and goals, highlight the value of the professional expertise acquired and assess the effects of investments scheduled to improve the overall framework of the Port of Ravenna; specifically, dredging the seabed, logistics and strengthening railway links.

### The future port – deeper waters, quays and logistics

p. 12

### The importance of representing Liebherr

Interview with Matteo Bilotto  
President of Mac Port  
p. 12



### Investments in the container terminal and development areas

Riccardo Sabadini  
President of Sapir  
p. 16

### 8,000-8,500 TEU vessels to achieve higher traffic volume

Interview with  
Cecilia Eckelmann Battistello  
President of Contship Italia  
p. 21

### 24 million euros invested in new equipment

Milena Fico  
Managing Director, TCR  
p. 22

### TCR, an excellent team and remarkable technology

Interview with Giannantonio Mingozzi  
President of TCR  
p. 23

### "We invest 80% in mechanical equipment to increase our bulk and container handling capacity"

Interview with Luca Grilli  
President of Compagnia Portuale  
p. 28

Traduzioni:  
Language Service Ravenna



©Edizioni Mistral  
redazione@portoravennanews.com  
335 6194107

Fotocomposizione e stampa:  
FullPrint - Ravenna

**FULL  
PRINT** www.fullprint.it  
ARTI GRAFICHE  
Ravenna - Via Giulio Pastore, 1x - 0544 684401

**RAVENNA** eventi.net  
il meglio degli eventi a Ravenna e provincia

# Ravenna, il porto dell'Emilia Romagna



**Stefano Bonaccini**  
Presidente Regione  
Emilia-Romagna

4



## Le strategie per valorizzare una infrastruttura strategica

L'ho chiarito dal primo giorno del mandato, perfino nel mio primo discorso all'Assemblea Legislativa dell'Emilia-Romagna: il Porto di Ravenna non è il porto solo di Ravenna ma è il Porto dell'intera Emilia-Romagna.

Primo punto di approdo delle merci di importazione in Emilia-Romagna, hub portuale leader in Italia per gli scambi commerciali con il mercato del mar Nero e del Mediterraneo orientale: questo è il Porto di Ravenna.

Come Amministrazione regionale abbiamo, quindi, ritenuto prioritari tutti gli interventi volti all'aumento dell'efficienza e della capacità competitività dello scalo merci, in particolare per ciò che riguarda il progetto di approfondimento dei fondali.

Un progetto che, ad essere sinceri, all'inizio del nostro mandato abbiamo trovato bloccato, impantanato nelle pastoie della burocrazia. Quando, nei primi discorsi da Presidente

della Regione Emilia-Romagna, dissi che saremmo riusciti entro la fine del nostro mandato a rendere effettiva la cantierabilità di questo progetto, a crederci erano davvero in pochi.

Noi ci siamo messi al lavoro dal primo giorno, insieme all'Assessore Donini, riaprendo un dialogo con l'Autorità Portuale, il Comune di Ravenna e il Ministero delle Infrastrutture innanzitutto per mettere al sicuro lo stanziamento di 60 milioni di euro da parte del Ministero, che dato il dilungarsi dell'iter progettuale rischiava di essere perso.

Grazie al lavoro di questi due anni, il 15 settembre 2017 abbiamo presentato insieme a tutti i soggetti interessati il progetto aggiornato di approfondimento canali che è stato presentato nei giorni scorsi al Ministero delle Infrastrutture per l'approvazione da parte del CIPE. Un progetto da oltre 235 milioni che prevede l'approfondimento dei fondali a 13,5 metri nel canale di accesso, a 12,5 nel canale Baiona e Candiano fino alla darsena San Vitale, con l'adeguamento delle banchine e la realizzazione, da parte dei privati, del nuovo Terminal Container. Con questo intervento realizzeremo le condizioni per la movimentazione di oltre 500.000 container/anno, grazie al possibile accesso al porto di imbarcazioni più grandi.

Un progetto strategico e fondamentale, che doveva però essere accompagnato a interventi volti al miglioramento dell'accessibilità delle merci ferroviarie all'interno dello scalo portuale. E per questo abbiamo redatto e siglato, lo scorso giugno, un protocollo di intesa con RFI, Comune di Ravenna e Autorità Portuale davvero storico.

Un piano di investimenti da 21 milioni di euro per la realizzazione di una dorsale ferroviaria di raccordo in destra Candiano, l'adeguamento del cavalcavia Teodorico e la realizzazione di un sottopasso ferroviario per l'eliminazione di un passaggio a livello in città. Interventi per i quali già dal 2017 vedremo l'avvio dei cantieri.

Parliamo di interventi infrastrutturali attesi da decenni dal nostro territorio e che questa Amministrazione vuole portare, finalmente, a compimento. Avevamo promesso che questa sarebbe stata la "Legislatura del Fare" in materia di infrastrutture; il nostro lavoro per il Porto di Ravenna ne è la dimostrazione più lampante.



# Numerose aree libere per nuovi investimenti

## Un valore aggiunto derivante dagli spazi con banchina

Ravenna ha più di duemila anni di storia di attività marittima, dal 27 a.C. quando l'imperatore Ottaviano Augusto la rese, per la sua posizione strategica, una città portuale. La nostra città ha dunque una tradizione di mare e un rapporto con la portualità che hanno radici profondissime.

Il porto di Ravenna si configura come uno dei più importanti scali commerciali e industriali dell'Adriatico e in virtù di ciò, come amministratori siamo impegnati in prima linea affinché possa giocare un ruolo sempre più significativo nel contesto globale e per fare questo continueremo ad investire sul capitale umano, sulle infrastrutture, i collegamenti e le aree portuali. In questa direzione nel corso del 2017 abbiamo raggiunto diversi importanti obiettivi.

Una svolta storica per il nostro porto è stata la recente presentazione del progetto Hub portuale di Ravenna atteso da molto tempo.

Un progetto lineare che offrirà la certezza alle imprese ravennati e ai tanti investitori che guardano con interesse al porto di Ravenna, che già nei prossimi anni si inizierà a scavare fino a 12,50 metri. Il secondo step, ma che vedrà già da subito la realizzazione delle banchine già predisposte per i 14,50 metri e l'ulteriore approfondimento del canale, garantirà alcuni investimenti importanti come ad esempio quello del nuovo terminal container.

Nei prossimi anni saranno a disposizione nel nostro porto numerose aree sia di banchina che di retro-banchina per la logistica.

Stiamo inoltre lavorando con l'Autorità portuale e Rete ferroviaria italiana per portare a compimento una vera e propria rivoluzione dei collegamenti ferroviari; è già in via di definizione il progetto finalizzato ad effettuare un importante investimento nella realizzazione di due stazioni merci in destra e sinistra del canale Candiano. Con questo intervento il porto di Ravenna potrà diventare in Italia il meglio servito dalla rete ferroviaria, portando ricadute positive sui traffici relativi ai due corridoi di cui fa parte, nell'ambito della rete trans europea dei trasporti (TEN-T network).

Ma il valore più importante sono le persone: Ravenna vanta un know-how di altissima professionalità nelle attività marittime, che va tutelato e implementato. In questo senso stiamo lavorando per fare in modo che la nostra città divenga un polo di eccellenza europea per la formazione negli studi legati all'economia del mare, all'offshore, alla navigazione, ai trasporti, alla logistica, al diritto e all'ambiente.



Michele de Pascale  
Sindaco di Ravenna

Importanti interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari e per la formazione negli studi legati all'economia del mare

*Development of railway connections and training in studies related to maritime economics*

*Bedeutende Maßnahmen für Ausbau der Bahnverbindungen und Berufsbildung auf dem Gebiet der Meereswirtschaft*

## RAVENNA, THE PORT OF EMILIA ROMAGNA

### Strategies to make the most of strategic infrastructure

**Stefano Bonaccini**

*President, Emilia-Romagna Regional Administration*

I clearly stated, from the very first day of my mandate, and even during my first speech to the Legislative Assembly of the Emilia-Romagna Regional Administration, that the Port of Ravenna is not only the port of the city of Ravenna but the Port of the entire Emilia-Romagna region.

The first landing site for imported goods in Emilia-Romagna, Italy's leading hub port for trade with the Black Sea market and Eastern Mediterranean regions. This is the Port of Ravenna.

Hence, the Regional Administration has defined as priorities all initiatives focused on enhancing the efficiency and competitive capacity of the cargo port, particularly for all that concerns the project to increase the depth of the seabed.

Frankly, a project we found was blocked at the onset of our mandate, bogged down by bureaucratic red tape. Very few believed me when, in my first speeches as President of the Emilia-Romagna Regional Administration, I said that we would make this project viable by the end of our mandate.

We set to work from the very first day, along with Councillor Donini, opening a discussion once again with the Port Authority, the Ravenna Municipality and the Ministry of Infrastructures in the first place to ensure the Ministry's allocation of 60 million euros that we risked losing, considering the lengthy project definition phases.

As a result of the intensive work carried out these two years, on 15 September 2017 we and all the parties involved presented the updated project to increase the depth of the canals. These very days the project has been submitted to the Ministry of Infrastructures for CIPE (inter-ministerial committee for economic planning) approval.

A project worth over 235 million euros to increase the depth of the seabed to 13.5 m in the access canal, to 12.5 m in the Baiona and Candiano canals up to the San Vitale area, with upgrade of the quays and the creation of the new Container Terminal by private parties.

This intervention will create the conditions required to handle more than 500,000 containers/year, since larger vessels will be able to access the port. A strategic and essential project that, however, had to be combined with plans to improve the accessibility of railway goods to the port.

Hence, last June we drew up and signed a genuinely historical agreement with RFI (Italian Railway Network), the Ravenna Municipality and Port Authority. An investment plan for 21 million euros to create a railway link on the right side of the Candiano canal, improve the Teodorico flyover and construct an underground railway passage that would eliminate a level crossing in the city. Construction sites will start operating for these interventions already in 2017. These are infrastructural projects we have needed for decades, and this Administration is determined to finally implement them.

We promised that during our mandate we would take action regarding infrastructures. Our focus on the Port of Ravenna provides the most outstanding evidence of this work..

## MORE AREAS AVAILABLE FOR NEW INVESTMENTS

### Quayside areas bringing added value

**Michele de Pascale**

*Mayor of Ravenna*

Ravenna's seafaring history dates back over two thousand years, from 27 BC when Emperor Octavian Augustus turned it into a port city, making the most of its strategic position. Hence, our city has a seafaring tradition and deeply rooted relations with port-related activities.

The Port of Ravenna is one of the leading commercial and industrial hubs on the Adriatic Sea. Hence, as administrators we are personally committed to securing it an increasingly significant role in the global framework. To do so we shall continue our investment in human capital, infrastructures, connections and port areas. The year 2017 has witnessed the achievement of several important goals in this regard.

The recent presentation of the long awaited project 'Ravenna Port Hub' marked a historical twist for our port. A streamlined project designed to reassure Ravenna-based companies and the many investors who look with interest at the port of Ravenna that dredging to a depth of 12.50 m will commence already over the next few years. The second step that will instantly envisage the construction of quays already arranged for 14.50 m and further dredging of the canal will guarantee some important investments such as, for instance, the new container terminal.

Several areas by the quayside and behind it will be available in our port for logistics over the next few years. We are also cooperating with the Port Authority and the Italian Railway Network to revolutionise railway connections. The project for an important investment in the creation of two goods stations on the right and left side of the Candiano canal is currently being defined. With this intervention the Port of Ravenna can become Italy's port that features the best railway link with positive effects on traffic along the two corridors it belongs to, in the framework of the trans-European Transport Network (TEN-T network). But people are the most important value. Ravenna is proud of its know-how that is underpinned by very high professional standards in the maritime sector. This knowledge must be both protected and promoted. In this regard, we are working to ensure that our city will become a centre of excellence in Europe for training in studies related to the economy of the sea, to offshore activities, shipping, transports, logistics, law and the environment.

## RAVENNA, DER HAFEN DER REGION EMILIA ROMAGNA

### Maßnahmen zur Aufwertung einer strategisch wichtigen Infrastruktur

**Stefano Bonaccini**

*Präsident der Region Emilia-Romagna*

Ich habe das Konzept schon vom ersten Tag meines Mandats, ja sogar schon bei meiner ersten Rede vor der Legislativversammlung der Region Emilia-Romagna zum Ausdruck gebracht: der Hafen von Ravenna ist nicht nur der Hafen der Stadt Ravenna, sondern der Hafen der gesamten Region Emilia-Romagna.

Erste Anlaufstelle für den Warenimport in Emilia-Romagna, führender Umschlagplatz in Italien für den Warenverkehr mit dem Markt des Schwarzen Meers und des östlichen Mittelmeerraums: das ist der Hafen von Ravenna.

Als Regionalverwaltung haben wir daher alle Maßnahmen als prioritär eingestuft, die zur Verbesserung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des Güterhafens dienen, insbesondere das Projekt zur Vertiefung des Meeresgrunds.

Ein Projekt, das sich bei Beginn unseres Mandats ehrlich gesagt als blockiert erwies und im Papierkrieg der Bürokratie versunken war. Als ich anlässlich meiner ersten Reden als Präsident der Region Emilia-Romagna behauptete, es würde uns innerhalb unserer Amtszeit gelingen, dieses Projekt baustellenreif zu machen, haben daran in Wirklichkeit nur Wenige geglaubt.

Wir haben uns schon vom ersten Tag an die Arbeit gemacht und zusammen mit Assessor Donini den Dialog mit der Hafenbehörde, der Gemeinde Ravenna und dem Ministerium für Infrastrukturen wieder angeknüpft, um in erster Linie die Bereitstellung von 60 Millionen Euro seitens des Ministeriums sicher zu stellen, die angesichts der langwierigen Abwicklung des Projekts Gefahr lief, verlustig zu gehen. Dank der Arbeit dieser zwei Jahre haben wir am 15. September 2017 zusammen mit allen am Projekt beteiligten Subjekten das neue Projekt für die Vertiefung der Kanäle präsentiert, das vor wenigen Tagen beim Ministerium für Infrastrukturen zur Genehmigung durch den CIPE (interministerieller Ausschuss für wirtschaftliche Planung) eingereicht wurde.

Das Projekt im Wert von über 235 Millionen sieht die Vertiefung des Meeresgrunds auf 13,5 Meter im Einlaufkanal sowie auf 12,5 m im Kanal Baiona und Candiano bis zum Hafenbecken San Vitale vor, einschließlich Anpassung der Docks und Realisierung, seitens Privatunternehmen, des neuen Container-Terminals. Mit dieser Maßnahme stellen wir die Voraussetzungen für den Umschlag von über 500.000 Containern/Jahr her, da nun der Hafen auch für größere Schiffe zugänglich ist.

Ein strategisches, ausschlaggebendes Projekt, mit dem jedoch auch Maßnahmen zur Verbesserung der Anlieferungsmöglichkeiten von Waren per Bahn am Güterhafen einhergehen mussten.

Aus diesem Grund haben wir im vergangenen Juni ein Vereinbarungsprotokoll von wahrlich historischer Bedeutung mit dem italienischen Bahnnetz RFI, Gemeinde Ravenna und Hafenbehörde ausgearbeitet und unterzeichnet.

Es handelt sich um einen Investitionsplan von 21 Millionen Euro für die Realisierung eines Bahnstrangs auf der rechten Seite des Candiano-Kanals, Anpassung der Straßenüberführung Teodorico und Realisierung einer Bahnunterführung zwecks Beseitigung eines Bahnübergangs in der Stadt. Für die genannten Maßnahmen werden noch im Jahr 2017 die entsprechenden Baustellen eingerichtet. Die Rede ist von Infrastruktur-Maßnahmen, auf die unser Gebiet seit Jahrzehnten wartet, und die diese Landesverwaltung endlich zu verwirklichen beabsichtigt. Wir hatten versprochen, dass dies im Hinblick auf die Infrastrukturen die „Legislatur des Handelns“ sein würde: unsere Arbeit zugunsten des Hafens von Ravenna ist der blendendste Beweis dafür.

## ZAHLREICHE FREIE BEREICHE FÜR INVESTITIONEN

### Ein Mehrwert dank der freien Bereiche mit Dock

**Michele de Pascale**

*Bürgermeister von Ravenna*

Ravenna besitzt über zweitausend Jahre Schiffahrts-Geschichte. Sie begann im Jahr 27 v.Chr., als Kaiser Octavian Augustus sie wegen ihrer strategisch günstigen Lage zur Hafenstadt machte. Unsere Stadt besitzt also eine Schiffahrtstradition und eine Beziehung zur Hafentätigkeit, die äußerst tiefen Wurzeln hat. Der Hafen von Ravenna ist einer der wichtigsten Güter- und Industriehäfen der Adria. Deshalb bemühen wir Verwalter uns mit höchstem Eifer darum, dass die Stadt eine immer wichtigere Rolle auf globaler Ebene spielen kann. Aus diesem Grund werden wir auch weiterhin in menschliches Kapital, Infrastrukturen, Verkehrsverbindungen und Hafengebiete investieren. In diesem Sinne haben wir im Jahr 2017 eine Reihe bedeutender Ziele erreicht.

Ein historischer Umschwung für unseren Hafen war die kürzliche Präsentation des lange erwarteten Projekts für den Umschlaghafen Ravenna. Ein lineares Projekt, das den Unternehmen von Ravenna und den zahlreichen Investoren, die Interesse am Hafen von Ravenna haben, die Gewissheit bieten wird, dass schon in den kommenden Jahren der Aushub bis auf 12,50 Meter Tiefe beginnen wird. Der zweite Schritt, der von Anfang an die Realisierung für 14,50 Meter Tiefe ausgelegter Docks und eine weitere Vertiefung des Kanals umfasst, gewährleistet eine Reihe bedeutender Investitionen, wie beispielsweise das neue Container-Terminal.

In den kommenden Jahren werden in unserem Hafen zahlreiche Dock-Flächen zur Verfügung stehen, aber auch die entsprechenden Binnenzonen für die Logistik. Darüber hinaus arbeiten wir zusammen mit der Hafenbehörde und dem italienischen Bahnnetz an der Realisierung einer wahren Revolution der Bahnverbindungen. Ein Projekt zur Durchführung einer bedeutenden Investition für die Errichtung von zwei Güterbahnhöfen auf der rechten und der linken Seite des Kanals Candiano ist bereits in Arbeit. Mit dieser Maßnahme wird der Hafen von Ravenna zum Hafen mit dem besten Bahnanschluss Italiens, was sich auch positiv auf den Güterverkehr auf den beiden Bahnsträngen auswirken wird, zu dem er innerhalb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes gehört (TEN-V). Den höchsten Wert bilden jedoch die Personen: Ravenna röhmt sich eines hoch professionellen Know-Hows auf dem Gebiet der Schiffahrtstätigkeit, das bewahrt und implementiert werden muss. In diesem Sinne arbeiten wir darauf hin, dass unsere Stadt zu einem europäischen Spitzen-Zentrum für die Berufsbildung auf den Gebieten Meeresswirtschaft, Offshore, Navigation, Transport, Logistik, Recht und Umwelt wird.



**contship**  
italia group



# TERMINAL CONTAINER RAVENNA



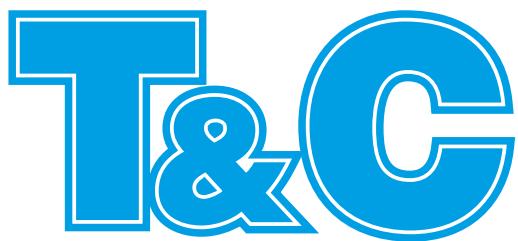
The special port for your special products  
...and much more



**Contact us:**  
[infotcr@contshipitalia.com](mailto:infotcr@contshipitalia.com)  
+39 0544 434411

*Discover our  
Integrated Solutions*  
[WWW.CONTSHIPITALIA.COM](http://WWW.CONTSHIPITALIA.COM)





T&C - Traghetti e Crociere Srl

**FERRY LINES  
HIGHWAYS OF THE SEA**



Via Baiona, 151 - 48123 Ravenna • Tel. 0544 530289 - Fax 0544 536315  
[info@traghettiecrociere.it](mailto:info@traghettiecrociere.it)

# I grandi gruppi puntano sullo scalo ravennate

Bunge, Pir ed Edison con il GNL, Marcegaglia, Eni investono nel porto di Ravenna

mensile porto di ravenna  
Ribbon-cutting for the new Liebherr cranes



Daniele Rossi  
Presidente Autorità  
di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico  
centro settentrionale

Il porto di Ravenna è prima di tutto una delle più grandi aziende del territorio dove ogni giorno lavorano 6 mila persone dirette più un indotto di altre 9 mila per movimentare annualmente 26 milioni di tonnellate di merci.

Verso di loro e verso i clienti che utilizzano il nostro scalo avvertiamo forte la responsabilità di dare risposte il più possibile certe e rapide per garantire loro efficienza e competitività.

Oggi il porto di Ravenna è primo in Italia nella movimentazione di merci varie, secondo nella movimentazione di rinfuse solide, settimo per movimentazione complessiva. Abbiamo un piano di investimenti per 235 milioni di euro (più avanti nel giornale il dettaglio tecnico del progetto Hub Porto di Ravenna 2017) per approfondire i fondali e aree per la logistica, ma anche per digitalizzazione, innovazione tecnologica, infrastrutture ferroviarie, ampliamento del terminal ro ro destinato allo stoccaggio e trasporto di rimorchi, videosorveglianza per aumentare la sicurezza nello scalo.

Uno dei grandi punti di forza del porto di Ravenna è il felice connubio tra investimenti pubblici e privati.

La terminal Nord Spa, società del Gruppo Sapir, sta portando avanti il progetto per la realizzazione in porto di nuove aree logistiche con un investimento di 70 milioni di euro.

Il Gruppo Bunge ha presentato il proprio piano di investimenti per incrementare la capacità produttiva dello stabilimento di Ravenna per un investimento complessivo di 50 milioni di euro.

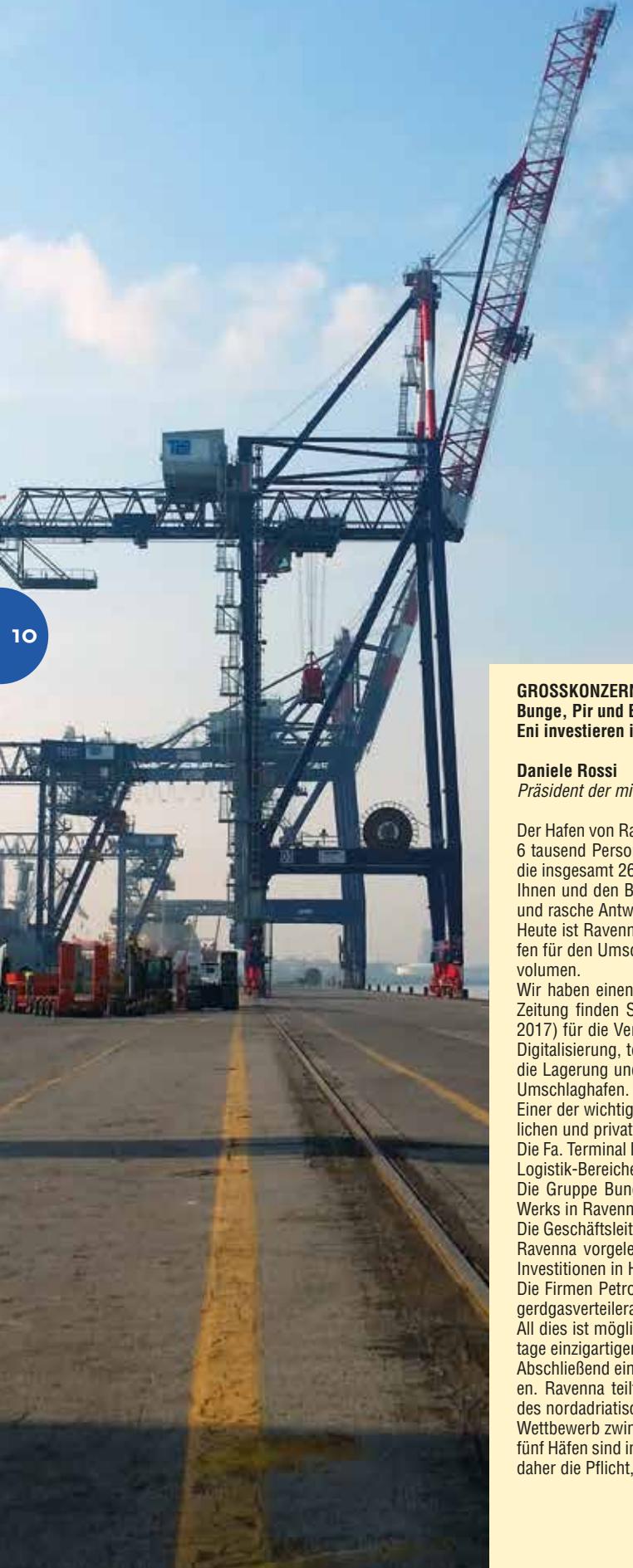
I vertici di Eni hanno presentato il progetto per la realizzazione di un nuovo impianto Versalis nel porto di Ravenna finalizzato anche al potenziamento della produzione di gomme sintetiche. Previsti investimenti per 130 milioni.

La Petrolifera Italo Rumena ed Edison stanno portando avanti il progetto per la realizzazione nel Porto di Ravenna di un deposito di gas naturale liquefatto (Gnl): 70 milioni di investimenti.

Tutto questo è reso possibile dall'ampia disponibilità di aree in ambito portuale, caso ormai unico in Italia.

Un riferimento finale alla necessità di guardare oltre i propri confini. Ravenna condivide con i porti di Venezia, Trieste, Fiume e Koper l'impegno a rilanciare il ruolo dell'associazione dei porti del Nord Adriatico. La competizione internazionale impone di presentarsi sul mercato con dimensioni sempre maggiori. I nostri cinque porti possono essere in grado di rappresentare una valida alternativa ai porti Nord Europei. È nostro dovere, quindi, fare di tutto perché Napa riprenda vigore e in tempi molto ristretti.





## LEADING GROUPS FOCUS ON THE RAVENNA PORT

Bunge, Pir and Edison with LNG, Marcegaglia,  
Eni invest in the Port of Ravenna

Daniele Rossi

*President of the Port Authority for the North-Central Adriatic Sea*

The Port of Ravenna is, in the first place, one of the largest enterprises in the territory with 6 thousand direct daily workers, besides another 9 thousand workers from linked industries. Overall they annually handle 26 million tons of goods. We strongly feel the responsibility of providing both these workers and clients who make use of our port with answers that are final and rapid as far as possible to ensure efficiency and competitiveness.

Today the Port of Ravenna ranks first in Italy for handling miscellaneous goods, second for handling solid bulk, and seventh for overall handling.

We have an investment plan for 235 million euros (technical details of the 'Ravenna Port Hub 2017' project are given below in this journal) to dredge the seabed and for logistic areas, and also for digitalisation, technological innovation, railway infrastructures, extension of the Ro-Ro terminal intended for storage and transport of trailers, and video surveillance systems to increase port security.

One of the Port of Ravenna's most impressive strong points is the excellent combination of public and private investments.

Terminal Nord Spa, a Sapir Group company, is implementing a project to create new logistic areas in the port with an investment of 70 million euros.

The Bunge Group has presented its investment plan to increase the productive capacity of the Ravenna facility with an overall investment of 50 million euros. Eni's top management has presented the project to create a new Versalis plant in the Port of Ravenna to also strengthen the production of synthetic rubbers. The estimated investment amounts to 130 million euros.

The companies Petrolifera Italo Rumena and Edison are working on a project for the creation of a liquefied natural gas (LNG) deposit in the Port of Ravenna, with investments amounting to 70 million euros.

All this has been enabled by the extensive space available in the port, a unique case in Italy.

Finally, we must not neglect the need to look beyond borders. Ravenna has in common with the ports of Venice, Trieste, Rijeka and Koper the commitment to relaunch the role of the North Adriatic Ports Association (NAPA). International competition requires presentation on the market with ever increasing dimensions. Our five ports can offer an effective alternative to North European ports. Hence, it is our duty to do everything we can for the NAPA to gain strength, and very rapidly too.

## GROSSKONZERNE SETZEN AUF DEN GÜTERHAFEN RAVENNA

Bunge, Pir und Edison mit Flüssigerdgas, Marcegaglia,  
Eni investieren im Hafen von Ravenna

Daniele Rossi

*Präsident der mittel- und nordadriatischen Hafenbehörde*

Der Hafen von Ravenna ist in erster Linie eines der größten Unternehmen des Gebiets, wo täglich direkt 6 tausend Personen und weitere 9 tausend im Zuliefer- und Dienstleistungsbereich beschäftigt sind, die insgesamt 26 Millionen Tonnen Güter bewegen.

Ihnen und den Benutzern unseres Hafens gegenüber spüren wir stark die Verantwortlichkeit, sichere und rasche Antworten zu bieten, um ihnen Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

Heute ist Ravenna der wichtigste Umschlaghafen für unterschiedliche Waren, der zweitwichtigste Hafen für den Umschlag von festen Massengütern und der siebte in Bezug auf das Gesamt-Umschlagsvolumen.

Wir haben einen Investitionsplan in Höhe von 235 Millionen Euro (auf den nächsten Seiten dieser Zeitung finden Sie eine detaillierte technische Beschreibung des Projekts Umschlaghafen Ravenna 2017) für die Vertiefung des Meeresgrunds und die Einrichtung von Logistikbereichen, aber auch für Digitalisierung, technologische Innovation, Bahninfrastrukturen, Erweiterung des RoRo-Terminals für die Lagerung und den Transport von Anhängern, Videoüberwachung zur Erhöhung der Sicherheit im Umschlaghafen.

Einer der wichtigsten Starkpunkte des Hafens von Ravenna ist die gelungene Kombination von öffentlichen und privaten Investitionen.

Die Fa. Terminal Nord Spa, eine Gesellschaft der Gruppe Sapir, treibt das Projekt zur Realisierung neuer Logistik-Bereiche im Hafen mit einer Investition von 70 Millionen Euro voran.

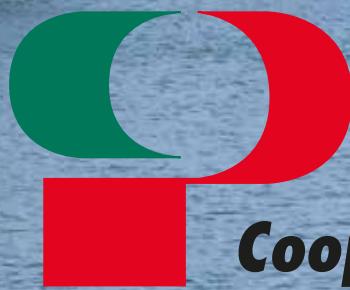
Die Gruppe Bunge hat einen eigenen Investitionsplan zur Steigerung der Produktionskapazität des Werks in Ravenna vorgelegt, mit einer Gesamtinvestition in Höhe von 50 Millionen Euro.

Die Geschäftsleitung von Eni hat das Projekt für die Realisierung einer neuen Versalis-Anlage im Hafen Ravenna vorgelegt, dessen Ziel auch der Ausbau der Kunstgummiproduktion ist. Vorgesehen sind Investitionen in Höhe von 130 Millionen Euro.

Die Firmen Petrolifera Italo Rumena und Edison treiben ein Projekt für die Realisierung einer Flüssigerdgasverteileranlage voran: eine Investition von 70 Millionen Euro.

All dies ist möglich dank der Verfügbarkeit großer Flächen im Hafenbereich, was in Italien ein heutzutage einzigartiger Fall ist.

Abschließend eine kurze Bemerkung zu der Notwendigkeit, über die eigenen Grenzen hinaus zu schauen. Ravenna teilt mit den Häfen von Venedig, Triest, Rijeka und Koper das Engagement, die Rolle des nordadriatischen Hafenverbands (NAPA) wieder in den Vordergrund zu rücken. Der internationale Wettbewerb zwingt dazu, sich dem Markt in einer immer höheren Größenordnung anzubieten. Unsere fünf Häfen sind in der Lage, eine echte Alternative zu den Nordeuropäischen Häfen zu bieten. Wir haben daher die Pflicht, alles daran zu setzen, dass der Napa in kürzester Zeit wieder gefestigt wird.



**The Port's great ally**

***Loading – Unloading  
and cargo handling  
in the Port of Ravenna***

Via Antico Squero, 6 • 48122 Ravenna - Italia

Tel. +39 0544 458111 (centralino)

Fax +39 0544 459399

[www.compagniaportuale.ravenna.it](http://www.compagniaportuale.ravenna.it)

[info@cpravenna.it](mailto:info@cpravenna.it)

# Il progetto da 235 milioni per un salto di qualità competitivo

# Il porto del futuro banchine e logistica

## THE NEW CONTAINER TERMINAL



### LA PRIMA FASE

Le opere previste nella prima fase dei lavori prevedono l'approfondimento dei fondali a -13,50 m del canale marino e dell'avamporto e nell'approfondimento del Canale Candiano a -12,50 m fino alla Darsena San Vitale, con il dragaggio di oltre 4,7 milioni di mc di materiale.

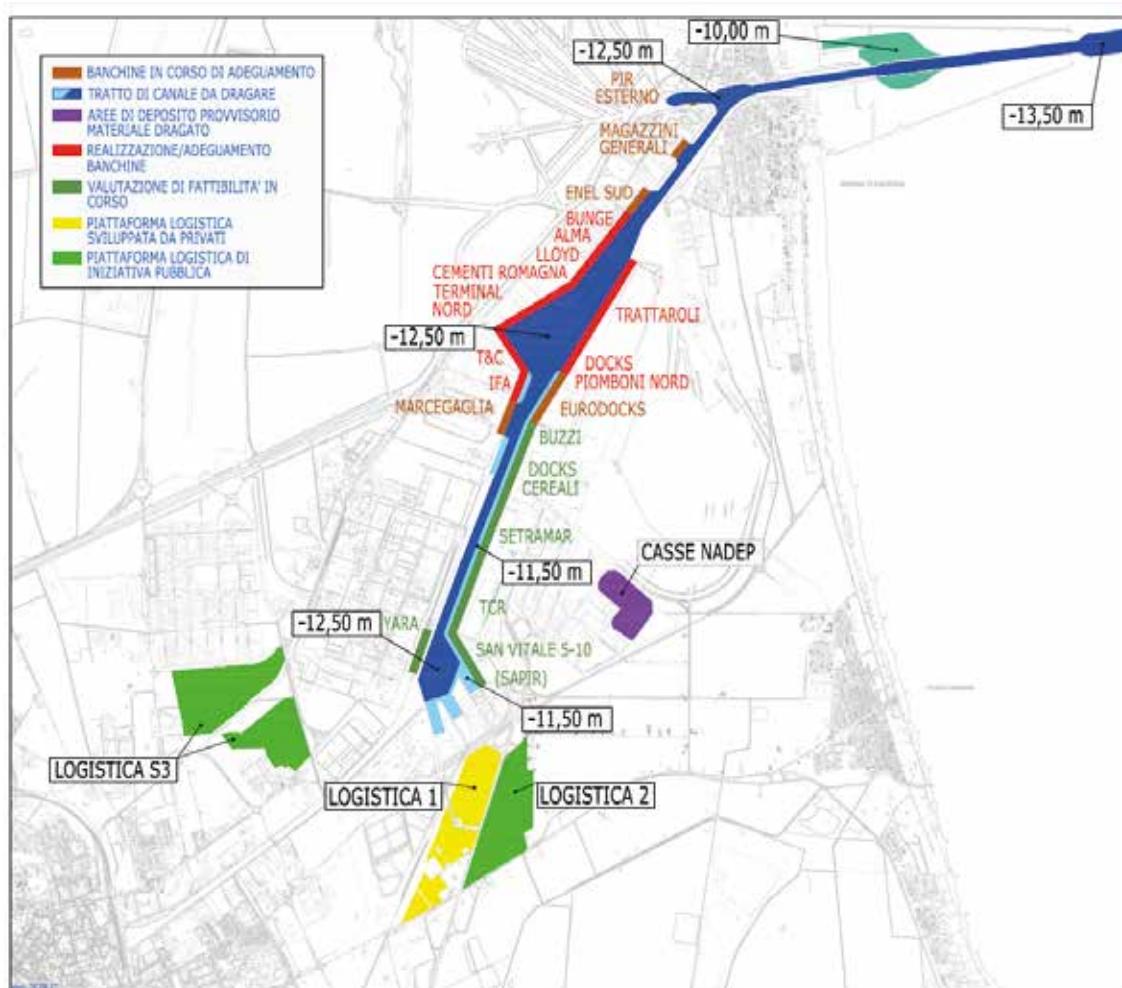
È prevista anche la realizzazione di un impianto di trattamento dei materiali di dragaggio e il loro riutilizzo, per il quale è in preparazione il relativo bando di gara.

### LE BANCHINE

Previsti: la realizzazione di una nuova banchina lunga oltre 1 km, destinata a terminal container sul lato destro del Canale Candiano in Penisola Trattaroli che sarà raggiunto dalla linea ferroviaria; l'adeguamento strutturale alla normativa antis-

### GENERAL PLAN

## 5) OVERALL PICTURE WITH STRUCTURAL WORKS, DREDGING AND LOGISTIC PLATFORMS



# con nuovi fondali,

mensile porto di ravenna  
Ribbon-cutting for the new Liebherr cranes

smica e ai nuovi fondali di oltre 2.500 m di banchine esistenti. Inoltre, saranno approfonditi i fondali di ulteriori banchine (già adeguate) per uno sviluppo lineare di oltre 4.000 m.

## LE CASSE DI COLMATA

Strategico per la prima fase dei lavori l'utilizzo della Cassa Nadep. Il materiale di escavo verrà poi stoccatto nelle aree Sapir Logistica 1 e Logistica 2 e nella S3 alle Bassette (varie proprietà).

## LA LOGISTICA

Verranno realizzate nuove piattaforme logistiche urbanizzate e attrezzate in area portuale per circa 200 ettari, utilizzando parte del materiale di risulta dai dragaggi opportunamente trattato.

## LA SPESA

Il quadro economico prevede una spesa di 235 milioni di euro per il completamento della prima fase di lavori.

## I TEMPI

I tempi di istruttoria presso il ministero sono previsti in circa un anno. I lavori della prima fase dureranno circa 4 anni per la realizzazione delle infrastrutture e contemporaneamente sarà realizzato l'impianto di trattamento dei materiali di dragaggio. La fase di approfondimento dei fondali comporterà altri 2 anni circa.

Se la caratterizzazione del materiale di escavo dell'area al centro delle dighe foranee darà esiti favorevoli e se torneranno in uso le casse di colmata di via Trieste e Centro direzionale, i tempi si ridurranno di 3 anni complessivi.

Appena completato l'iter autorizzativo e ottenuta la delibera del CIPE, si provvederà a indire la gara di appalto per avviare i lavori nei primi mesi del 2019.

## LA SECONDA FASE

Ultimati i lavori della prima fase e realizzato l'impianto di trattamento dei materiali risultanti dall'escavo, avrà inizio la seconda fase nella quale si completerà l'escavo dei fondali sino alla profondità di 14,5 metri.

## LA FERROVIA

L'altro punto forte dell'Hub portuale Ravenna 2017 è rappresentato dal potenziamento della rete di collegamento ferroviario con investimenti per circa 30 milioni. Sono in corso accordi con RFI, che consentiranno di realizzare un importante sottopasso ferroviario e due stazioni merci in area portuale per evitare il transito dei treni provenienti dal porto nella stazione centrale cittadina e rendere più veloci le manovre e i collegamenti.

## NADEP DREDGED MATERIAL CONTAINMENT AREA



## LOGISTIC AREA 1 AND LOGISTIC AREA 2

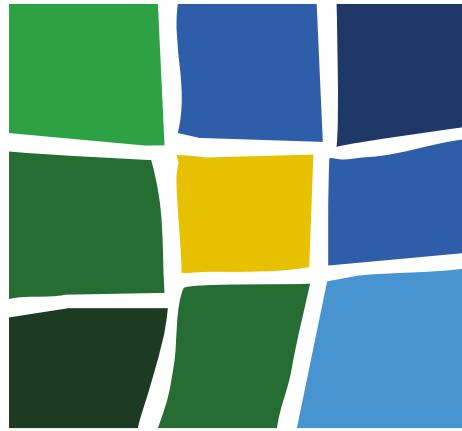


## LOGISTIC AREA BASSETTE S3 – COMPARTMENTS 1B AND 2



## SEDIMENT PROCESSING PLANT

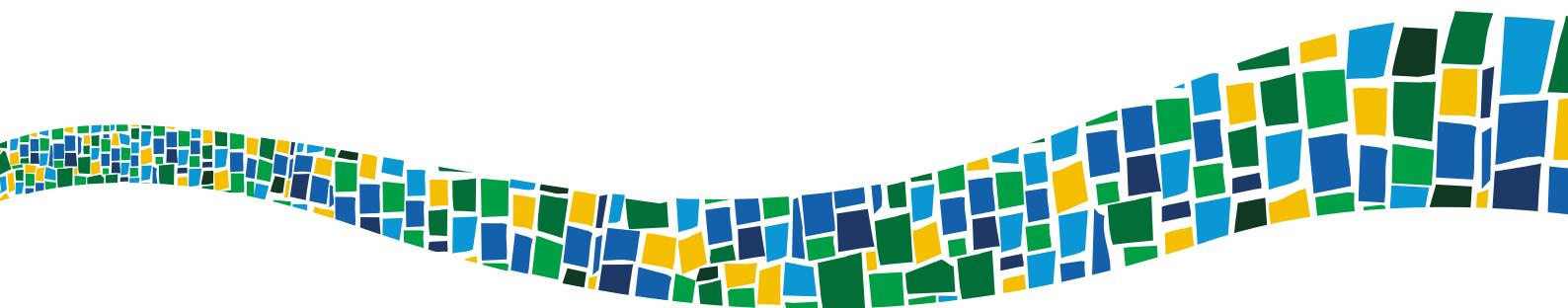




Numero Verde  
800 296 705  
Lun-Ven 8,15 - 13,30 / 14,30 - 16,45

La Cassa

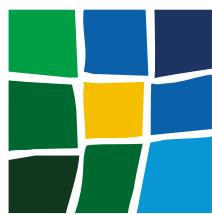
# Gestioni Patrimoniali



**Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.** Prima della sottoscrizione leggere attentamente la documentazione informativa precontrattuale e la modulistica contrattuale relativa al servizio. L'investimento presenta rischi finanziari riconducibili principalmente alle eventuali oscillazioni del valore del patrimonio gestito, le quali sono legate alle variazioni di prezzo degli strumenti finanziari in cui investe la linea di gestione prescelta. Risulta pertanto possibile che l'investitore, al momento del disinvestimento, riceva un capitale inferiore a quello originariamente investito, una circostanza proporzionalmente più elevata quanto maggiore è il livello di rischio del prodotto prescelto. Per maggiori informazioni rivolgersi presso le filiali delle Banche del Gruppo Cassa di Risparmio di Ravenna. (vers.FEB.2016)

## UN VALORE NEL TEMPO

LACASSA.COM



La Cassa  
CASSA DI RISPARMIO  
DI RAVENNA S.P.A.

Privata e Indipendente dal 1840



## THE FUTURE PORT - DEEPER WATERS, QUAYS AND LOGISTICS

A project worth 235 million euros to make a competitive difference in terms of quality

### STAGE ONE

Early phase works envisage deepening the seabed to -13.50 m in the maritime canal and the front port area, and dredging the Candiano Canal to achieve a water depth of -12.50 m up to the San Vitale area by dredging more than 4.7 million cubic metres of material.

The implementation of a processing plant for the dredged material and its reutilisation is also envisaged. A public competition is being organised for this.

### QUAYS

Planned interventions include the creation of a new quayside that is over 1 km long and intended to host a container terminal on the right side of the Candiano Canal in the Trattaroli Peninsula with accessibility by rail; structural upgrade to antisismic regulations and to the new seabed for over 2,500 m of the existing quay.

Moreover, the seabed of additional quays, which have already been upgraded, will be deepened to ensure a linear development of more than 4,000 m.

### DREDGED MATERIAL CONTAINMENT AREAS

Using the Nadep containment area is strategic for the early phase of works. Excavated material will then be stored in the Sapir Logistics 1 and Logistics 2 areas and in the S3 area at the Bassette (various properties).

### LOGISTICS

New serviced and equipped logistic platforms will be created for ca. 200 hectares, using part of the appropriately processed material produced by dredging operations.

### COSTS

The economic picture envisages an expense of 235 million euros to complete stage one of works.

### SCHEDULE

The estimated period of scrutiny at the Ministry is about one year. Stage one works will have an approximate duration of 4 years for the creation of infrastructures. The processing plant for dredged material will be constructed at the same time. The dredging phase will require about another 2 years. If characterisation of the excavated material in the central area between the breakwaters yields a positive outcome, and if the containment areas in via Trieste and at the Office District are reutilised, the duration of works can be reduced by overall 3 years.

As soon as the authorisation procedure has been completed and the CIPE resolution has been obtained, a public competition will be organised to start up works in the first months of 2019.

### STAGE TWO

As soon as stage one works are completed and the processing plant has been constructed for materials produced from the excavations, stage two will commence. Stage two includes completion of seabed dredging to a depth of 14.5 m.

### THE RAILWAY

The other strong point of Ravenna Port Hub 2017 is the strengthening of the railway link with investments for ca. 30 million euros.

Agreements are being defined with the Italian Railway Network for the construction of an important underground railway passage and two goods stations in the port areas to avoid the transit of trains from the port through the city's central station, and to speed up manoeuvres and connections.

## DER HAFEN DER ZUKUNFT MIT NEUER WASSERTIEFE, NEUEN DOCKS UND NEUER LOGISTIK 235- Millionenprojekt für einen kompetitiven Qualitätssprung

### ERSTE PHASE

Die in der ersten Phase der Maßnahmen vorgesehenen Gewerke beinhalten die Vertiefung des Meeresgrunds auf -13,50 m im Einlaufkanal und im Vorhafen, und auf -12,50 m im Kanal Candiano bis zum Hafenbecken San Vitale, was das Ausbaggern von über 4,7 Millionen Kubikmeter Material mit sich bringt.

Außerdem ist die Realisierung einer Anlage zur Aufbereitung des ausgebaggerten Materials und dessen Weiterverwertung vorgesehen, für welche derzeit die Ausschreibung ausgearbeitet wird.

### DOCKS

Vorgesehen: Realisierung eines neuen, über 1 km langen Docks für Container-Terminals auf der rechten Seite des Kanals Candiano in Penisola Trattaroli, das auch von der Bahnlinie erreicht wird. Strukturelle Anpassung der über 2.500 m langen bestehenden Docks an die Erdbebenschutzworschriften und an die neue Wassertiefe.

Darüber hinaus soll die Wassertiefe an weiteren Docks (bereits angepasst) mit einer linearen Länge von über 4.000 m vertieft werden.

### MIT AUSHUBMATERIAL REALISIERTE KÜNSTLICHE INSELN

Außerst wichtig für die erste Phase der Arbeiten ist die Nutzung der künstlichen Insel Nadep. Das ausgebaggerte Material wird dann in den Bereichen Sapir Logistik 1 und Logistik 2 sowie im Bereich S3 in Bassette (verschiedene Eigentümer) gelagert.

### LOGISTIK

Es werden ca. 200 Hektar neue, an den Verkehr angeschlossene und ausgerüstete Logistik-Plattformen realisiert, wozu nach entsprechender Aufbereitung ein Teil des ausgebaggerten Materials verwendet wird.

### KOSTEN

Der wirtschaftliche Rahmen sieht Kosten in Höhe von 235 Millionen Euro bis zum Abschluss der ersten Phase der Arbeiten vor.

### ZEITPLAN

Die Prüfungsphase beim Ministerium wird voraussichtlich etwa ein Jahr in Anspruch nehmen. Die Arbeiten der ersten Phase werden ca. 4 Jahre für den Bau der Infrastrukturen erfordern. Gleichzeitig wird die Anlage zur Aufbereitung des ausgebaggerten Materials realisiert. Die Vertiefung der Kanäle wird weitere 2 Jahre erfordern.

Sofern die Charakterisierung des ausgehobenen Materials aus dem Zentrum des Schutzbauwerks ein günstiges Ergebnis liefert und die künstlichen Inseln von Via Trieste und des Verwaltungsviertels wieder genutzt werden, reduziert sich der Zeitbedarf um insgesamt 3 Jahre.

Sobald der Genehmigungsablauf abgeschlossen ist und der Beschluss des CIPE vorliegt, wird die Ausschreibung in die Wege geleitet, um die Arbeiten in den Anfangsmonaten des Jahres 2019 beginnen zu können.

### ZWEITE PHASE

Sobald die Arbeiten der ersten Phase beendet sind und die Aufbereitungsanlage für das Aushubmaterial fertiggestellt ist, beginnt die zweite Phase, während deren die Vertiefung der Kanäle auf -14,5 Meter beendet wird.

### BAHNLINIE

Der andere Starkpunkt des Umschlaghafens von Ravenna 2017 liegt im Ausbau des Bahnverbindungsnetzes, mit einer Investition von ca. 30 Millionen Euro.

Mit RFI laufen Vereinbarungen, die den Bau einer wichtigen Bahnunterführung und von zwei Güterbahnhöfen im Hafengebiet gestatten werden, um die Durchfahrt der vom Hafen kommenden Züge durch den Hauptbahnhof der Stadt zu vermeiden und sowohl das Rangieren als auch die Verbindungen zu beschleunigen.



*mensile porto di ravenna*  
Ribbon-cutting for the new Liebherr cranes

MAC PORT, with President Matteo Bilotti (in the photo), is a leading company for sales and servicing of port and intermodal handling equipment. Since 1987 MAC PORT has established ongoing relations with over 30 Italian terminals. It is the official partner of Liebherr, the industry leader, and offers a diversified range of port-specific equipment for quayside, offshore and earthmoving activities. The offer of handling equipment is completed by a range of forklift trucks through the partnership with Linde. The company features reliable technical assistance services and training through its subsidiary Alliance Port Service.



# L'importanza di rappresentare Liebherr

## THE IMPORTANCE OF REPRESENTING LIEBHERR

### *Mr Bilotti, what is the overall assessment you can make of Macport 30 years after it was established?*

This is MAC PORT's 30th year in business. From the initial individual company, today MAC PORT and its subsidiaries record an overall turnover of ca. 30 million euros with a workforce of 40 people.

### *What are the company's strong points?*

Dedicated expertise in the port sector, continuity and corporate stability. Representing LIEBHERR throughout Italy has proven to be an added value. Is further growth possible, and how can it be implemented? The trend seems to be consolidated in Italy. I think that new markets can guar-

antee further development, and we are working towards this.

*The Port of Ravenna has new challenges ahead, precisely a deeper seabed and areas for investments. The latter is a rare strong point in Italian ports today. What potential can it express?*

Dredging is necessary and must be accomplished, and so must road and railway infrastructures that serve the port. We actually need a single set of solutions to win future challenges.

The Port of Ravenna is one of a kind. Private areas near the quayside undoubtedly have a strong appeal to guarantee long-term investments, perhaps by attempting to be more attractive to the industry?

The Port of Ravenna's potential is intrinsically related to its conformation but practical answers are necessary to solve the problems we know.

## Bilotti, a trent'anni dalla nascita, quale bilancio fa di Mac Port?

Quest'anno ricorre il 30° anno di attività di Mac Port. Dalla ditta individuale degli inizi, oggi Mac Port e le proprie collegate hanno un fatturato complessivo di circa 30 mil. e occupano 40 persone.

### Quali sono i punti di forza dell'azienda?

La specializzazione nel settore portuale, la continuità e la stabilità aziendale.

Rappresentare Liebherr per tutto il territorio nazionale si è rivelato essere un valore aggiunto.

### È possibile crescere ancora e in quale modo?

In Italia il trend sembra consolidato, penso che nuovi mercati potranno garantire ulteriore sviluppo e su questo ci stiamo lavorando.

**Il porto di Ravenna è atteso da nuove sfide: fondali più profondi e aree per investimenti, quest'ultimo un punto di forza ormai raro nei porti italiani. Quali potenzialità potrà esprimere?**

I fondali servono e sono da realizzare, così come le infrastrutture stradali e ferroviarie a servizio del porto, di fatto serve un unicum di soluzioni per vincere le sfide del futuro.

**Ravenna è un porto unico nel suo genere, le aree private a ridosso delle banchine sono senza dubbio un forte appeal per garantire investimenti a lungo termine, magari provando ad attrarre più industria?**

Le potenzialità del porto di Ravenna sono intrinseche alla sua conformazione, ma occorrono risposte concrete ai problemi che conosciamo.



### DIE BEDEUTUNG, LIEBHERR ZU VERTREten

**Herr Bilotti, welche Bilanz können Sie dreißig Jahre nach Entstehung von Mac Port ziehen?**

Dies ist das 30. Tätigkeitsjahr von Mac Port. Die ursprünglich als Einzelgesellschaft entstandene Firma Mac Port und ihre angeschlossenen Unternehmen machen heute einen Gesamtumsatz von ca. 30 Mil. Euro und beschäftigen 40 Personen.

### **Welche sind die Starkpunkte der Firma?**

Die Spezialisierung auf den Hafen-Bereich, die Kontinuität und die Stabilität des Unternehmens. Die Vertretung von Liebherr auf dem ganzen Landesgebiet hat sich als Mehrwert erwiesen.

### **Können Sie weiter wachsen, und wie?**

Der Trend in Italien scheint gefestigt zu sein. Meiner Ansicht nach können neue Märkte die

Weiterentwicklung gewährleisten, und auf dieses Ziel arbeiten wir hin.

**Dem Hafen von Ravenna stehen neue Herausforderungen bevor: Vertiefung des Meeresgrunds und Investitionsgebiete. Letztere sind in italienischen Häfen inzwischen eine Seltenheit. Welches Potential kann sich daraus ergeben?**

Die Vertiefung des Meeresgrunds ist notwendig und muss realisiert werden, ebenso wie die Straßen- und Bahnhöfe im Dienst des Hafens. Es ist eine gesamtheitliche Lösung erforderlich, um den Herausforderungen der Zukunft begegnen zu können.

**Ravenna ist ein in seiner Art einzigartiger Hafen. Die Privatbereiche im Rücken der Docks sind zweifellos ein starker Anzugsplatz für langfristige Investitionen. Könnte versucht werden, mehr Industrie anzusiedeln?**

Das Potential des Hafens von Ravenna ist seiner Beschaffenheit zu verdanken, jedoch sind konkrete Lösungen für die Probleme erforderlich, die wir alle kennen.



# Investimenti nel terminal container e aree di sviluppo

di **Riccardo Sabadini**  
*Presidente di Sapir*

La cerimonia di inaugurazione delle nuove gru di TCR è un momento di grande significato per il Gruppo Sapir (Sapir s.p.a. è azionista di maggioranza della società), e per tutto il porto di Ravenna, il porto dell'Emilia-Romagna.

Con il nostro partner Contship Italia, cui è affidata la gestione operativa del Terminal Container, abbiamo condiviso l'opportunità di dare il massimo risalto all'evento, perché i cospicui investimenti tesi a rafforzare la capacità di movimentazione del terminal confermano quanto i



nostri Gruppi credano nelle potenzialità del porto, in una fase cruciale per le sue prospettive.

È stato infatti appena presentato dall'Autorità di Sistema il progetto "Hub portuale", frutto di un lavoro di pianificazione che ha richiesto grande impegno tecnico e capacità di dialogo tra i vari portatori di interessi.

Dalla realizzazione del progetto nei tempi previsti dipende molto del futuro del porto e in generale dell'economia ravennate. Noi oggi lanciamo un forte segnale di fiducia: con i 24 milioni investiti nelle nuove gru Liebherr, ammonta a un totale di 40 milioni di euro, tra il 2014 e il 2018, l'impegno economico sostenuto dal Gruppo SAPIR per migliorare l'equipaggiamento dei terminal (TCR, Sapir e Terminal Nord) e la funzionalità delle aree di movimentazione e stoccaggio al loro servizio.

Crediamo sia un messaggio importante anche perché viene da un soggetto che ha segnato le tappe fondamentali del porto di Ravenna.

La Sapir fu infatti fondata sessant'anni fa con lo scopo

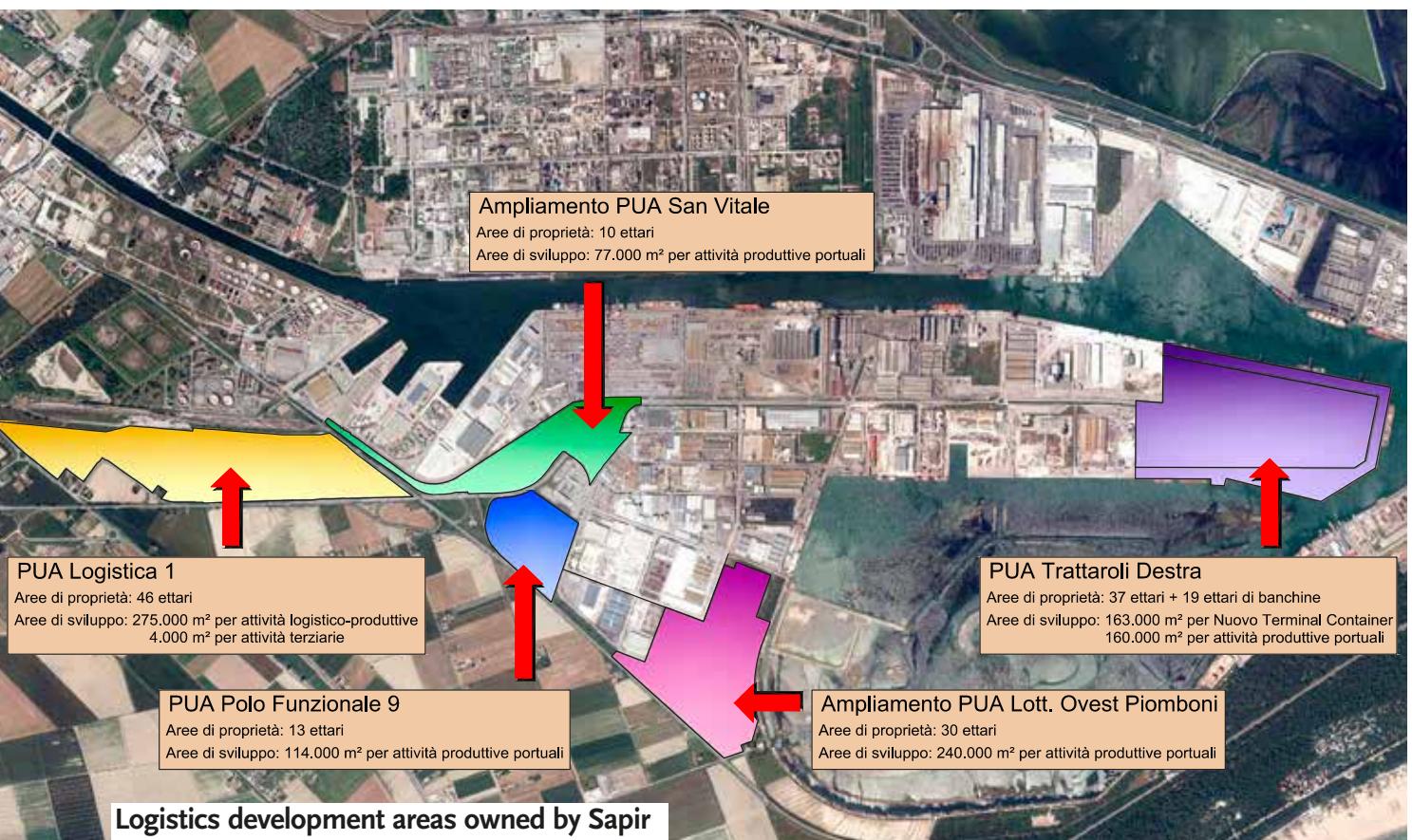
**mensile porto di ravenna**  
**Ribbon-cutting for the new Liebherr cranes**

preciso di progettare e realizzare il porto e ne ha sempre costituito un fattore di crescita nell'interesse generale, garantito dalla maggioranza azionaria in mano pubblica. Anche oggi sentiamo la responsabilità di interpretare un ruolo attivo a favore del porto, non solo con i nostri terminal ma anche in quanto proprietari di 135 ettari di aree destinate allo sviluppo della logistica.

Sono aree direttamente collegate ai terminal e alle banchine e vicine al futuro nodo ferroviario e siamo già al lavoro per renderle operative; pensiamo che esse possano rappresentare un'ottima opportunità per attrarre a Ravenna nuovi investimenti imprenditoriali.

Noi accoglieremo ogni manifestazione di interesse con l'obiettivo primario di dare nuovo impulso al nostro scalo e all'economia ravennate.





## INVESTMENTS IN THE CONTAINER TERMINAL AND DEVELOPMENT AREAS

by Riccardo Sabadini  
President of SAPIR

The ceremony to inaugurate the new TCR cranes is a highly significant moment for the Sapir Group (Sapir s.p.a. is a majority shareholder of the company), and for the entire Port of Ravenna, the Port of Emilia-Romagna.

With our partner Contship Italia, which has been assigned the management of operations at the Container Terminal, we shared the opportunity to ensure the event's utmost visibility. As a matter of fact, the considerable investments made to strengthen the handling capacity of the terminal confirm to what extent our Groups believe in the potential of the port at a crucial time for its prospects.

Indeed the "Port Hub" project has just been presented by the Port Authority. The project is the outcome of planning based on intensive technical commitment and the capacity to establish a dialogue between the various stakeholders.

Project implementation as scheduled is crucial for the future of the port and for the economy of The Ravenna area, in a broad sense. Today we are sending out a powerful message of trust. Counting the 24 million euros invested in the new Liebherr cranes, the economic commitment of the SAPIR Group to improve the equipment of the terminal (TCR, Sapir and Terminal Nord) and the functional features of handling and storage areas that serve them records a total of 40 million euros between 2014 and 2018.

We are convinced that it is an important message, especially if we consider that it is given by a party that has marked the essential stages of the Port of Ravenna.

Indeed, Sapir was established sixty years ago with the precise purpose of designing and creating the port. It has always constituted a growth factor in the public interest, guaranteed by majority public shares.

Even today we feel the responsibility of playing an active role in favour of the port, not only with our terminals but also as owners of 135 hectares of areas intended for logistic development.

These areas are directly linked to terminals and quaysides, and are near the future railway hub. We are already working to make them functional, convinced that they can offer an excellent attractive opportunity for new entrepreneurial investments in Ravenna.

We shall welcome every manifestation of interest with the primary scope of giving new impulse to our port and to the economy of Ravenna.

## INVESTITIONEN IN CONTAINER-TERMINAL UND ERWEITERUNGSBEREICHE

Von Riccardo Sabadini  
Präsident von Sapir

Die Feier zur Einweihung der neuen Kranen TCR ist ein sehr bedeutungsvoller Moment für die Gruppe Sapir (Sapir s.p.a. ist Mehrheitsaktionär der Gesellschaft) und für den gesamten Hafen von Ravenna, den Hafen der Region Emilia- Romagna.

Wir stimmen mit unserem Partner Contship Italia, dem das Management des Container-Terminals übertragen ist, überein, dass das Ereignis so weit wie möglich zur Geltung gebracht werden sollte, denn die hohen Investitionen zur Verstärkung der Umschlagskapazität des Terminals sind eine Bestätigung dafür, wie stark unsere Unternehmensgruppen gerade in dieser für seine Zukunftsperspektiven ausschlaggebenden Phase an das Potential des Hafens glauben.

Gerade wurde der Hafenbehörde Autorità di Sistema das Projekt „Umschlaghafen“ vorgelegt, das Ergebnis einer Planungsarbeit, die hohen technischen Aufwand und große Dialogfähigkeit zwischen den verschiedenen Interessenträgern erfordert hat.

Von der fristgerechten Realisierung des Projekts hängt zum guten Teil die Zukunft des Hafens und, allgemeiner, der Wirtschaft der Stadt Ravenna ab. Wir beweisen heute großes Vertrauen: mit der Investition von 24 Millionen in neue Liebherr-Krane, beläuft sich der Aufwand von 2014 bis 2018 der Gruppe SAPIR für die Verbesserung der Ausrüstung der Terminals (TCR, Sapir und Terminal Nord) und der dazugehörigen Umschlag- und Lagerflächen auf 40 Millionen Euro.

Wir sind der Überzeugung, dass dies ein wichtiges Signal ist, auch weil es von einem Subjekt kommt, das die wesentlichen Etappen des Hafens von Ravenna gekennzeichnet hat. Die Fa. Sapir wurde vor sechzig Jahren gerade zu dem Zweck gegründet, diesen Hafen zu planen und zu realisieren, und war stets einer seiner Wachstumsfaktoren im allgemeinen Interesse, garantiert durch die Tatsache, dass die Aktienmehrheit in öffentlicher Hand ist.

Auch heute fühlen wir die Verantwortung, eine aktive Rolle zugunsten des Hafens zu spielen, nicht nur mit unseren Terminals, sondern auch weil wir Eigentümer von 135 Hektar Fläche sind, die für die Entwicklung der Logistik bestimmt sind.

Sie sind direkt mit den Terminals und den Docks verbunden und liegen in der Nähe des zukünftigen Bahnknotens. Wir sind bereits an der Arbeit, um sie betriebsfähig zu machen. Wir sind überzeugt, dass sie eine ausgezeichnete Chance bieten, neue unternehmerische Investitionen nach Ravenna zu ziehen.

Wir werden jede Interessensbezeugung mit dem vorwiegenden Ziel annehmen, unserem Umschlaghafen und der Wirtschaft von Ravenna neuen Aufschwung zu verleihen.



Cecilia Eckelmann Battistello  
Presidente Contship Italia

# Navi da 8.000-8.500 teus, così i volumi riprenderebbero a crescere

**Quali sono le prospettive del traffico container in Italia e in Alto Adriatico? Lo abbiamo chiesto a Cecilia Eckelmann Battistello.**

L'Alto Adriatico sta recuperando quote significative di mercato attirando servizi diretti dall'Asia con navi di nuova generazione. I vantaggi per servire i mercati dell'Europa dell'est e della Baviera sono evidenti, ma non solo. L'Emilia Romagna, il Veneto e il Friuli Venezia Giulia rappresentano una quota significativa di prodotto interno lordo. Le imprese avranno bisogno di porti competitivi scalati da servizi diretti verso i mercati di importazione ed esportazione. Scali che però diventano convenienti solo se si raggiunge una massa critica di movimento capace di rendere economicamente vantaggioso l'uso di unità sempre più grandi.

## **Il porto di Ravenna quali potenzialità ha rispetto al traffico container?**

Allo stato attuale delle infrastrutture sono estremamente limitate, proprio per le dinamiche di concentrazione tra gli operatori del settore. Se Ravenna fosse dotata di banchine e fondali in grado di ospitare navi da 8000/8500 Teu allora i volumi riprenderebbero a crescere soprattutto per ciò che riguarda gli scambi con il Mediterraneo orientale e il Medio Oriente. Un mercato che è storicamente legato a Ravenna per i traffici di merci deperibili in import ed export.

## **Il Gruppo Contship ha intenzione di partecipare allo sviluppo del terminal container di Ravenna?**

Il Gruppo Contship in passato ha già dichiarato in modo molto chiaro la sua posizione in merito al progetto di sviluppo del porto. Contship, con il suo azionista di riferimento Eurokai, ha richiesto la condizione che ci siano almeno 14,5 m. di pescaggio in modo da poter attrarre navi da 8000/8500 Teu. Diversamente, ogni altra ipotesi di sviluppo si trasformerà in uno spreco di risorse e un'inutile perdita di tempo. Sono già stati persi molti anni.

### 8,000-8,500 TEU VESSELS TO ACHIEVE HIGHER TRAFFIC VOLUME

**Cecilia Eckelmann Battistello**  
President of Contship Italia

#### **What are the prospects for container traffic in Italy and in the Northern Adriatic? We asked Cecilia Eckelmann Battistello.**

The Northern Adriatic is gaining impressive market shares by attracting direct services from Asia with new generation ships. The advantages for the East European and Bavarian markets are obvious, but they are not the only ones. Emilia Romagna, Veneto and Friuli Venezia Giulia account for a significant share of the gross domestic product. Companies will need competitive ports with targeted services for the importation and exportation markets. However, these hubs only become convenient if we can handle a critical mass of goods that can make the use of larger vessels economically advantageous.

#### **What is the Port of Ravenna's potential for container traffic?**

This potential is very limited considering the current status of infrastructures as a result of the concentration dynamics of operators in the sector. If Ravenna had quaysides and a seabed that could host 8000/8500 TEU vessels, then volumes would start growing once again, especially for all that concerns exchange with Eastern Mediterranean and Middle Eastern regions, a market that has been historically bound to Ravenna for the import and export traffic of perishable goods.

#### **Does the Contship Group plan on participating in the development of Ravenna's container terminal?**

In the past the Contship Group clearly stated its stand regarding the development project for the port. Contship, with its main shareholder Eurokai, has demanded that there must be at least 14.5 m of water depth to attract 8,000/8,500 TEU vessels. Failing this, all other development theories will be a waste of resources and a pointless waste of time. Many years have already been wasted.

SCHIFFE MIT 8.000-8.500 TEU LADEKAPAZITÄT ZUR WIEDERANKURBELUNG DES UMSCHLAGSVOLUMENS  
Cecilia Eckelmann Battistello - Präsident von Contship Italia

*Welche Zukunftsaussichten hat der Containerverkehr in Italien und insbesondere in der nördlichen Adria? Diese Frage haben wir Frau Cecilia Eckelmann Battistello gestellt.*

Die nördliche Adria holt derzeit bedeutende Marktanteile auf, indem sie die direkte Anfahrt aus Asien mit Schiffen neuer Generation attraktiv gestaltet. Die Vorteile für die Bedienung der Märkte Osteuropas und Bayerns liegen auf der Hand, aber damit nicht genug. Emilia Romagna, Venetien und Friaul-Julisch Venetien vertreten einen ansehnlichen Teil des Bruttoinlandsprodukts. Die Unternehmen benötigen wettbewerbsfähige Häfen, mit Umschlagleistungen in Richtung der Import- und Exportmärkte. Umschlaghäfen sind jedoch nur dann einträglich, wenn eine derartige Menge Güter gehandhabt wird, dass der Einsatz von immer größeren Einheiten wirtschaftlich vorteilhaft ist.

#### **Welches Potential hat der Hafen von Ravenna in Bezug auf den Container-Verkehr?**

Mit den derzeitigen Infrastrukturen ist das Potential äußerst beschränkt, gerade wegen der Konzentrations-Dynamik unter den Operatoren der Branche. Wenn Ravenna mit den notwendigen Docks und der Wassertiefe ausgestattet wäre, die es ihr erlauben würden, Schiffe mit einer Ladekapazität von 8000/8500 Teu zu hospitieren, würde dies das Wachstum des Geschäftsumfangs vor allem in Bezug auf den östlichen Mittelmeerraum und den Mittleren Orient wieder ankurbeln. Ein Markt, der historisch durch den Import- und Exportverkehr leicht verderblicher Waren an Ravenna gebunden ist.

#### **Beabsichtigt die Gruppe Contship, sich am Ausbau des Container-Terminals von Ravenna zu beteiligen?**

Die Gruppe Contship hat in der Vergangenheit bereits deutlich zu dem Projekt für die Entwicklung des Hafens Stellung genommen. Contship, mit ihrem Hauptaktionär Eurokai, hat die Bedingung gestellt, dass ein Tiefgang von mindestens 14,5 m vorhanden sein soll, um für Schiffe mit einer Ladekapazität von 8000/8500 Teu attraktiv zu sein. Jede andere Lösung für die Entwicklung des Hafens würde sich als Vergeudung von Ressourcen und unnützer Zeitverlust erweisen. Diesbezüglich wurden schon viele Jahre verschwendet.



Milena Fico  
TCR General Manager  
Director

# Equipment rinnovato investiti 24 milioni

## L'analisi tecnica sulle capacità del TCR



Si avvicina il grande giorno dell'inaugurazione delle nostre nuove gru - tre di piazzale ed una di banchina - e confesso che l'emozione è grande. Sarà una grande festa insieme ai nostri azionisti Sapir e Contship, insieme a Mac Port e Liebherr, insieme alle nostre istituzioni pubbliche cittadine, alle autorità locali e regionali e a pregiatissimi ospiti di grande rilievo nel mondo dei trasporti, porti e logistica che condivideranno con noi questo momento davvero importante per la nostra società.

Le nuove e moderne attrezzature sono state realizzate dal gruppo Liebherr, leader mondiale nella costruzione di gru e mezzi di movimentazione e sono frutto di un investimento privato di oltre 24 milioni di euro avviato nel 2015 con l'obiettivo di rafforzare la capacità di movimentazione del nostro terminal, principale terminal container di Ravenna.

Il porto di Ravenna storicamente svolge un ruolo ponte con i mercati del Mediterraneo Orientale ed Estremo Oriente a supporto della competitività del sistema economico della Regione Emilia Romagna e si trova oggi ad affrontare una grande sfida per poter crescere in un contesto di gigantismo ed economie di scala che mettono pressione sulle infrastrutture, richiedendo ingenti investimenti e tempi di risposta sempre più brevi.

TCR quindi ha ritenuto di avviare alcuni anni orsono, un complesso piano di investimenti così da essere in grado di rispondere positivamente a tali nuove condizioni di mercato sempre più esigenti e così velocemente mutevoli.

Oggi quindi abbiamo l'equipment completamente rinnovato sia lato nave sia lato piazzale. Abbiamo messo in produzione tre nuove gru RMGs Liebherr in area export, trasferito sul fascio ferroviario due gru esistenti opportunamente rimodernate ed installato una nuova gru di banchina sempre Liebherr.

L'area di piazzale, con l'inserimento dei nuovi mezzi ha aumentato la capacità di stoccaggio incrementandola di oltre il 60%. Le nuove macchine infatti possono impilare container fino al quinto tiro in altezza e grazie alle più sofisticate soluzioni tecnico costruttive, sono decisamen-

te più performanti in termini di velocità di movimento e capacità di sollevamento. Inoltre, essendo costruite secondo gli standard più evoluti del settore, è migliorata notevolmente anche l'ergonomicità della guida per i nostri operatori.

Altra caratteristica importante delle nuove macchine è quella di permetterci non solo la movimentazione dei container ma anche il sollevamento di merce non containerizzata fino a una portata di 65 tonnellate. Oggi quindi possiamo movimentare una vasta gamma di merce "heavy lift" e fornire ai nostri clienti anche servizi di containerizzazione di carichi speciali direttamente all'interno delle nostre aree, con benefici economici e velocizzazione della loro supply chain.

L'area ferroviaria ora è gestita con due carri ponte (va ricordato che TCR è raccordata e dispone di un impianto che si sviluppa con cinque binari, ciascuno della lunghezza di oltre 400 metri) e ha così raddoppiato la sua potenzialità in termini di produttività ed è in grado di gestire traffici ferroviari rilevanti, superiori ai 40.000 container/anno.

L'area di banchina vede la presenza di quattro gru di cui l'ultima fornita sempre da Liebherr, ha caratteristiche tali che permettono di lavorare navi da oltre 8.000 teus. Come per gli RMGs di recente messi in servizio, la nuova STS è costruita tenendo in considerazione la riduzione dei consumi energetici e l'ergonomia del lavoro utilizzando, dove possibile, soluzioni a recupero di energia e a basso consumo energetico come l'illuminazione realizzata con fari led e la cabina di comando Brieda Dynamic che garantisce una posizione di guida ad elevata ergonomia e tale da permettere ai gruisti di operare con maggiore sicurezza e affidabilità, migliorando ulteriormente le prestazioni.

La nuova gru ha una capacità di sollevamento aumentata del 10% sotto lo spreader (60 tonn) e del 16% sotto al gancio (70 tonn). Questo consente alla gru di sbucare/imbarcare contemporaneamente due container, sia pieni che vuoti, con un deciso e importante aumento delle prestazioni produttive.



# TCR, ottimo team e grande tecnologia

## L'impegno pubblico-privato



**Giannantonio Mingozi**  
neo eletto Presidente  
Terminal Container Ravenna

Ricordo che il parco mezzi di banchina annovera altre due gru di recente revisione tecnico-strutturale completata nel 2014.

Sono infine in fase di completamento importanti investimenti in sofisticati sistemi informatici aventi l'obiettivo di una più efficiente e performante gestione della parte gate in-out. Totem attrezzati con le più moderne tecnologie e telecamere ad hoc, consentiranno alla Guardia di Finanza controlli remotizzati ai camion in ingresso e uscita così da evitare agli autisti, una volta arrivati al gate, di scendere dal proprio mezzo per ottenerne l'autorizzazione a entrare/uscire dal terminal. Ciò significa poter operare con molta più sicurezza e ulteriore riduzione dei tempi di sosta in terminal.

In conclusione, TCR oggi ha tutte le carte in regola per fornire ai propri clienti servizi a 360° di elevata qualità e con elevata produttività assicurando un flusso veloce della merce, da e per le varie destinazioni nazionali ed internazionali. Se nel giro di breve, saranno pronti anche fondali adeguati al naviglio che entrerà in produzione tra pochi anni, obiettivo che la nostra Autorità di Sistema Portuale sta perseguitando con grande impegno e professionalità, allora potremo recuperare competitività dal punto di vista infrastrutturale e raggiungere volumi molto più importanti, in attesa della costruzione del nuovo terminal container che ci farà invece recuperare una posizione di primaria importanza in Adriatico così come Ravenna ha avuto per tanti anni in passato anche per il traffico container.

### Le prime impressioni sul nuovo incarico?

Un ottimo team di operatori, tecnici e dirigenti motivati e in grado di aumentare volumi, tecnologie e servizi offerti ai nostri clienti. Perlopiù giovani con ottima esperienza e uno sviluppo potenziale del terminal che dovrà fare i conti anzitutto con fondali più adeguati. Lo diremo in occasione delle iniziative previste per l'inaugurazione delle nuove gru di banchina e piazzale, assieme a Sapir, Contship, Macport e Liebherr. Credo molto nella politica del Gruppo Sapir di cui facciamo parte, allo stesso tempo credo che l'azionista Contship sia determinante nella politica commerciale e voglia ribadire e rafforzare una collaborazione che nasce nel 2001 e che oggi è di fronte a nuovi traguardi.

Sono ottimista pur registrando TCR in questi ultimi mesi una flessione nei volumi movimentati, che saremo in grado di recuperare anche grazie al sempre maggiore impegno dei nostri azionisti. Spero di essere di aiuto per raggiungere questi obiettivi anche grazie all'esperienza istituzionale, perché chi si impegna in Comune e nelle istituzioni pubbliche può essere un valido supporto anche nel mondo dell'impresa, assumendosi le dovute responsabilità.

### Ha citato i fondali, che cosa auspicate?

Con l'Ads Portuale le occasioni di confronto sono state numerose; nell'ultimo intervento in Consiglio Comunale prima di dimettermi, ho chiesto al presidente Rossi di valutare la situazione dei terminal situati in destra canale che hanno urgenza almeno degli 11,50, avendo le banchine già adeguate e collaudate per tale profondità, come nel caso TCR. Abbiamo ricevuto risposte positive che valuteremo circa i tempi degli interventi. Il progetto presentato a Roma dall'AdSP rappresenta un insieme di miglioramenti del nostro scalo, non solo riguardo ai fondali ma anche a nuove strategie per le casse di colmata e finalmente a una prospettiva di utilizzo di Largo Trattaroli che disegnano un futuro straordinario per il nostro porto. Al momento siamo attenti in particolare alle misure che ci consentirebbero più tranquillità per l'immediato.

### Come sono i rapporti con gli operatori portuali?

Ho sempre considerato Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Servizi Tecnico Nautici, Spedizionieri e Agenti Marittimi ma comunque in generale tutto il mondo degli operatori portuali, un'eccellenza per il nostro scalo, con una sintonia difficile da trovare in altri porti. Siamo uno degli scali che beneficia dell'impegno pubblico e privato, così come il progetto cui facevamo riferimento prima dimostra; una qualità che non va persa e che testimonia come ormai l'economia e l'occupazione di Ravenna siano in gran parte legate al nostro porto.

## 24 MILLION EUROS INVESTED IN NEW EQUIPMENT

Technical analysis of TCR's capacity

Milena Fico

Managing Director, TCR

The long-awaited inauguration day of our new cranes is drawing close. There are three rail mounted gantry cranes and one ship-to-shore. I admit that there is a lot of excitement. It will be an impressive celebration with our shareholders Sapir and Contship, along with Mac Port and Liebherr, the public institutions of Ravenna, local and regional authorities and highly renowned guests from the world of transports, ports and logistics who will share this important moment for our company.

The modern new equipment has been produced by the Liebherr Group, world leader in the construction of cranes and handling equipment. This equipment is the outcome of a private investment of more than 24 million euros that commenced in 2015 to strengthen the handling capacity of our terminal, Ravenna's main container terminal.

The Port of Ravenna has historically connected the Eastern Mediterranean and Far Eastern markets to support the competitiveness of the Emilia Romagna Region's economic system. Today it is facing the remarkable challenge of developing in a context that features gigantic facilities and scale economies, which apply pressure on infrastructures and demand massive investments with a very quick turnaround.

Hence, a few years ago TCR decided to start a complex investment plan to provide a positive response to these increasingly demanding and rapidly changing new market conditions.

Subsequently, today we have completely renewed our equipment both seaside and shoreside. We have implemented three new Liebherr RMGs cranes in the export area, moved two existing cranes that have been appropriately updated to the railway strip and installed a new shoreside crane that was always produced by Liebherr.

The addition of new facilities has increased the storage capacity by over 60%. Indeed, the new equipment can stack containers up to five tiers, and the most sophisticated technical and construction solutions ensure that these cranes are decidedly more performing in terms of handling speed and hoisting capacity. Furthermore, since they are constructed according to the latest standards, driving ergonomics have also considerably improved for our operators.

Another important feature of the new machines is that they allow us both to handle containers and also hoist goods that are not containerized up to a capacity of 65 tons. Hence, today we can handle an extensive range of "heavy lift" goods and offer our clients containerisation services for special cargo directly inside our premises, with economic benefits and speeding up their supply chain.

The railway area is now managed by overhead cranes (we must note that the TCR is connected and based on five tracks, each with a length of over 400 m). This has doubled its potential in terms of productivity, allowing the management of important railway traffic in excess of the 40,000 containers/year.

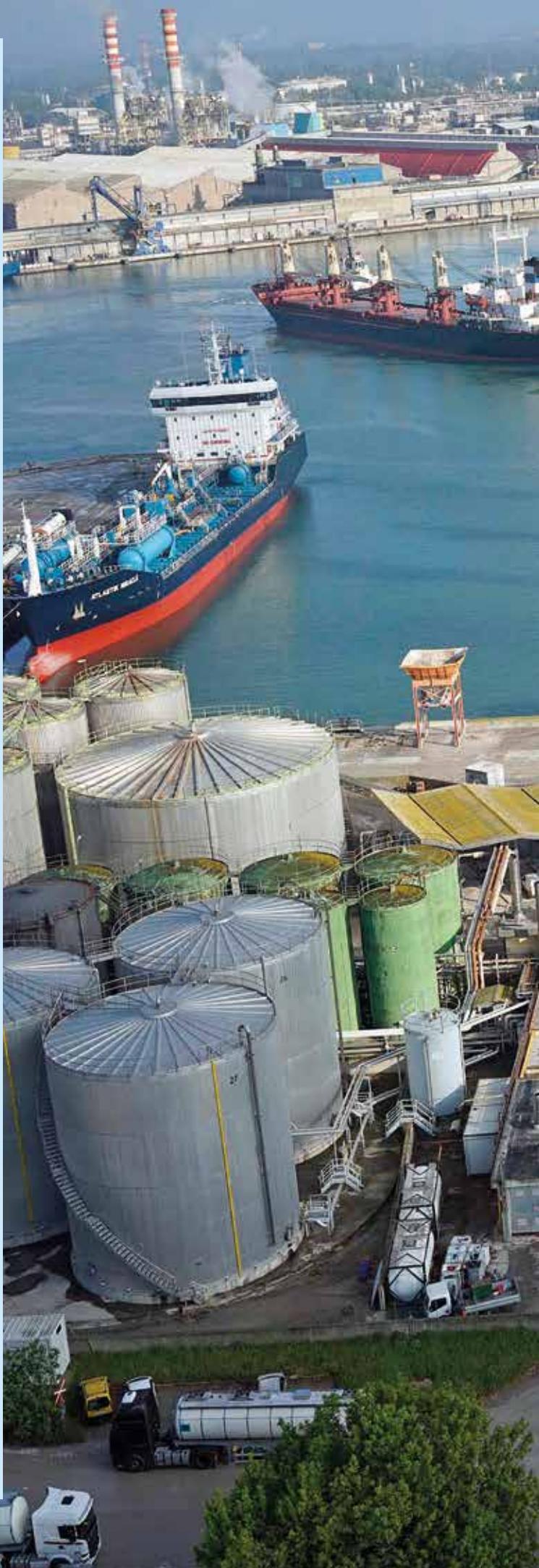
The quayside area has four cranes, the last of which was provided always by Liebherr. Its features allow us to work on ships that exceed 8,000 TEUs. As for the RMGs that have recently started operating, the new STS has been built by taking into account reduced energy consumptions and work ergonomics. Hence, energy recovery solutions and low energy consumption, such as lighting based on LED lights and the Breda Dynamic control cabin that ensures a highly ergonomic driving position and allows crane operators to work with the utmost safety and reliability, have been used as far as possible to further improve performance.

The new crane has a 10% higher hoisting capacity under the spreader (60 tons) and 16% under the hook (70 tons). This allows the crane to load/unload two containers at the same time, both full and empty, with a considerable and important increase in productive performance.

It must be said that quayside facilities include another two cranes, which have been recently submitted to technical and structural revision that was completed in 2014.

Finally, important investments are being made in sophisticated IT systems to enhance the efficient and highly performing management of the gate in-out section. Info points equipped with cutting edge technological solutions and custom-designed video cameras will allow the Customs Police to perform remote checks of incoming and outgoing trucks in order to prevent drivers, on arriving at the gate, from stepping out of their vehicle to obtain the authorisation to enter/leave the terminal. This ensures the utmost operational safety and further reduces waiting times at the terminal.

Concluding, today TCR has all it takes to provide clients with high quality all-round services and excellent productivity, ensuring a rapid flow of goods to and from the various national and international destinations. If, in the short term, an adequate seabed is prepared for vessels that will be built in a few years, a goal our Port Authority is pursuing with determination and professional expertise, then we shall recover infrastructural competitiveness. Hence we will be able to handle more important volumes, while awaiting the construction of the new container terminal that will, instead, ensure us a leading position in the Adriatic once again. Indeed Ravenna has been a leader for many years in the past also in the sector of container traffic.





**EQUIPMENT ERNEUERT,  
24 MILLIONEN INVESTIERT  
Technische Analyse der Kapazitäten des Terminals**

**Milena Fico**  
**TCR Geschäftsführer**

Der große Tag der Einweihung unserer neuen Krane, drei Depot- und ein Dockkran – kommt näher und ich gestehe, dass die Emotion stark ist. Es wird ein großes Fest sein, zusammen mit unseren Aktionären Sapir und Contship, mit Mac Port und Liebherr, den öffentlichen Institutionen unserer Stadt und der Region, sowie hochgeschätzten, in der Welt der Transporte, der Häfen und der Logistik bedeutenden Gästen, die mit uns diesen für unsere Gesellschaft so wichtigen Moment erleben werden.

Die neuen, modernen Krananlagen wurden von der Gruppe Liebherr realisiert, dem weltweiten Führer auf dem Gebiet des Baus von Kranen und Erdbewegungsfahrzeugen. Sie sind das Ergebnis einer privaten Investition von über 24 Millionen Euro, die im Jahr 2015 mit dem Ziel eingelegt wurde, die Umschlagskapazität unseres Terminals, d.h. des wichtigsten Container-Terminals von Ravenna zu steigern.

Der Hafen von Ravenna bildet eine historische Brücke zu den Märkten des östlichen Mittelmeerraums und des Fernen Orients, stützt die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftssystems der Region Emilia Romagna und steht heute einer großen Herausforderung gegenüber, um in einem Umfeld von Riesenhaftigkeit und Größenvorteilen wachsen zu können, die die Infrastrukturen unter Druck setzen, und immense Investitionen und immer kürzere Reaktionszeiten erfordern. TCR hat daher vor einigen Jahren beschlossen, einen komplexen Investitionsplan in die Wege zu leiten, um positiv auf diese neuen Marktbedingungen einzugehen, die immer höhere Anforderungen stellen und sich ganz rapide wandeln.

Wir haben heute also rundum erneuerte Anlagen, sowohl auf der Dock- als auch auf der Depotseite. Wir haben drei neue Krane RMGs Liebherr im Export-Bereich in die Produktion eingeliefert, zwei bereits vorhandene, entsprechend modernisierte Krane an den Bahnstrang verlagert und einen ebenfalls von Liebherr gelieferten neuen Dockkran installiert.

Die Lagerkapazität des Depotbereichs hat sich durch die Einführung der neuen Krane um über 60% gesteigert. Die neuen Maschinen sind in der Lage, bis zu fünf Ränge Container zu stapeln und sind dank ausgefeilter technisch-konstruktiver Lösungen entschieden leistungsstärker was Laufgeschwindigkeit und Hubkapazität betrifft. Da sie aufgrund der höchsten Standards der Branche realisiert wurden, bieten sie auch bessere ergonomische Bedingungen für unsere Operatoren beim Fahren.

Ein weiteres, wichtiges Merkmal der neuen Maschinen liegt darin, dass wir damit nicht nur Container handhaben können, sondern auch Güter bis zu 65 Tonnen heben können, die nicht in Containern untergebracht sind. Wir können also heute eine breite Palette von "heavy lift"-Waren bewegen und unseren Kunden auch die Containerisierung von Sonderladungen direkt innerhalb unserer Areale bieten, woraus sich wirtschaftliche Vorteile und Zeiteinsparungen für ihre Lieferketten ergeben.

Das Bahnareal ist nun mit zwei Laufkranen ausgestattet (es darf nicht vergessen werden, dass TCR an der Bahn angebunden ist und über eine Anlage mit fünf Gleisen verfügt, von denen jedes über 400 Meter lang ist), so dass sich die potentielle Produktivität verdoppelt hat. TCR ist somit in der Lage, einen relevanten Bahnverkehr mit über 40.000 Containern/Jahr zu bewältigen.

Das Areal der Docks umfasst vier Krane, von denen der neueste ebenfalls von Liebherr geliefert wurde und Merkmale besitzt, die das Laden und Löschen von Schiffen mit über 8.000 Teu Ladekapazität gestatten. Wie bei den erst kürzlich in Betrieb genommenen RMGs, wurde auch der neue STS unter Berücksichtigung der Reduzierung des Energieverbrauchs und der Ergonomie bei der Arbeit konstruiert, wobei nach Möglichkeit Lösungen für die Rückgewinnung von Energie und niedrigen Energieverbrauch angewandt wurden, wie beispielsweise die Beleuchtung mit LED-Strahlern und die Kabine Brieda Dynamic mit Bedienelementen, die hohe Ergonomie beim Fahren gewährleisten und es den Kranfahrern gestatten, mit mehr Sicherheit und Zuverlässigkeit zu arbeiten, so dass sich die Leistungen weiter steigern.

Der neue Kran hat eine um 10% erhöhte Hubkapazität unter dem Spreader (60 tonn) und um 16% unter dem Haken (70 tonn). Dadurch kann der Kran gleichzeitig zwei Container laden/löschen, sowohl im vollen als auch im leeren Zustand, wodurch sich eine deutliche und wichtige Steigerung der Produktionsleistung ergibt.

Ich möchte daran erinnern, dass der Anlagenpark der Docks auch zwei weitere Krane umfasst, die erst kürzlich, d.h. im Jahr 2014 einer technisch-strukturellen Überholung unterzogen wurden.

Abschließen stehen zwei weitere bedeutende Investitionen in anspruchsvolle Datenverarbeitungssysteme vor ihrem Abschluss, deren Ziel es ist, ein effizienteres und leistungsstärkeres Management des Aspekts Gate in-out zu erreichen. Totems, die mit modernsten Technologien und speziellen Videokameras ausgestattet sind, gestatten es der Guardia di Finanza, Remote-Kontrollen der ein- und ausfahrenden Lastwagen vorzunehmen, so dass die Fahrer am Gate nicht gezwungen sind, ihr Fahrzeug zu verlassen, um die Genehmigung zur Ein- oder Ausfahrt aus dem Terminal zu erhalten. Dies gestattet eine wesentlich sicherere Abwicklung und eine weitere Reduzierung der Verweilzeit im Terminal.

Kurz gefasst verfügt TCR heute über alle Voraussetzungen, um ihren Kunden einen allumfassenden Service von bester Qualität und hoher Produktivität bieten zu können und einen raschen Güterfluss von und zu den verschiedenen nationalen und internationalen Anlaufstellen zu gewährleisten. Wenn in Kürze auch die notwendige Wassertiefe für den Kanal bereit stehen wird, der in wenigen Jahren in die Produktion aufgenommen werden soll, ein Ziel, das unsere Hafenbehörde Autorità di Sistema Portuale mit viel Engagement und Professionalität verfolgt, dann werden wir auch die Wettbewerbsfähigkeit unter infrastrukturellen Gesichtspunkten aufholen und ein wesentlich höheres Umschlagsvolumen erreichen, in Erwartung des Baus des neuen Container-Terminals, das uns wieder in eine Stellung vorrangiger Bedeutung in der Adria einbringen wird, wie Ravenna sie in der Vergangenheit lange Jahre auch für den Container-Verkehr innehatte.



**TCR, AN EXCELLENT TEAM AND REMARKABLE TECHNOLOGY**  
**The value of public and private commitment**

**Giannantonio Mingozi**  
newly elected President of Terminal Container Ravenna

**What are your first impressions about your new appointment?**

We have an excellent team of motivated operators, technicians and directors that can certainly increase the volumes, technologies and services offered to our clients. This can especially be achieved with highly skilled young individuals and the development potential of the terminal that will have to first face the challenge of more appropriate water depths. We shall mention this during the initiatives envisaged to inaugurate the new shoreside and seaside cranes, along with Sapir, Contship, Macport and Liebherr. I firmly believe in the policy of the Sapir Group we belong to. I also believe that the shareholder Contship is decisive for the commercial policy and will emphasise and strengthen a partnership that was established in 2001 and which today faces new goals.

I am positive though in recent months TCR has recorded a downward trend in terms of volume handled, which we shall be able to recover also through the growing commitment of our shareholders. I hope to be helpful in achieving these goals, considering my institutional experience, because those who work hard in the Municipality and in public institutions can provide effective support even in the corporate framework by accepting the due responsibilities.

**You mentioned water depth. What do you hope for?**

There have been many opportunities for discussion with the Port Authority. During my last speech at the Municipal Council Meeting before I resigned, I requested President Rossi to carefully assess the situation of the terminals situated on the right side of the canal.

Dredging is absolutely urgent, at least the envisaged water depth of -11.50 m, since the quaysides have already been upgraded and tested for this depth, as in the case of TCR.

We have received positive answers regarding the intervention times, which will be evaluated. The project presented in Rome by the Port Authority envisages a set of improvements for our port not only regarding the seabed but also new strategies for the dredged material containment areas, besides a project to make use of Largo Trattaroli. They define an extraordinary future for our port. Today we are particularly focused on the measures that could solve the most urgent issues.

**How are relations with port operators?**

I have always considered the Harbour Master's Office, Customs, Technical Maritime Services, Forwarding Agents and Shipping Agents and the overall framework of port operators, an excellence for our port, working synergically. This is rarely to be seen in other ports.

We are one of the ports that benefit by public and private commitment, as proven by the project we referred to above. This quality must not be lost, and it witnesses that the economic and occupational framework of Ravenna are mostly related to our port.

**TCR, HERVORRAGENDES TEAM UND GROSSARTIGE TECHNOLOGIE**  
**Die Bedeutung des öffentlich-privaten Engagements**

**Giannantonio Mingozi,**  
neugewählter Präsident der Fa. TCR Ravenna

**Die ersten Eindrücke bezüglich Ihrer neuen Aufgabe?**

Ein hervorragendes Team von Operateuren, motivierte Techniker und Manager mit der Fähigkeit, zweifellos die Volumen zu steigern, Technologien und Leistungen im Dienst unserer Kunden.

Zum großen Teil junge Leute mit bester Erfahrung und ein potentieller Ausbau des Terminals, der in erster Linie der Herstellung einer besser geeigneten Wassertiefe bedarf. Wir werden das anlässlich der Initiativen sagen, die zu Einweihung der neuen Dock- und Depotkrane vorgesehen sind, zusammen mit Sapir, Contship, Macport und Liebherr.

Ich habe volles Vertrauen in die Politik der Gruppe Sapir, zu der wir gehören, und zugleich glaube ich, dass der Aktionär Contship für die Handelspolitik ausschlaggebend ist und eine Zusammenarbeit betonen und verstärken will, die im Jahr 2001 begann und heute mit neuen Zielsetzungen konfrontiert wird.

Ich bin Optimist, obwohl TCR in den letzten Monaten einen Rückgang des Umschlagsvolumens verzeichnet hat, den wir auch dank des immer stärkeren Engagements unserer Aktionäre wieder aufzuholen in der Lage sein werden.

Ich hoffe, zum Erreichen dieser Ziele auch dank meiner institutionellen Erfahrung beizutragen, denn wer sich in der Gemeinde und in den öffentlichen Institutionen engagiert, kann eine wertvolle Stütze auch in der Welt der Unternehmen sein und die entsprechenden Verantwortlichkeiten übernehmen.

**Sie haben die Wassertiefe erwähnt, was erwarten Sie?**

Wir hatten zahlreiche Gelegenheiten, uns mit der Hafenbehörde Autorità di Sistema Portuale auseinanderzusetzen.

Bei meiner letzten Rede im Gemeinderat vor meinem Rücktritt habe ich den Präsidenten, Herrn Rossi, gebeten, sorgfältig die Situation der Terminals zu erwägen, die sich auf der rechten Kanalseite befinden und dringend eine Wassertiefe von mindestens 11,50 m benötigen, da die Docks für diese Tiefe bereits geeignet und geprüft sind, wie im Fall von TCR. Wir haben darauf positive Antworten erhalten, die wir im Hinblick auf die Dauer der notwendigen Maßnahmen bewerten werden.

Das in Rom von der Autorità di Sistema Portuale vorgelegte Projekt beinhaltet eine gesamtheitliche Verbesserung unseres Umschlaghafens, nicht nur in Bezug auf die Wassertiefe, sondern auch auf neue Strategien für die künstlichen Inseln und schließlich eine Nutzungsmöglichkeit von Largo Trattaroli, die eine strahlende Zukunft für unseren Hafen abzeichnen. Im Moment sind wir besonders auf die Maßnahmen bedacht, die uns mehr Zuversicht für die unmittelbare Zukunft gestatten würden.

**Wie sind die Beziehungen zu den Operateuren des Hafens?**

Ich habe Hafenbehörde, Zollagentur, Technische Schifffahrtsdienste, Spediteure und Schiffsmakler, aber generell auch alle anderen Operateure des Hafens schon immer als Pluspunkt für unseren Güterhafen betrachtet, mit einem Einvernehmen, das in anderen Häfen zur schwerlich zu finden ist.

Wir gehören zu den Häfen, denen sowohl das öffentliche als auch das private Engagement zu Gute kommt, wie das Projekt zeigt, von dem gerade die Rede war.

Ein Merkmal, das nicht verloren gehen darf und bezeugt, dass die Wirtschaft und die Beschäftigung in Ravenna zum großen Teil von unserem Hafen abhängig sind.



**“Investiamo l'80% in mezzi meccanici per potenziare la capacità di movimentare rinfuse e container”**

Intervista a Luca Grilli, presidente della Compagnia portuale



**Luca Grilli**  
Presidente  
Compagnia Portuale

**La Compagnia portuale come valuta l'andamento dei traffici portuali?**

La Compagnia Portuale valuta sempre con estrema attenzione l'andamento dei traffici portuali Ravennati, perché sono loro che orientano e indirizzano i nostri investimenti. Investimenti in strumenti di lavoro, in mezzi meccanici, in formazione e in personale. Siamo uno dei primi indicatori di come vanno i traffici del porto, perché siamo l'anello di congiunzione che collega la nave alla terra ferma in una filiera che tanto funziona bene quanto i risultati per il nostro porto saranno buoni. Siamo contenti che i mesi estivi abbiano riallineato i valori percentuali dello scorso anno visto com'era iniziato il 2017, ma siamo frustrati perché sappiamo che il potenziale dello scalo è sicuramente superiore e perfettibile. La strada per il miglioramento è stata intrapresa, speriamo che tutti noi sapremo essere bravi navigatori per questo lungo e complicato percorso.

**Soddisfatti dell'esperienza di Mac Port?**

Collaboriamo con Mac Port da diversi anni e una delle cose che più ci ha fatto credere in loro è la sempre piena disponibilità. Una disponibilità che a differenza di altri fornitori non si ferma nel pre-vendita, ma che continua e tende alla fortificazione del rapporto cliente/fornitore per saldare sempre più quel binomio affinché questo si trasformi in fiducia. Trattano mezzi di indubbia qualità, sono appoggiati da tecnici di grande esperienza, ma nonostante questo è capitato a

volte che abbiano chiesto e soprattutto ascoltato anche il nostro parere su macchine portuali, noi che le navi le sbarchiamo dal 1929, sintomo questo del giusto equilibrio tra coscienza di essere professionisti ma anche modesti e attenti nella vendita di una macchina.

### Ci sono le condizioni per attrarre nuovi investimenti sullo scalo marittimo ravennate?

Credo che tutti i protagonisti del porto risponderebbero in maniera sincera dicendo assolutamente sì, ma risponderebbero così anche se non fossero sinceri, perché pochi minuti dopo li troveremmo tutti al lavoro con la testa china affinché questi nuovi investimenti venissero canalizzati nel nostro scalo. Tutto parte dagli investimenti, che però devono trovare acceleratori di processo e non ostacoli nella loro attuazione.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Daniele Rossi alla presentazione del progetto Hub Portuale 2017 nella sala della Provincia ha detto che sarebbe stato terrorizzato la mattina in cui si fosse svegliato con tanti soldi e zero idee, lui preferisce svegliarsi con idee e poi i soldi per attuarle si trovano. Adesso il Porto di Ravenna deve trovarsi con delle idee e con dei soldi, soldi che devono assolutamente provenire da nuovi investimenti.

### La Compagnia come valuta il traffico delle rinfuse e dei container in Adriatico?

Importanti entrambi, perfezionabile il secondo ma sicuramente vitale il primo.

Visto che prima abbiamo parlato di investimenti, sottolineo che l'80% dei nostri investimenti in mezzi meccanici sono finalizzati a questi due settori.

Da una parte, quanta importanza venga data al container lo si legge in ogni scritto che tratta di logistica perché è la semplificazione del contenimento per eccellenza, tesi confermata anche a Ravenna dove nei piani futuri del nostro scalo si continua a trattare del nuovo Terminal Container. Stessa cosa per le rinfuse, il gigantismo

degli strumenti di lavoro che segue quel tipo di inerti è strabiliante, si pensi solo come piccolo esempio che quando più di vent'anni fa cominciai la mia esperienza lavorativa in Compagnia Portuale avevamo gru con benne della grandezza di circa 3 metri cubi, la grandezza di un Apecar per capirci. Oggi un terminalista che investe e opera nel porto di Ravenna ne ha fra le proprie capacità di grandi fino a 35 metri cubi, la grandezza di una cucina abitabile. È indubbio che per dare risalto a tutti questi aspetti occorrono fondali degni di questo nome, non sempre ma spesso fondali rilevanti portano facilmente vettori più grandi, spesso vettori più nuovi e, non lo devo certo insegnare io, un'economia di scala che trova questi presupposti, in questo mondo risicato di marginalità, rappresenta un buon punto di partenza.

### Come Compagnia Portuale su quali investimenti siete impegnati?

Bella domanda, in uno di quegli investimenti meno tangibili ma più importanti per noi, la sicurezza e la formazione. Abbiamo sempre creduto che alla base di ogni buon servizio ci dovessero essere questi due elementi. Lo dimostrano l'attenzione che mettiamo nella formazione dei nostri nuovi assunti; i continui corsi di aggiornamento che incessantemente hanno come uditori e allievi i nostri oltre 500 portuali; i costi a bilancio degli sforzi economici che questa formazione genera.

Sappiamo però per certo che tutto questo non è sufficiente da solo e allora chiaramente investiamo e investiremo per lo più in mezzi meccanici per offrire il nostro servizio al porto. Investiamo inoltre in macchine movimento terra, Forklift, Reach Stacker e ultimamente in maniera importante in ralle e motrici per le navi traghett. Insomma, investiamo in quello che ci chiede il porto e di cui ha bisogno il porto accompagnandolo sempre con la nostra professionalità, formazione e attenzione per la sicurezza di tutti.



**"WE INVEST 80% IN MECHANICAL EQUIPMENT TO INCREASE OUR BULK CARGO AND CONTAINER HANDLING CAPACITY"**

#### Interview with Luca Grilli, President of Compagnia Portuale

##### **How does Compagnia Portuale assess the trend of port traffic?**

We always assess the Ravenna port traffic trends with extreme care, because they guide and direct our investments. Investments in working tools, in mechanical equipment, in training and personnel. We are one of the chief indicators of how port traffic is going because we are the link between ship and shore in a chain which to the extent that it functions well, the better the results will be for our port. Considering the starting months of 2017, we are pleased that the summer months realigned last year's percentage values, but we're frustrated because we know that the port's potential is certainly greater and can be perfected. We have taken the avenue towards improvement and hope that we'll all be great navigators on this long and complicated voyage.

##### **Are you satisfied with the Mac Port experience?**

We've been working with Mac Port for several years, and one of the things that most convinced us to believe in them is their constant willingness. A willingness which, unlike other suppliers, does not stop at pre-sales but continues and tends to reinforce the client/supplier relationship, to consolidate that twofold term so that it is transformed into trust. Their equipment is of unquestionable quality and they are backed up by technicians with great experience, but nonetheless they have sometimes asked for and above all listened to our opinion on port equipment, we who have been unloading ships since 1929. This is a sign of the right balance between awareness of being professionals but also modest and attentive in the sale of equipment.

##### **Are there the conditions for attracting new investments in the Port of Ravenna?**

I believe that all the players in the port would answer sincerely by saying yes, absolutely; but even if they weren't sincere they'd give the same answer, because a few minutes later we'd find them all working with head bent to have these investments channelled into our port. Everything sets out from investments, which however must find process accelerators and not obstacles to their implementation. The President of the Port Authority Daniele Rossi, at the presentation of the "Port Hub 2017" project in the Provincial Administration Hall, said that he would be terrified if he woke up in the morning with plenty money and no ideas. He would prefer to wake up with ideas, and then go and seek the money. The Port of Ravenna must now find itself with both ideas and money, money which absolutely must come from new investments.

##### **How does the company assess the traffic of bulk cargoes and containers in the Adriatic?**

Both are important, the second could be perfected but the first is certainly vital. Since we talked earlier about investments, I underscore that 80% of our investments in mechanical equipment are targeted for these two sectors. On the one hand, in everything written about logistics we read about the importance given to the container, because it is the simplification par excellence of containment, a view confirmed also in Ravenna where in future plans for our port we are still talking about the new Container Terminal. The same thing with bulk cargoes, the gigantic nature of the equipment for that type of inert material is amazing. Just think of a brief example: when I started working at Compagnia Portuale more than twenty years ago we had cranes with bucket capacity of about 3 cubic metres, the size of an Apecar to give you some idea. Now a terminal operator that invests and works in the Port of Ravenna has equipment that includes capacities up to 35 cubic metres, the size of a kitchen-dining room. Without a doubt, if we want to bring these things to the fore we need seabeds worthy of the name: deep waters, not always but often, easily attract bigger carriers, often newer carriers; and, I certainly don't have to teach anybody this, a scale economy that finds these prerequisites, in this world of scant marginality, is a good point of departure.

##### **What investments are you committed to?**

A good question. We are committed to investing in something less tangible but to us more important: safety and training. We've always believed that these two elements have to be at the heart of every good service. You can see that by the care we put into training our new employees: ongoing refresher courses that incessantly have our more than 500 dockers as listeners and pupils; the costs included in the budget for the economic efforts that this training generates. We certainly know however that all this isn't enough on its own, so we invest and will be investing chiefly in mechanical equipment to offer our services to the port. Moreover we invest in earthmoving machinery, forklifts, reach stackers and recently in a considerable manner in fifth wheel couplings and tractor trucks for ferries. In a few words, we invest in what the port requires us and needs, always accompanying it with our professionalism, training and care for the safety of all.

**"WIR INVESTIEREN ZU 80% IN MECHANISCHE MITTEL ZUM AUSBAU DER UMSCHLAGSKAPAZITÄT VON MASSENGÜTERN UND CONTAINERN"**

#### Interview mit Luca Grilli, Präsident der Hafenbetriebsgesellschaft

##### **Wie beurteilt die Hafenbetriebsgesellschaft die Entwicklung des Hafenverkehrs?**

Die Hafenbetriebsgesellschaft beurteilt stets sehr aufmerksam die Entwicklung des Hafenverkehrs in Ravenna, denn daran orientieren sich unsere Investitionen und deren Zielbestimmung: Investitionen in Arbeitsgeräte, in mechanische Mittel, in Aus- und Weiterbildung, in Personal. Wir gehören zu den wichtigsten Indikatoren für die Entwicklung des Hafenverkehrs, da wir das Bindeglied zwischen Schiff und Festland bilden. Je besser diese Verkettung funktioniert, desto besser sind die Ergebnisse für unseren Hafen. Angesichts des nachteiligen Beginns im Jahr 2017 sind wir froh, dass die Sommermonate wieder die Prozentwerte des vergangenen Jahres erreicht haben, jedoch sind wir auch enttäuscht weil wir wissen, dass das Potential dieses Umschlaghafens zweifellos höher ist und gesteigert werden kann. Der Weg zur Verbesserung wurde jetzt eingeschlagen. Hoffen wir, dass wir alle in der Lage sein werden, gute Seefahrer auf diesem langen und komplizierten Kurs zu sein.

##### **Sind Sie mit der Erfahrung mit Mac Port zufrieden?**

Wir arbeiten schon seit einigen Jahren mit Mac Port zusammen und eine der Tatsachen, die unser Vertrauen in diese Firma am meisten gestärkt hat, ist die jederzeit uneingeschränkte Bereitschaft. Eine Bereitschaft, die sich im Unterschied zu anderen Lieferanten nicht auf die Zeit vor dem Verkauf beschränkt, sondern sich fortsetzt und darauf abzielt, die Beziehung zwischen Kunden und Lieferant zu stärken, um dieses Binom immer fester zu verknüpfen, damit es sich in Vertrauen wandelt. Die Firma vertreibt Maschinen von unbezweifelbarer Qualität und stützt sich auf Techniker mit großer Erfahrung. Trotzdem ist es vorgekommen, dass man unsere Meinung über bestimmte Hafeneinrichtungen eingeholt und vor allem berücksichtigt hat. Schließlich befassen wir uns mit dem Löschen von Schiffen seit 1929, ein Anzeichen für das richtige Gleichgewicht zwischen dem Bewusstsein, Fachleute zu sein und der Bescheidenheit und Achtsamkeit beim Verkauf einer Maschine.

##### **Bestehen die Voraussetzungen, um neue Investitionen im Umschlaghafen von Ravenna anzulocken?**

Ich glaube, dass alle Hauptfiguren des Hafens darauf aufrichtig „absolut ja“ antworten würden. Sie würden die gleiche Antwort aber auch geben, wenn sie nicht aufrichtig wären, denn wenige Minuten später würden wir sie bereits mit eifriger Händen an der Arbeit sehen, um dafür zu sorgen, dass diese neuen Investitionen unserem Hafen zu Gute kommen. Alles beginnt mit den Investitionen, die jedoch bei ihrer Anwendung auf Beschleuniger treffen müssen, nicht auf Hindernisse. Der Präsident der Hafenbehörde Daniele Rossi hat bei seiner Präsentation des Projekts Umschlaghafen 2017 im Saal der Provinzverwaltung gesagt, er würde entsetzt sein, wenn er eines morgens aufwachen würde mit viel Geld in der Tasche, aber ohne Ideen. Er würde lieber mit guten Ideen aufwachen. Das Geld zu ihrer Umsetzung findet sich dann. Der Hafen von Ravenna braucht im Moment sowohl Ideen als auch Geld, das unbedingt aus neuen Investitionen kommen muss.

##### **Wie beurteilt die Hafenbetriebsgesellschaft den Massengüter- und Containerverkehr auf der Adria?**

Beide sind wichtig, ausbaubar ist der Zweite, lebenswichtig ist jedoch zweifellos der Erste. Da gerade von Investitionen die Rede war, möchte ich unterstreichen, dass 80% unserer Investitionen für mechanische Mittel für diese beiden Sektoren bestimmt sind. Wieviel Bedeutung dem Container beigemessen wird, kann man in jedem Schriftstück lesen, das sich mit Logistik befasst, denn der Container ist die Vereinfachung der Verpackung par excellence, was sich auch in Ravenna bestätigt, wo die Zukunftspläne für unseren Umschlaghafen sich stets um das neue Container-Terminal ranken. Gleicher gilt für die Massengüter, wo die Riesenhäufigkeit der Arbeitsmittel für diesen Warentyp überwältigend erscheint. Man bedenke als kleines Beispiel nur die Tatsache, dass wir bei meinem Arbeitsantritt bei der Hafenbetriebsgesellschaft vor über zwanzig Jahren noch Schaukelkräne mit einem Fassungsvermögen von ca. 3 Kubikmetern hatten, was etwa der Größe eines Ape Kleintransporters entspricht, um es sich bildlich vorzustellen. Heute haben die Terminal-Betreiber, die im Hafen von Ravenna investieren und arbeiten, Maschinen, die bis zu 35 Kubikmeter fassen, was etwa der Größe einer Wohnküche entspricht. Es steht außer Zweifel, dass zur richtigen Nutzung dieser Aspekte eine Wassertiefe erforderlich ist, die diese Bezeichnung wert ist. Nicht immer, aber sehr häufig bringt die größere Wassertiefe auch größere, oft auch neuere Frachter. Und es ist zweifellos nicht nur meine Aussage, dass damit ein Größenvorteil entsteht, dessen Gegebenheiten in diesem Umfeld knappster Gewinnspannen zweifellos einen guten Ausgangspunkt darstellen.

##### **Welche Investitionen stehen bei der Hafenbetriebsgesellschaft auf dem Programm?**

Gute Frage. Wir befassen uns mit einer der weniger greifbaren, dafür aber für uns wichtigeren Investition, nämlich Sicherheit und Weiterbildung. Wir sind von jeher der Überzeugung, dass diese beiden Faktoren die Grundlage jeder guten Leistung bilden müssen. Wir beweisen dies mit der Aufmerksamkeit, die wir auf die Aus- und Weiterbildung der neu eingestellten Mitarbeiter verwenden, mit den laufenden Weiterbildungskursen, deren Schüler oder Hörer unsere über 500 Hafenmitarbeiter sind, mit dem in der Bilanz ausgewiesenen wirtschaftlichen Aufwand für diese Bildungsinitiativen. Wir wissen jedoch mit Sicherheit, dass all dies alleine nicht ausreicht. Deshalb investieren wir selbstverständlich vorwiegend in mechanische Mittel für die Erbringung unserer Leistungen im Hafen, und werden auch in Zukunft solche Investitionen tätigen. Darüber hinaus investieren wir in Erdbewegungsmaschinen, Gabelstapler, Greifstapler und neuerdings in relevantem Maße in Sattelkupplungen und Antriebe für Fährschiffe. Das heißt wir investieren in das, was der Hafen von uns verlangt und was der Hafen benötigt, stets begleitet von unserer Professionalität, von Weiterbildung und Sorge für die Sicherheit aller.



# Romagna Acque's plans for a drought-free future

Until 2023, Romagna Acque's investment plan that accompanies the definition of tariffs has allocated another one hundred million euro for infrastructural investments (after the amount already invested in constructing the Standiana water purifier and the associated network) to guarantee better coverage of the entire area.

The main amount concerns the link between Standiana and Montecasale, in the Forlì area. This will be linked up to Cesena and Torre Pedrera to further enhance the safety of the entire system and, particularly, of the Apennines of Forlì and the Rimini area.

# SAPIR TERMINAL OPERATOR A DOOR TO MEDITERRANEAN

Loading-Unloading-Storage

Heavy lifts and Project Cargo, fertilizers, inert products, steel and iron, timber, liquids, goods at controlled temperature, containers



**SAPIR**

SAPIR- PORTO INTERMODALE RAVENNA SpA

via G. Antonio Zani, 1 - 48122 Ravenna

tel. +39 0544 289711 - [segreteria@sapir.it](mailto:segreteria@sapir.it) - [www.grupposapir.it](http://www.grupposapir.it)