

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI  
ITALIAN PORTS ASSOCIATION

IL SISTEMA PORTUALE ITALIANO  
*THE ITALIAN PORT SYSTEM*  
SIL Barcellona 2010

ASSOPORTI



# SOMMARIO

- 6** genova
- 8** la spezia
- 10** savona
- 12** livorno
- 14** carrara
- 16** piombino
- 18** palermo
- 20** messina
- 22** augusta
- 24** cagliari
- 26** ancona
- 28** bari
- 30** brindisi
- 32** catania
- 34** civitavecchia
- 36** gioia tauro
- 38** napoli
- 40** olbia
- 42** ravenna
- 44** salerno
- 46** taranto
- 48** trieste
- 50** venezia
- 52** monfalcone - porto nogaro
- 53** chioggia
- 54** indirizzario autorità portuali  
e aziende speciali porto

## L'Italia dei Porti

Il sistema portuale italiano ha molteplici funzioni e potenzialità ed è inserito in un contesto normativo specifico per lo sviluppo del settore.

Infatti, nella normativa nazionale di regolazione dei porti, sono tracciati i compiti di tutti "gli attori" che operano in porto segnando una netta distinzione tra la parte pubblica che si deve occupare di pianificazione infrastrutturale, di programmazione, di sviluppo, di controllo nonché di infrastrutturazione, e la parte privata che deve occuparsi dello sviluppo di attività economiche e commerciali.

L'espansione della portualità richiede una puntuale pianificazione, tenendo presente la necessità di dare un forte impulso al marketing territoriale al fine di far conoscere le infrastrutture ed i servizi presenti nei territori portuali.

Come rete di nodi primari della filiera logistica, gli scali portuali sono determinanti per i processi di approvvigionamento del sistema produttivo. Inoltre, gli stessi sono uno strumento privilegiato per avviare processi incrementali di riequilibrio dello schema di ripartizione modale dei trasporti interni.

Infine, il sistema dei porti, integratore di professionalità qualificate e risorse imprenditoriali diverse e altamente specializzate, costituisce un patrimonio di know-how per il Paese.

Assoporti, (Associazione dei Porti Italiani, organismo che aggrega le Autorità Portuali, le Aziende Speciali dei Porti, Unioncamere ed alcune Camere di Commercio di città portuali), in sinergia con i propri associati, ed in collaborazione con le altre associazioni di categoria, mira alla realizzazione di politiche di intervento strutturali a favore dell'intermodalità, al fine di stimolare gli operatori economici, verso nuovi processi produttivi con avanzati modelli organizzativi.

Inoltre, Assoporti, nell'ambito della propria attività di rappresentanza, partecipa e contribuisce agli incontri relativi ai sistemi di rete transeuropea dei trasporti in sede Comunitaria. La stessa sostiene interventi propositivi per quanto riguarda la Rete Autostrade del Mare e, in quanto membro dell'Organizzazione dei Porti Europei (ESPO), interviene nei dibattiti sui diversi aspetti relativi alle politiche di sviluppo dei trasporti.

La partecipazione al SIL Barcellona 2010 rappresenta in pieno lo spirito dell'Associazione, la quale si pone quale promotore del sistema portuale del Paese nell'ottica dello sviluppo del settore.

Si ritiene rilevante il fatto che la partecipazione al Salone avvenga insieme all'Unione Interporti Riuniti, proprio in funzione dello sviluppo del sistema di trasporto italiano, guardando ai porti e retro porti insieme.

Fondamentale, infine, la presenza diretta di diverse Autorità Portuali, le quali, quasi tutte, si presentano a loro volta come realtà portuali e logistiche dei rispettivi territori.

## The ports of Italy

*The Italian Port System has many functions and an excellent potential. It is part of a specific law system for the development of this field.*

*The National Law that regulates ports clearly defines the diverse functions between the different "parties" that work in port. There is a clear distinction between the public sector that must plan infrastructures, develop and control, and the private sector that must develop economic and entrepreneurial activities.*

*The expansion of ports requires planning that must take into consideration the necessity of giving a strong impulse to territorial marketing so as to broaden knowledge and information on infrastructures and services located in port areas.*

*As networks of the logistic chain, ports are essential due to the process of acquisition that they bring to the productive system.*

*They are also important instruments to start up schemes of intermodal internal systems.*

*The system of ports is, finally, an essential model of professional and qualified human resources that represent an asset of know-how for the entire country.*

*Assoporti, (the Italian Association of Ports, is an organism that puts together Port Authorities, other special bodies in ports, Chambers of Commerce of port cities and the Italian Organisation of Chambers of Commerce), together with its members and in cooperation with other Associations has, amongst its objectives, that of realizing policies for the development of the field, as well as the enhancing of advanced technologies.*

*As part of its representation activities Assoporti, participates and contributes to the discussions on a European Union level regarding Trans European policies.*

*The Association sustains policies that regard the Network of the Motorways of the Sea and, as a member of the European Sea Ports Organisation (ESPO), it actively participates in discussions regarding the development of the transport system.*

*The participation in the Exhibition SIL Barcellona 2010 represents the will that the Association has to promote the port system of the country.*

*Of significant importance the fact that this participation has been decided together with the Union of Interports Reunited (UIR), underlining the fact that the transport system must look at both ports and hinterland areas.*

*Also fundamental the participation of many Port Authorities of which, almost all, are present as territorial systems.*

# L'ITALIA dei Porti



## PORTI ASSOCIATI AD ASSOPORTI PORTS THAT ARE MEMBERS OF ASSOPORTI

-  PORTI SEDE DI AUTORITÀ PORTUALI  
PORTS THAT AVE PORT AUTHORITIES
-  Porti rientranti nella Circostrizione delle Autorità Portuali  
Ports that are part of Port Authority systems
-  Porti Sede di Aziende Speciali ed altri  
Other Port Organism

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI - ITALIAN PORTS ASSOCIATION - ASSOPORTI





**È** il più grande porto italiano per quantità di traffico totale (oltre 56 mil. di tonn. di merci movimentate annualmente), per numero di linee di navigazione che vi fanno capo (oltre 150 che lo collegano con altri porti nazionali, mediterranei e di tutte le principali zone costiere mondiali) per la vasta gamma di servizi complementari che è in grado di offrire (dalle riparazioni alle costruzioni navali, ai sistemi di telecomunicazioni e di elaborazione dati).

Tutto ciò ne fa lo scalo di riferimento per le aree produttive e di consumo del Nord Italia, ma anche del Centro Europa: in particolare Svizzera, Germania ed Austria.

Il porto dispone di 80 ormeggi su 21.900 metri lineari di banchina, fondali fino a 18 metri e 7.000.000 di mq. di aree con oltre 140.000 mq di magazzini.

I 29 terminal specializzati consentono la movimentazione di tutte le principali categorie merceologiche: rin-

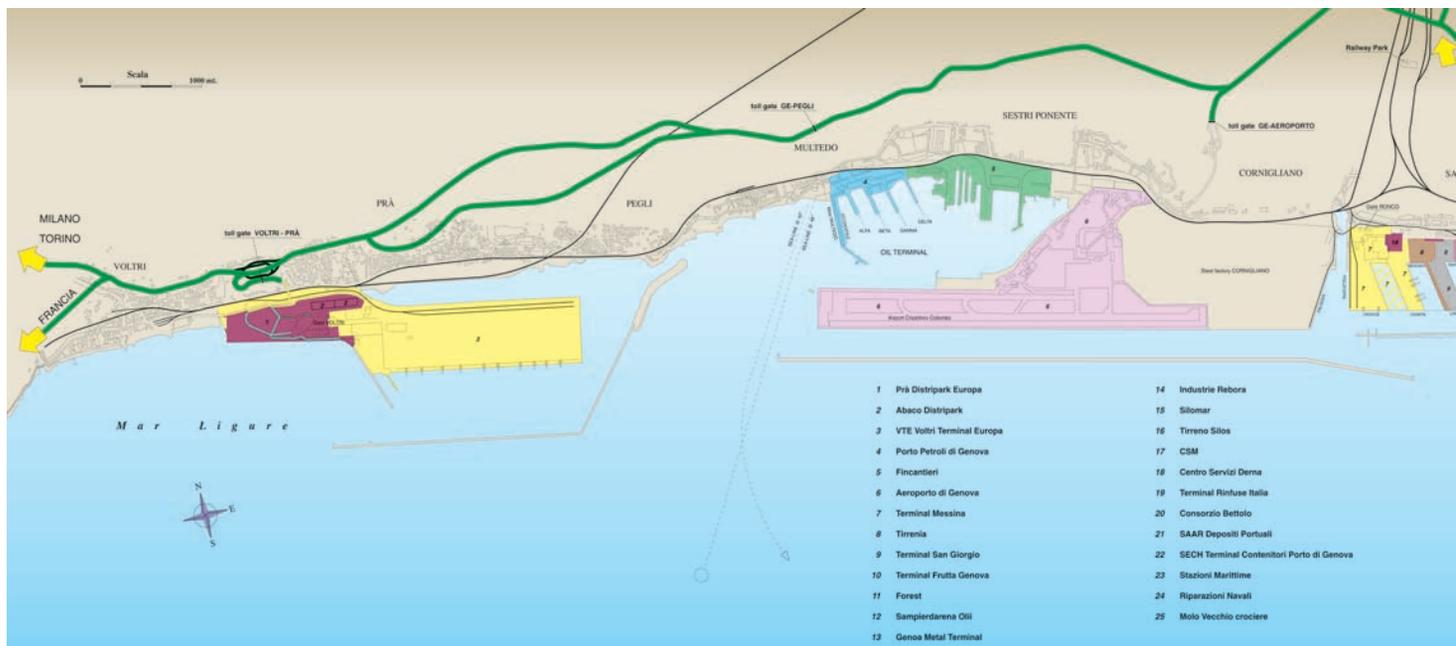
fuse solide e liquide, merci convenzionali, deperibili, acciai, prodotti forestali, RO-RO e containers. Questi ultimi in particolare (circa 1,7 mil. di TEU/anno) trovano accoglienza sia nei terminal del bacino di Sampierdarena che a Voltri, recentemente ampliato.

Rilevanti sono i servizi per i passeggeri (traghetti e crociere) per le cui esigenze Genova dispone di cinque terminal.

Nell'area più antica del porto, a ridosso del centro storico, trovano spazio strutture turistiche (Acquario, Museo del Mare) e servizi per la nautica ed il tempo libero.

Molto attiva è l'industria di riparazione e manutenzione delle navi, con stabilimenti che insistono nella parte est del porto.

Sono in fase di realizzazione, o in corso di attivazione a breve, ampliamenti di banchine destinati ai traffici multipurpose, containers e ro-ro.



**T**he Port of Genoa ranks as the premier Italian port in terms of total traffic, handling over 56 million tons per annum, and offering over 150 liner services to ports worldwide. It is a multi-service port, catering to all key commodity sectors and guaranteeing a full range of vital complementary services, from ship maintenance and repair to customised telecommunications and data processing.

Genoa benefits from its strategic geographic position as the logical Southern European maritime gateway for the major consumer and industrial centres in Northern Italy and Central Europe, specifically, Switzerland, Germany and Austria.

The port covers a total surface area of 7,000,000 sqm with 140,000 sqm of warehouses and features 80 berths with drafts up to 18 metres alongside 21,900 metres of quay-line.

The 29 dedicated terminals are equipped to handle all key commodities: solid and liquid bulk, conventional cargo, perishable goods, steel, forest products, ro-ro and containers. The port offers container handling facilities (approximately 1.7 million teus per annum) in the Sampierdarena basin and in Voltri where the terminal has recently been expanded.

Genoa features five passenger terminals providing a wide range of facilities and services for both cruise and ferry.

The old port, sited alongside the historic centre, is the focal point of the city's major tourist attractions – the Aquarium, the Galata Museum of the Sea – and marinas and leisure activities.

The ship repair, conversions and newbuildings industry is performing strongly, with facilities located in the eastern part of the port.

Construction work is currently underway to expand the quays dedicated to conventional, containerised and ro-ro traffic.





Il porto della Spezia per la sua posizione geografica si qualifica come uno degli scali mercantili più idonei a servire il mercato del nord Italia e sud Europa.

Le riconosciute capacità operative, assieme ad una tradizione di assoluto rilievo nei traffici containerizzati, ne hanno fatto un riferimento nel Mediterraneo, sia per volumi che per la qualità dei servizi.

Le attività svolte coprono un'ampia gamma di traffici: dalle rinfuse solide a quelle liquide, dalle merci varie ai contenitori collocando lo scalo spezzino ai primi posti in Italia nell'ambito dei porti "direct call".

Il sistema infrastrutturale di collegamento con i mercati è di grande efficienza sulla modalità gomma, ma raggiunge l'assoluta eccellenza nell'intermodalità ferroviaria che già supera una quota del 30%.

Con l'obiettivo di incrementare tale quota fino al 50%, l'Autorità Portuale sta sviluppando un nuovo progetto per la realizzazione di un terminal ferroviario con piattaforma logistica nelle aree retroportuali di S. Stefano Magra per incrementare la competitività nei costi del trasporto e nel rispetto dell'ambiente.

Grazie a quanto previsto nel PRP, il porto della Spezia sarà in grado di ottimizzare al meglio le vocazioni marittime che da sempre ne hanno costituito i suoi punti di forza. Verranno sviluppate non solo le infrastrutture a servizio dei traffici portuali, ma anche quelle dedicate al traffico crocieristico delle navi passeggeri. Il masterplan definitivo del nuovo waterfront ed il progetto della nuova stazione crocieristica che prevede la costruzione di un'isola di forma triangolare allungata che consentirà l'accosto, anche contemporaneo, di due navi da crociera. Due ban-

chine della lunghezza di 390 metri l'una e 280 l'altra, permetteranno di disporre di un'offerta diversificata per accogliere le navi di diverse dimensioni che attualmente fanno rotta nel Mediterraneo.

Nello stesso tempo è prevista la razionalizzazione del cluster della cantieristica, che già oggi vede presenti alcuni tra i più importanti cantieri internazionali come Fincantieri, Riva, Baglietto e Perini, aumentando le potenzialità e le capacità di competizione sui mercati.

Il PRP prevede anche interventi per rispondere adeguatamente allo sviluppo della nautica da diporto con l'offerta di nuovi e più validi servizi destinati al turismo nautico nel Golfo, che attualmente già offre moderni, efficienti ed esclusivi porticcioli quali Porto Lotti, Mirabello, Valdettaro, Marina del Fezzano e Cantieri Navali di La Spezia mentre particolare attenzione sarà dedicata alle tradizionali attività legate alla mitilicoltura ed itticultura.



**T**hanks to its geographical position, the port of La Spezia is one of the most eligible ports for the north Italian and south European market.

The acknowledged operative skills, together with the big tradition in container traffic, has made this port a reference point in the Med, both for traffic volumes and quality.

A wide range of activities are carried out: solid and liquid bulks, general cargoes; as regards container traffic, the port of La Spezia is ranked amongst the highest in Italy.

The infrastructural road linking system is very efficient, but rail connections are really first-class, with a rate of more than 30%.

Aiming to increase this rate up to 50%, La Spezia Port Authority is developing the project of a rail terminal with logistics platform in S. Stefano Magra, in order to increase costs competitiveness and environment's protection.

Thanks to the provisions of the Port Plan, the port of La Spezia is able to optimize its maritime vocation that has always been a strong asset. Not only will there be a development of the infrastructures dedicated to cargo traffic, but there will also be a development of Cruise traffic needs for passenger vessels. The definite masterplan of the new Waterfront and the project of a new Cruise and Passenger Station that foresees the construction of an island that has the shape of a triangle and that will allow the entrance of Cruise Ships. Two quays that are long 390 metres one, and 280 the other will allow the port to offer different services and develop traffic that travels into the Mediterranean Sea. At the same time the ship repairing sector is being developed and already has amongst the main companies who work in the port.

The Port Plan foresees interventions that will improve the nautical sector with new offers in the market that aim to be modern, efficient and exclusive even more than they are now.





Il porto di Savona, il più occidentale tra i porti maggiori della Liguria, è scalo di riferimento per l'Italia del Nord Ovest e per il Sud Europa. Si articola in due bacini: quello storico, antistante l'abitato di Savona e, 5 km ad ovest, quello di Vado, di più recente sviluppo. Il porto si integra con aree logistiche retroportuali e lungo la Valbormida.

Complessivamente dispone di 30 ormeggi su 7.000 metri lineari di banchine con fondali fino a 20 metri, oltre 900.000 mq di aree a terra e magazzini per ogni tipo di merce.

I traffici merci che fanno capo ai ter-



minali specializzati dei due bacini portuali, riguardano diverse tipologie merceologiche: rinfuse liquide e solide (industriali e alimentari), container, autoveicoli nuovi, prodotti siderurgici e forestali e merci varie; nello specifico settore della frutta, il porto è leader nel Mediterraneo.

Nel comparto passeggeri, Savona è homeport di Costa Crociere (che gestisce direttamente il nuovo terminal) e si colloca fra le principali realtà crocieristiche del Mediterraneo; significativa anche la componente dei traghetti per la Corsica.

I più importanti progetti di sviluppo nel comparto merci riguardano la realizzazione, mediante project financing, di un terminal contenitori da 600.000 TEU nella rada di Vado (superficie 200.000 m<sup>2</sup>, banchina 700 m, pescaggio da 15 a oltre 20 m); lo sviluppo delle relazioni ferroviarie verso l'hinterland mediante mezzi di trazione dedicati; l'allestimento di aree retroportuali per servizi di logistica alla merce in transito.

Per quanto riguarda il comparto passeggeri, a Savona sono in corso la realizzazione del terzo accosto dedicato alle crociere (325 m) e l'espansione delle strutture ricettive.

La riqualificazione del waterfront ed il potenziamento dei cantieri e dei servizi per la nautica da diporto completano il percorso di espansione.

**P**ort of Savona is the western call among Ligurian major ports and landmark for north-western Italy and Southern Europe. It consists of two basins: the historical one, which is in front of the urban area and the more recently developed basin of Vado located 5 km west of Savona. The port is integrated with logistic areas behind the port and along the Bormida valley.

All in all the basin of Savona has 30 berths on quays for an extension of 7.000 metres with depths up to 20 metres, port areas for 900.000 sqm and warehouses for any kind of cargo.

Different kinds of cargo heading to both basins' specialized terminals, consist in: liquid and dry bulk (industrial and food bulk), container, new cars, iron and steel products, forest products and general cargo. Savona is also the leading port in the Mediterranean as regards the specific sector of fruit.

With reference to passengers, Savona is the homeport of Costa Crociere (which directly manages the new terminal) and it is among the major Mediterranean cruise ports. Ferries connections to Corsica are also rather significant.

As regards developments in the cargo handling sector the most important projects are aimed at: the realization in project financing of a container terminal in the harbour of Vado with a capacity of 600.000 TEU (total surface of 200.000 sqm, a 700 metres quay and draught between 15 and 20 metres); the improvement of the railway services to the hinterland through the provision of dedicated locomotives and shunting engines; the setting up of logistic service

areas behind the port for transiting goods.

As far as the passenger sector is concerned, a third berth - 325 metres long - for cruise vessels and the enlargement of welcoming structures are both under construction.

Waterfront upgrading and the strengthening of shipyards and services for recreational boating complete the expansion plan.





Il porto di Livorno è il principale scalo marittimo dell'Italia centro settentrionale. E' un porto polifunzionale, che può ricevere negli oltre venti terminal a disposizione tutti i tipi di navi e di merci (dai contenitori alle auto, dai prodotti petroliferi e chimici alle merci varie ed ai RO-RO fino ai passeggeri) ed offre un elevato grado di specializzazione e modernità delle attrezzature disponibili. Oltre 7.500 navi da e verso altri porti mediterranei (nazionali e non) ed aree costiere oceaniche scalano annualmente il porto.



Complessivamente oltre 60 servizi di linea regolari sia su rotte inframediterranee che su rotte provenienti da porti extra Mediterraneo fanno capo a Livorno.

Il retrostante Interporto Toscano ed i collegamenti con le reti stradali e ferroviarie rendono il porto di Livorno una struttura a servizio di un bacino di utenza che va ben oltre il territorio regionale.

Complessivamente il porto dispone di 90 ormeggi, 12.000 metri lineari di banchine con fondali che raggiungono 13 m., 2.500.000 mq. di aree a terra di cui



56.500 mq. di magazzini in area demaniale.

Livorno rappresenta anche un importante polo passeggeri per i collegamenti con le isole dell'arcipelago toscano, con la Sardegna e con la Corsica nonché porto di traffici crocieristici, potendo offrire una stazione marittima che accoglie oltre 3.000.000 di passeggeri all'anno.

Sono presenti in porto tutti i principali servizi per le merci e per le navi, ivi compresi bacini di carenaggio.



**L**eghorn is the main sea port of central-northern and Italy. It is a multipurpose call that can accommodate in its more than twenty terminals all kinds of vessels and commodities (from containers to cars, from chemical and petroleum products to general cargo and Ro-Ro, as well as passengers).

It offers high levels of specialization and updated facilities. More than 7.500 vessels call the port yearly from/to Mediterranean ports (national and foreigners) and coastal areas all over the world. All in all more than 60 regular line services on Mediterranean and extra Mediterranean sea routes have in Leghorn their port of call.

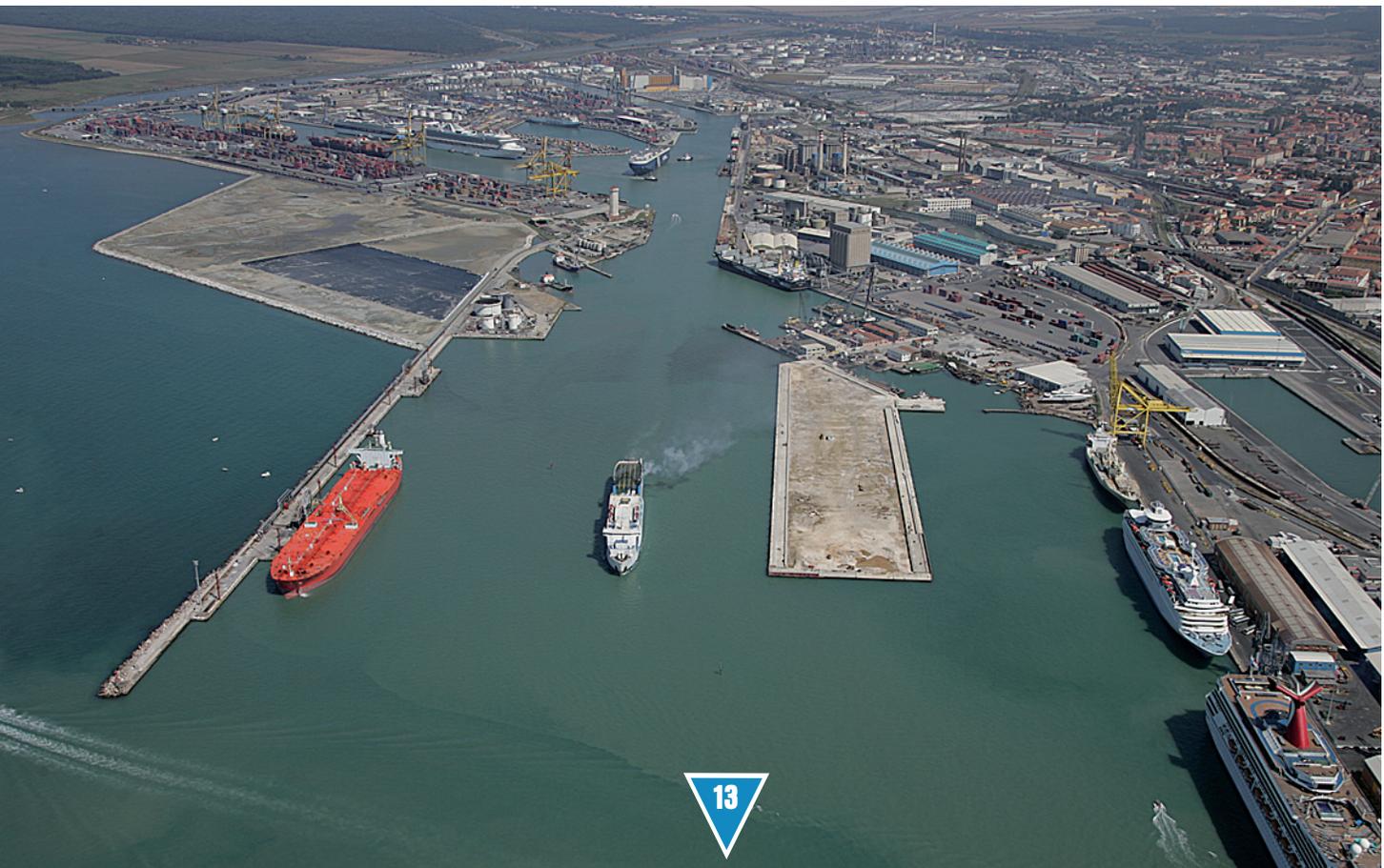
The inland terminal "Toscano", which is right behind

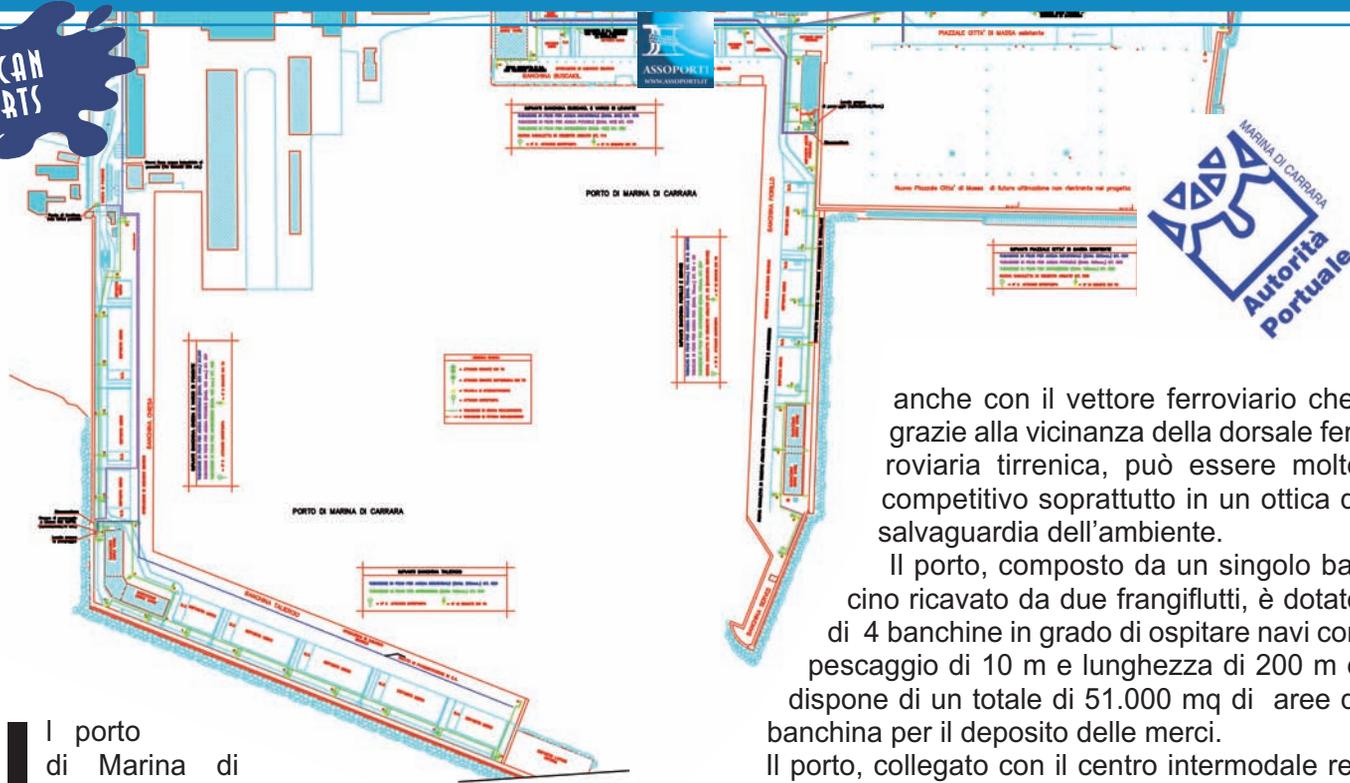
the port, and the connections with the road and railway networks make the port of Leghorn as a structure serving a catchment area which goes far beyond the region's territory.

All in all the port is made up of 90 berths, quays for an extension of 12.000 metres with depths up to 13 metres, and port areas for 2.500.000 sqm - 56.500 sqm of which are warehouses on public domain area.

Leghorn is also an important passenger's nodal centre for the sea connections with the Tuscan archipelago, Sardinia and Corsica. It is also a cruise port as it offers a cruise terminal accommodating 3 millions passengers a year.

All main services to vessels and goods are provided in port, dry docks included.





Il porto di Marina di Carrara movimentava oltre tre milioni di merci all'anno di cui la maggior parte è rappresentata da merci in

anche con il vettore ferroviario che, grazie alla vicinanza della dorsale ferroviaria tirrenica, può essere molto competitivo soprattutto in un'ottica di salvaguardia dell'ambiente.

Il porto, composto da un singolo bacino ricavato da due frangiflutti, è dotato di 4 banchine in grado di ospitare navi con pescaggio di 10 m e lunghezza di 200 m e dispone di un totale di 51.000 mq di aree di banchina per il deposito delle merci.

Il porto, collegato con il centro intermodale retroportuale distante solo 500 m, offre una dotazione di mezzi e attrezzature per la movimentazione di elevato livello tecnologico che rendono il lavoro portuale



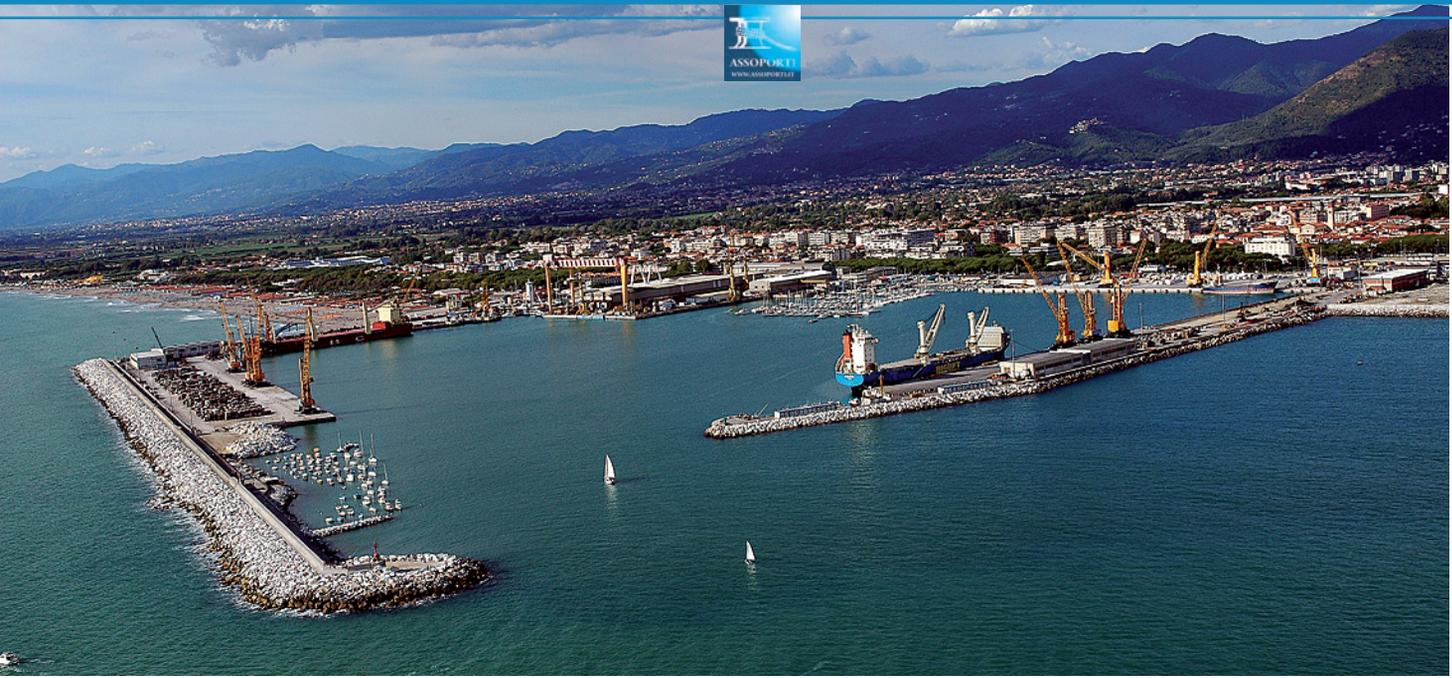
colli (blocchi di marmo e granito, coils, prodotti siderurgici ecc) ed è direttamente collegato ai caselli autostradali di Carrara (2 km) e Massa (6 km) dai quali si possono raggiungere le autostrade (A1, A21, A4, A22). Il porto è uno dei terminali naturali del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero ed è inserito nel master plan nazionale per le "Autostrade del Mare". Questa favorevole posizione geografica fa del porto di Marina di Carrara un porto inserito perfettamente nel T.E.N (TRANS EUROPEAN NETWORK) ed il naturale sbocco di molte produzioni provenienti non solo dall'Italia ma anche dall'Europa del Nord.

Nel porto di Carrara, inoltre, molte merci provenienti da tutto il mondo sono sbarcate per raggiungere le destinazioni europee o italiane. L'esistente raccordo ferroviario all'interno del porto offre la possibilità di trasporto delle merci

affidabile, sicuro e veloce. Al suo interno sono presenti inoltre 5 magazzini per il deposito al coperto delle merci.

Il cantiere navale Nuovi Cantieri Apuania rappresenta un importante insediamento dell'industria cantieristica nazionale con un significativo livello di specializzazione per la costruzione di moderne navi, in particolare traghetti.





**P**ort of Marina di Carrara total throughput is more than 3 millions

tons a year and general cargo constitutes the most part of them (marble and granite, coils and iron products, etc.). The port is directly connected with motorway tollgates of Carrara (2 km) and Massa (6 km), where motorways – A1, A21, A4, A22 – can be reached from. The port is one of the genuine terminals of the multimodal “Tyrrhene-Brennero” corridor and it is included in the national master plan for the “Motorways of the Sea”. This favourable geographic position makes port of Marina di Carrara perfectly integrated within the Trans-European transport network (TEN-T), as well as natural outlet of many commodities not only coming from Italy but also from northern Europe.



In the port of Carrara, furthermore, great quantities of incoming goods originating all over the world are bound to Italian and European destinations. Thanks to its vicinity to the Tyrrhenian railroad axis, the existing railroad crossover within the port allows the receiving and dispatching of goods by train and this can be very competitive from an environmental protection perspective.

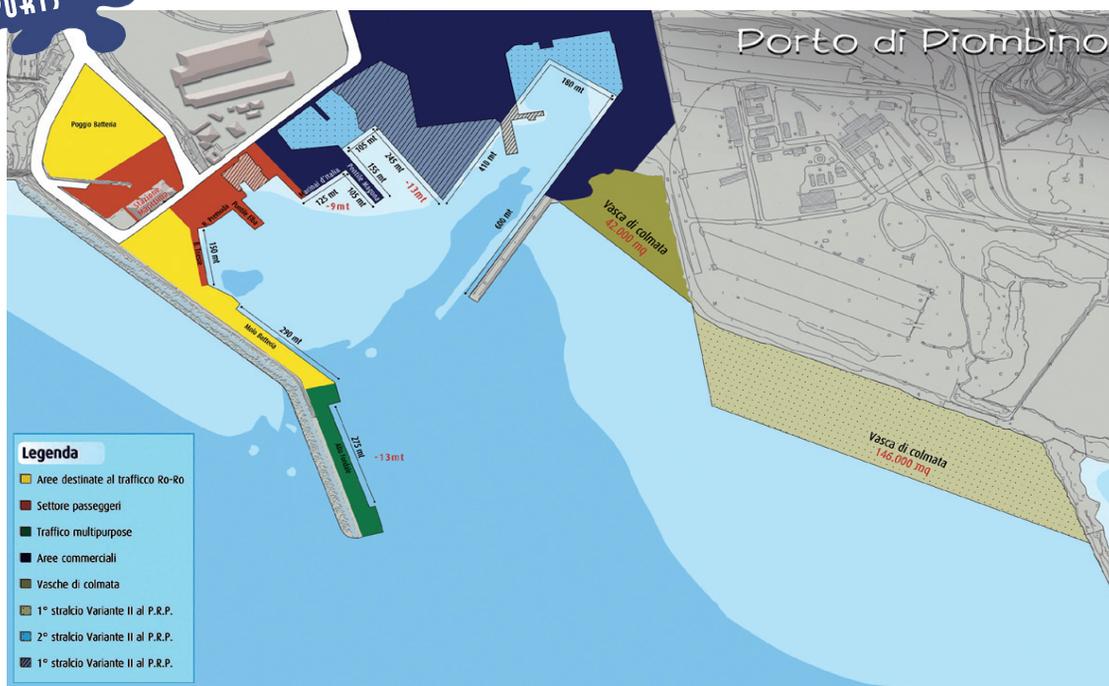
Formed by a single basin bounded by two breakwaters, the port has four quays which are able to host ships with length up to 200 metres and draught up to 10 metres, and open storage areas for 51.000 sqm.

An inland terminal just 500 metres away from the port – and connected with it - with cargo handling facilities of high technological level and 5 warehouses

makes stevedoring activities reliable, safe and fast.

The port of Carrara hosts a remarkable shipyard – named “Nuovi Cantieri Apuania” – for the national shipbuilding industry. It offers a significant level of specialization for the construction of modern ships, ro-ro vessels and ferries in particular.





Il porto di Piombino è situato in posizione centrale rispetto alla costa della Toscana a breve distanza dalle infrastrutture del corridoio plurimodale tirrenico. Nell'ambito della circoscrizione dell'A.P. di Piombino sono ricompresi i porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo. In particolare il primo in virtù della valenza turistica del territorio, sta consolidando un'importante attività crocieristica.

Il porto di Piombino è un porto multipurpose in Toscana.

Le principali attività svolte nel porto sono :

- traffici commerciali con i Paesi del Mediterraneo, Africa, Medio Oriente e Cina, Nord e Sud America;
- traffici commerciali specializzati ro/ro da e per la Sardegna;

- attività di servizio ai traffici industriali e commerciali delle grandi industrie siderurgiche del comprensorio - Lucchini, Arcelor, Tenaris - ed altre industrie nella zona;

- traffico turistico: passeggeri e veicoli da e per l'Elba e la Sardegna e, in alta stagione, la Corsica.

Il futuro del porto di Piombino è legato alla realizzazione delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale.

In concreto, con l'attuazione del Piano, l'Autorità Portuale intende adeguare l'operatività e la competitività del porto, portando lo sviluppo lineare di banchine da 2300 a 6500 Mtl, le aree portuali da 125.000 a 1.100.000 mq, i fondali fino a -15 mt.





**T**he port of Piombino is located in a central position on the Tuscan coast and is situated at short distance from the infrastructure of the “Multimodal Tyrrhenian Corridor”.

The ports of Portoferraio, Rio Marina and Cavo, are included in the area of competence of the Port Authority of Piombino. The first one, in particular, is strengthening its cruise activities in virtue of the territory’s touristic importance.

The port of Piombino is a multipurpose port in Tuscany.

The principal activities are :

- commercial traffic with Mediterranean countries, Africa, the Middle East, China and North and South America
- specialised roll-on roll-off traffic to and from Sardinia;
- service activities for the commercial and industrial traffic of the large steel industries - Lucchini, Arcelor e Tenaris – and the other industries in the area;
- tourist traffic: passengers and vehicles to and from Elba and Sardinia, and, in the high season, Corsica.

The future of the port of Piombino is tied up with the realisation of the works foreseen in the Port Regulatory Plan.

In concrete terms, the Port Authority intends, with the realisation of the Plan, to bring the operational and competitive performance of the port up to date, taking the linear development of the quayside from 2,300 to 6,500 metres, the port area from 125,000 square metres to 1,100,000 and the depth of the dock basin to 15 metres.





Palermo vanta una storia millenaria ed il porto è inserito in un contesto urbano ricco di reperti storico-artistici di grande valore. E' sufficiente riflettere sui significati contenuti nel suo etimo, per capire la scelta delle civiltà antiche che hanno voluto Palermo come loro insediamento: Palermo viene dal greco Panormus, ovvero tutto porto. E arrivando dal mare agli occhi dei punici, otto secoli prima di Cristo, doveva apparire come una sorta di raro e splendido fiordo meridionale.

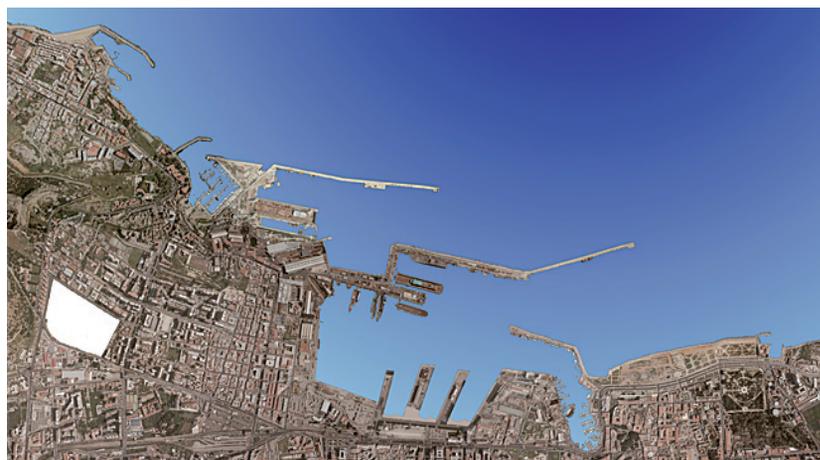
Oggi il porto di Palermo dispone complessivamente di n° 14 ormeggi su circa 4000 metri lineari di banchine, con fondali sino a 11 metri; 35 ettari di aree esclusi gli specchi acquei, con circa 8100 mq di magazzini.

Lo scalo, ha sviluppato un'importante attività nel settore crocieristico con oltre 350.000 turisti ogni anno, grazie anche alle iniziative promozionali dell' Autorità Portuale ed alle prestigiose strutture di accoglienza. Palermo, che movimentata complessivamente oltre 2.000.000 di passeggeri ed oltre 6.000.000 tonn. di merci l'anno, di cui circa 5.000.000 per merci ro-ro, è un importante scalo commerciale sviluppatosi anche a seguito della realizzazione di un "terminal intermodale".

Questo scenario di forte crescita risulta significativo per le c.d. "Autostrade del Mare" che collegano Palermo con gli scali del centro e nord Italia. Il porto dispone altresì di un attrezzato terminal container. Nell'ambito portuale insiste uno dei più grandi complessi cantieristici del Mediterraneo, con relativi bacini di carenaggio, specializzato per la trasformazione e riparazione delle navi. Nelle adiacenze del porto si trovano approdi turistici che hanno sviluppato attività diportistiche e cantieri.



AUTORITÀ PORTUALE  
DI PALERMO  
Porti di Palermo e Termini Imerese



**T**he port of Palermo boasts a thousand years history and finds itself in an urban area which is rich of valuable historic and artistic finds. In order to understand ancient civilizations' reason to choose Palermo as their settlement, it is sufficient to think about the meanings of its etymon: "Palermo" derives from Greek Panormus, that is all port. From the viewpoint of Carthaginians approaching Palermo from the sea eight centuries before Christ, it should have looked like some sort of exceptional and splendid southern fiord.



The port of Palermo at present has all in all quays for an extension of about 4.000 metres, 14 berths with depths up to 11 metres, port areas for 35.000 hectares – water surface excluded – and warehouses for about 8.100 sqm.

Also thanks to the promotional activities performed by the Port Authority and to the fascinating welcoming structures, the port has significantly developed the activities in the cruise sector with more than



350.000 cruise passengers a year. Palermo is an important commercial call - which also developed as a result of the realization of an "inland terminal" - with a yearly total throughput of more than 6 millions tons – 5 millions of which on Ro-Ro - and more than 2 millions passenger.

This context of strong growth is rather relevant for the so-called "Motorways of the Sea" connecting Palermo with both northern and central Italian calls.

The port is also provided with a well equipped container terminal.

Within the port area one of the major sites of the Mediterranean shipbuilding industry exists. It is provided with dry docks and it is specialized in ship refitting and repair. In the port surroundings there are pleasure boat harbors.

This has developed recreational activities and dedicated yards.





AUTORITÀ PORTUALE DI MESSINA

**P**orto di Messina, con il suo bacino storico antistante la struttura urbana, gli approdi al di fuori di questo a nord e quelli di più recente realizzazione in località Tremestieri, è anzitutto il punto di collegamento con le antistanti coste della Calabria cui è collegato da frequentatissimi collegamenti dei traghetti e mezzi veloci.

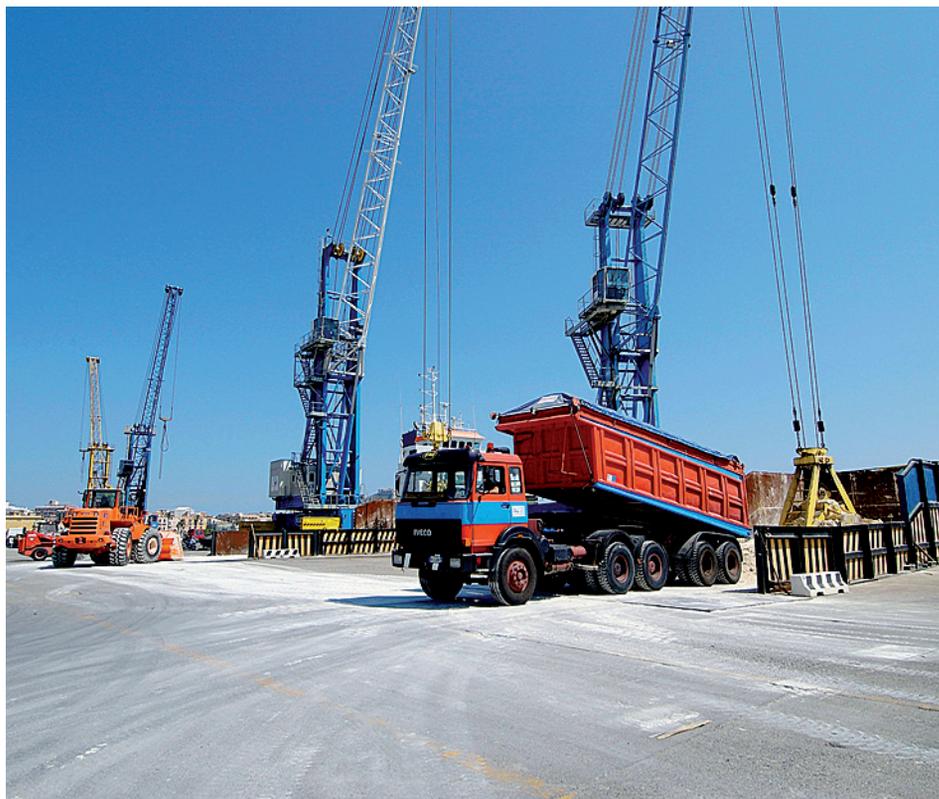
Non trascurabile è il traffico commerciale e i collegamenti ro-ro di medio e lungo raggio e significativo il movimento crocieristico.

Rilevante è l'attività dell'industria cantieristica localizzata in porto.

Complessivamente le varie zone portuali dispongono di circa 17 ormeggi su un fronte banchinato di circa 2300 metri lineari.

Nell'ambito della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Messina è ricompreso anche il porto di Milazzo, capolinea dei collegamenti con le isole Eolie, nonché considerevole porto petrolifero a servizio della raffineria, situata poco ad oriente dell'area abitata, che movimentata via mare circa 16 milioni di prodotti petroliferi.

Le banchine del porto di Milazzo sono all'incirca pari a 1700 metri lineari con circa 6 accosti.

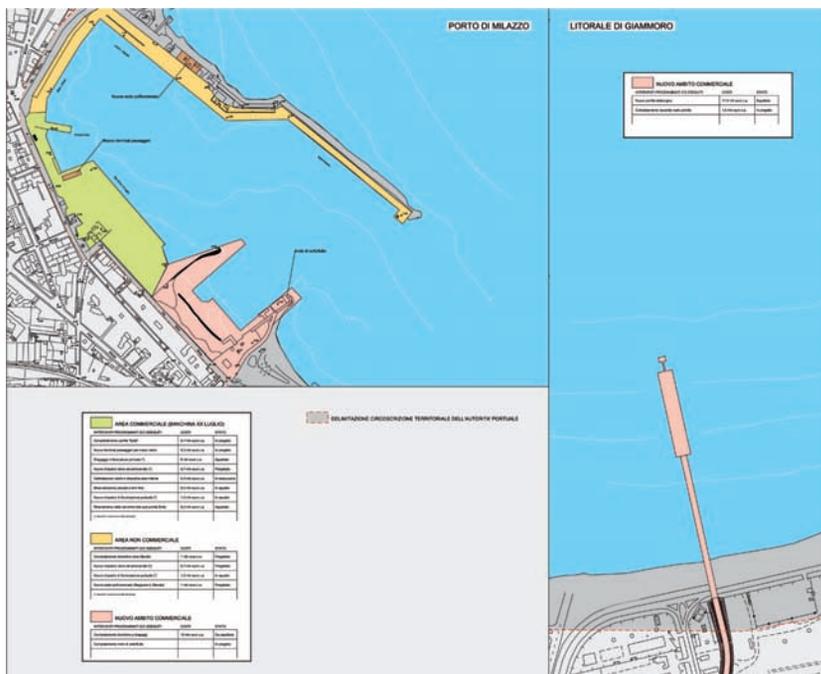
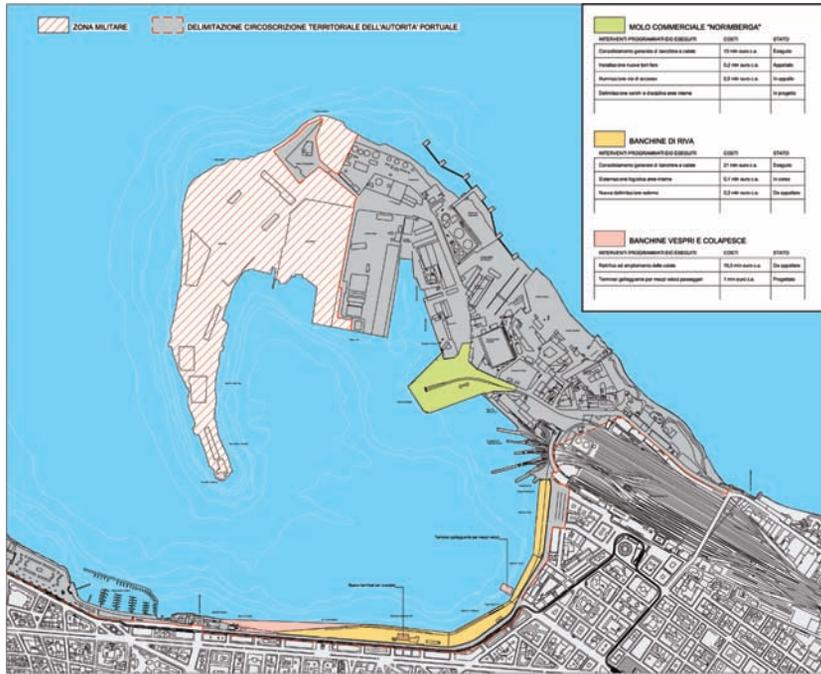


**F**irst of all the port of Messina - with its historical basin placed in front of the urban area and its northern quays outside it, as well as those of more recent realization located on the "Tremestieri" area - is a nodal point for the sea connections with the Calabria coast in front of it. These are operated with very frequent ferries and speed boats.

Commercial traffic and medium/long range Ro-Ro connections are not marginal, cruise passenger movements are rather significant. The shipbuilding industry placed within the port is also remarkable.

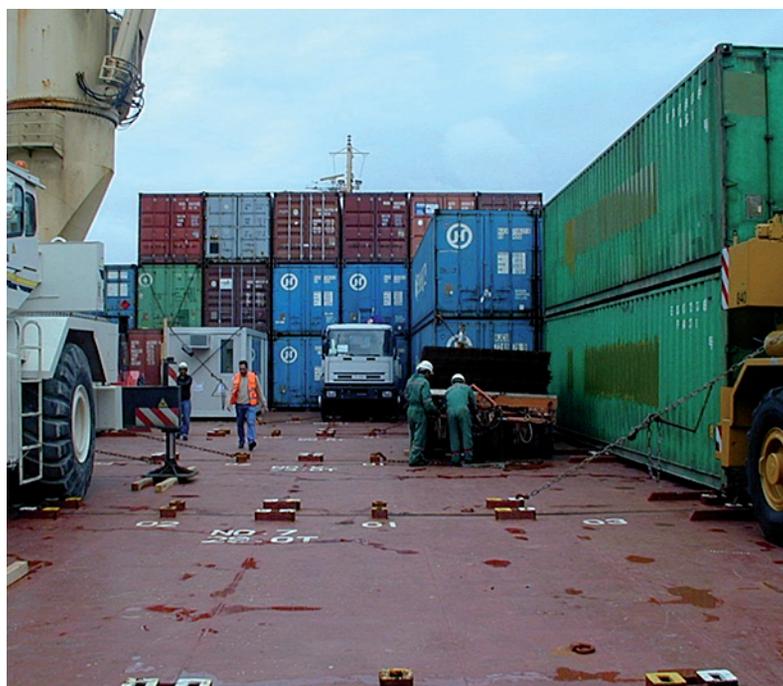
All in all port areas have about 17 berths on quays for an extension of about 2.300 metres.

The port of Milazzo is also located within the Port Authority's area of competence. It is terminal for the connections with the Eolie islands and it is remarkable for petroleum products - about 16 million tons - serving the nearby located refinery on the eastern side of the city. Port of Milazzo has quays for an extension around 1.700 metres and about 6 berths.





AUTORITA' PORTUALE DI AUGUSTA: PLANIMETRIA PORTO COMMERCIALE



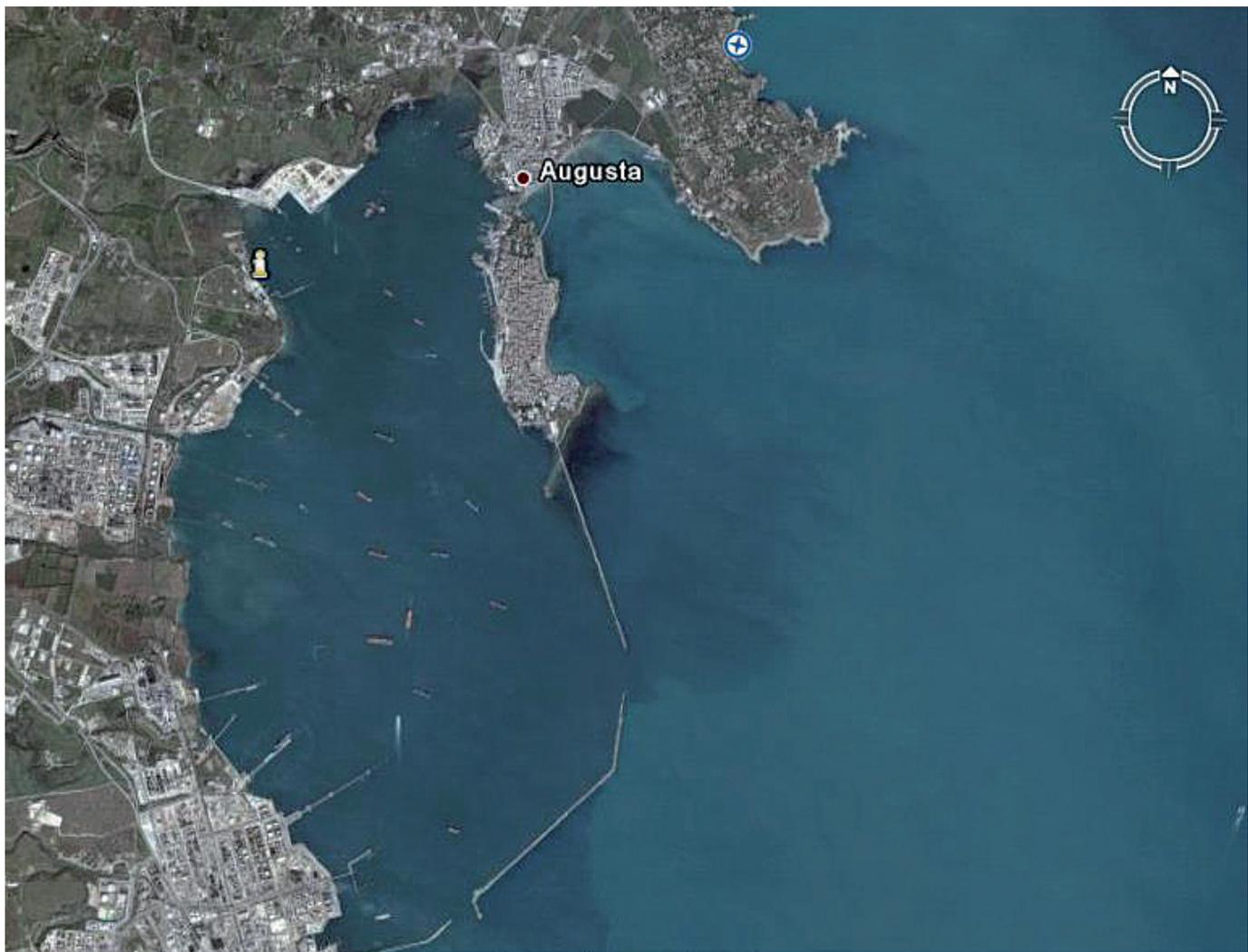
**L**e peculiari caratteristiche del porto di Augusta, con i suoi alti fondali, le sue strutture portuali, il suo ampio bacino che consente ancoraggi interni per navi di qualsiasi dimensione e la sua posizione baricentrica lungo le rotte del traffico internazionale del Mediterraneo, ne fanno uno scalo industriale e di transito di importanza internazionale.

La baia di Augusta si divide in due parti: rada esterna e rada interna o porto megarese; ad esso si accede attraverso due imboccature che interrompono i complessivi 6,5 km. circa di dighe che lo proteggono.

Lo scalo dispone complessivamente di n. 43 accosti su 1160 metri lineari di banchine e metri lineari 6800 di pontili, ha fondali sino a 22 metri; 30 ettari di aree esclusi specchi acquei.

Con circa 33 milioni di tonnellate merci movimentate annualmente, di cui 31,5 di rinfuse liquide, rappresenta il principale porto petrolifero italiano; tra le altre merci imbarcate e sbarcate si citano i prodotti chimici, fertilizzanti, cemento, fosfati, ferro, legname, marmo, basalto e carbon fossile per un totale di circa 1,5 milioni di tonnellate.

Potenziamenti alle infrastrutture portuali, in particolare la realizzazione di un terminal containers al porto commerciale, consentirà allo scalo di incrementare i propri traffici.



**AUTORITA' PORTUALE DI AUGUSTA: VISIONE AEREA DELLA RADA DI AUGUSTA**

**P**ort of Augusta's peculiar characteristics - wide water surface allowing internal anchorages for vessels of any size and its central position along the international trade routes passing through the Mediterranean - make it as an industrial and intermediate port of international relevance.

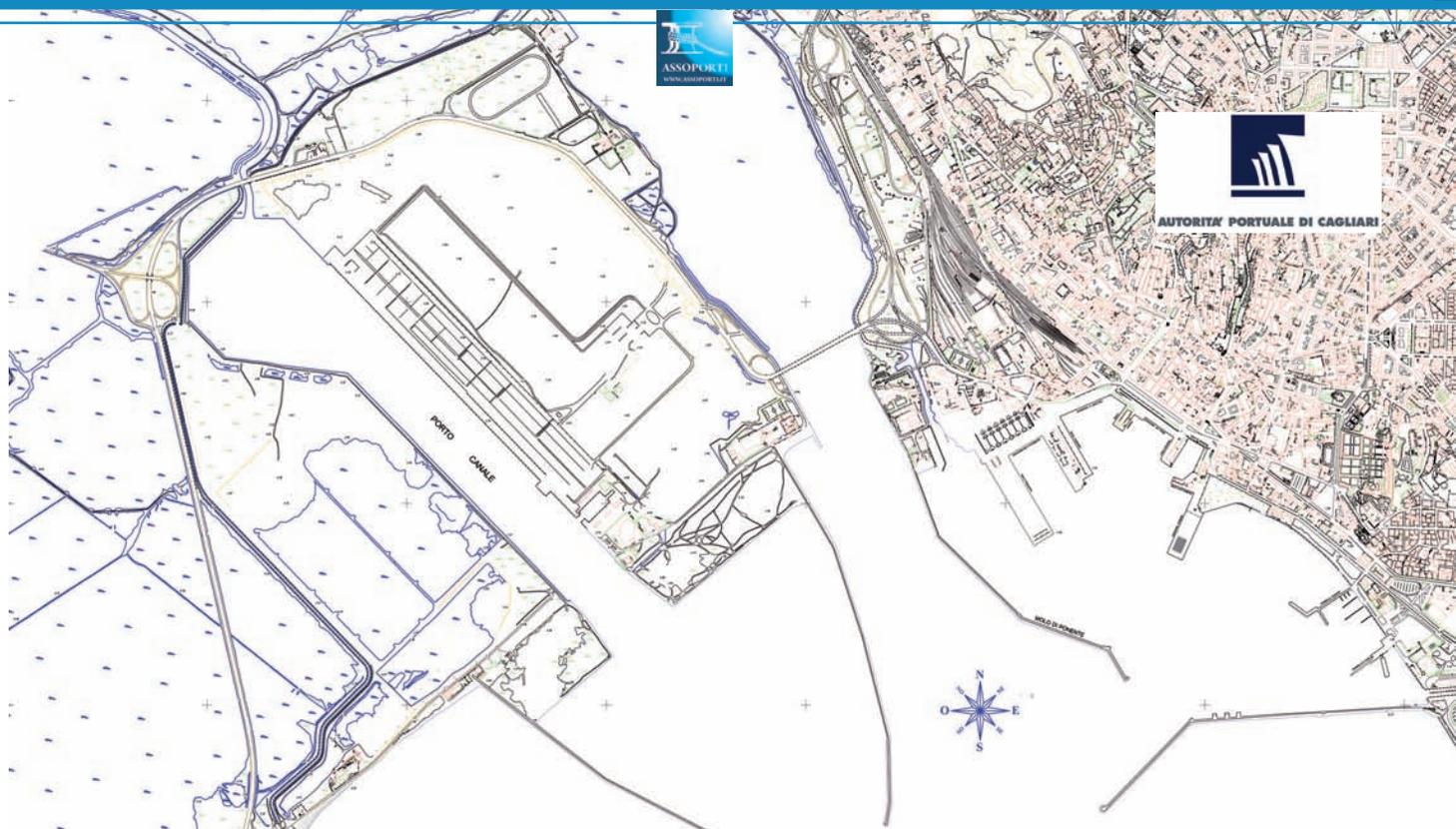
Augusta bay is divided in two harbours: the outer and the inner harbour or "porto megarese"; it is accessible through two sea accesses interrupting the about 6,5 km overall of sea walls protecting it.

All in all the port is made up of 43 berths on quays and piers for an extension of 1.160 and 6.800 metres respectively, with depths up to 22 metres, and port areas for 30 hectares – water surface excluded.

With a yearly total throughput of about 33 millions tons – 31,5 millions of which are liquid bulk – the port of Augusta is the Italian main port for petroleum products; among the embarked and disembarked commodities which constitutes a total of about 1,5 millions tons there are chemical products, fertilizers, cement, phosphates, iron, timber, marble, basalt and fossil coal.

Port infrastructure improvements, in particular the realization of a container terminal in the commercial port, will increase port traffic.





**C**ollocato sulla costa meridionale dell'isola sarda, il porto di Cagliari è il principale scalo marittimo commerciale e punto di collegamento con diversi scali dell'area centrale e meridionale della penisola.

Accanto a queste tradizionali funzioni, si va affiancando un traffico crocieristico in espansione che può fare leva sulle attrattive naturali e su vestigia storiche peculiari della zona, nonché su un nuovo terminal crociere, sito sul Molo Ichnusa, che è stato da poco ultimato e sarà punto di accoglienza qualificata per i croceristi nonché punto di partenza per tutti i tour turistici nell'isola sarda.

Il Porto di Cagliari, vanta altresì da tempo una considerevole funzione petrolifera che fa capo ai terminali ubicati a poche miglia a occidente in località Sarroch – Porto Foxi, comunque ricompresi all'interno della cir-

coscrizione territoriale dell'A.P. di Cagliari, e servizio di una delle più importanti raffinerie nazionali del Mediterraneo.

Ancor più significativo appare peraltro il traffico in containers localizzato nel Porto Canale, infrastruttura con caratteristiche di elevato livello – banchine di circa 1.850 metri lineari con fondali fino a 16 m e oltre 44.000 ettari di piazzale – nella quale da pochi anni sono state avviate le attività del terminal containers di transhipment gestito da un gruppo terminalistico di rilievo continentale.

L'offerta infrastrutturale del bacino cittadino di Cagliari è di circa 5.300 metri lineari di banchine, una disponibilità di circa 235.700 mq di piazzali, una stazione marittima per i passeggeri delle navi traghetto.

Nel bacino cittadino (a levante) sono altresì disponibili oltre 850 posti per imbarcazioni da diporto.



**S**ituated on the southern coast of Sardinia, the port of Cagliari is its main commercial call and connecting centre with a number of ports in central and south Italy.

Together with these traditional functions a growing cruise traffic is coming up alongside, it can lever on the beauties of nature, the area-specific historical remains, as well as on the new cruise terminal at the

near refineries. These terminals are in any case included in the area of competence of the Port Authority of Cagliari.

Container traffic is even more remarkable. It is handled at the docks of "Porto Canale", which is an infrastructure with high level characteristics - quays for an extension of about 1.850 metres with depths up to 16 metres and storage areas for 44.000 hectares – where transshipment activities performed by a

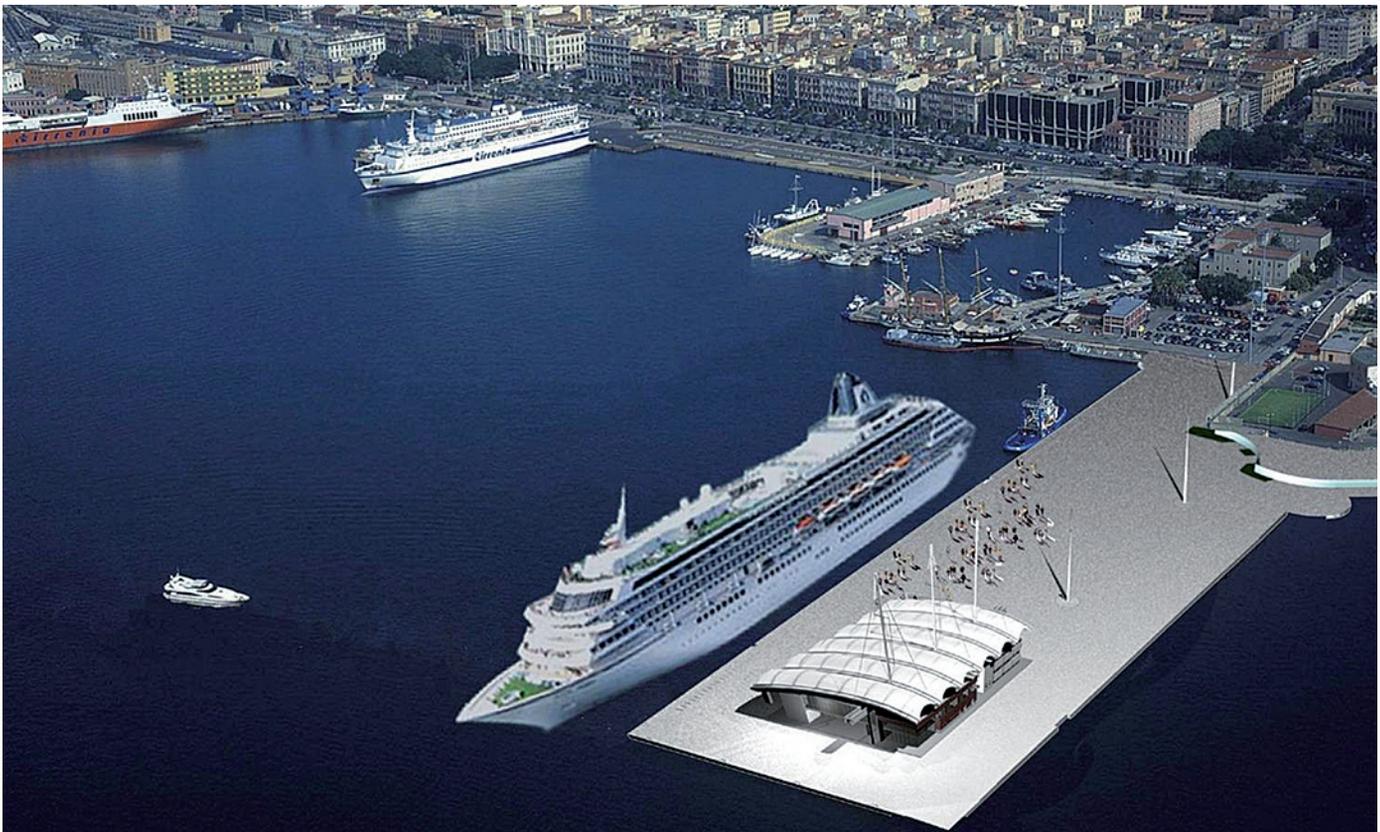


dock of "Molo Ichnusa". This is going to be a qualified welcoming centre for cruise passengers and a departing point for all touristic tours in Sardinia.

In addition, the port of Cagliari boasts for a long time a remarkable petroleum function with its nearly situated western terminals of Sarroch – i.e. "Porto Foxi" – serving one of the most important Mediterra-

significant European terminal operator started few years ago.

The port basin in front of the city has a quay length of about 5.300 metres and storage areas for about 235.700 sqm, as well as a passenger terminal for ferries. More than 850 moorings are available for recreational boats at the eastern basin in front of the city.



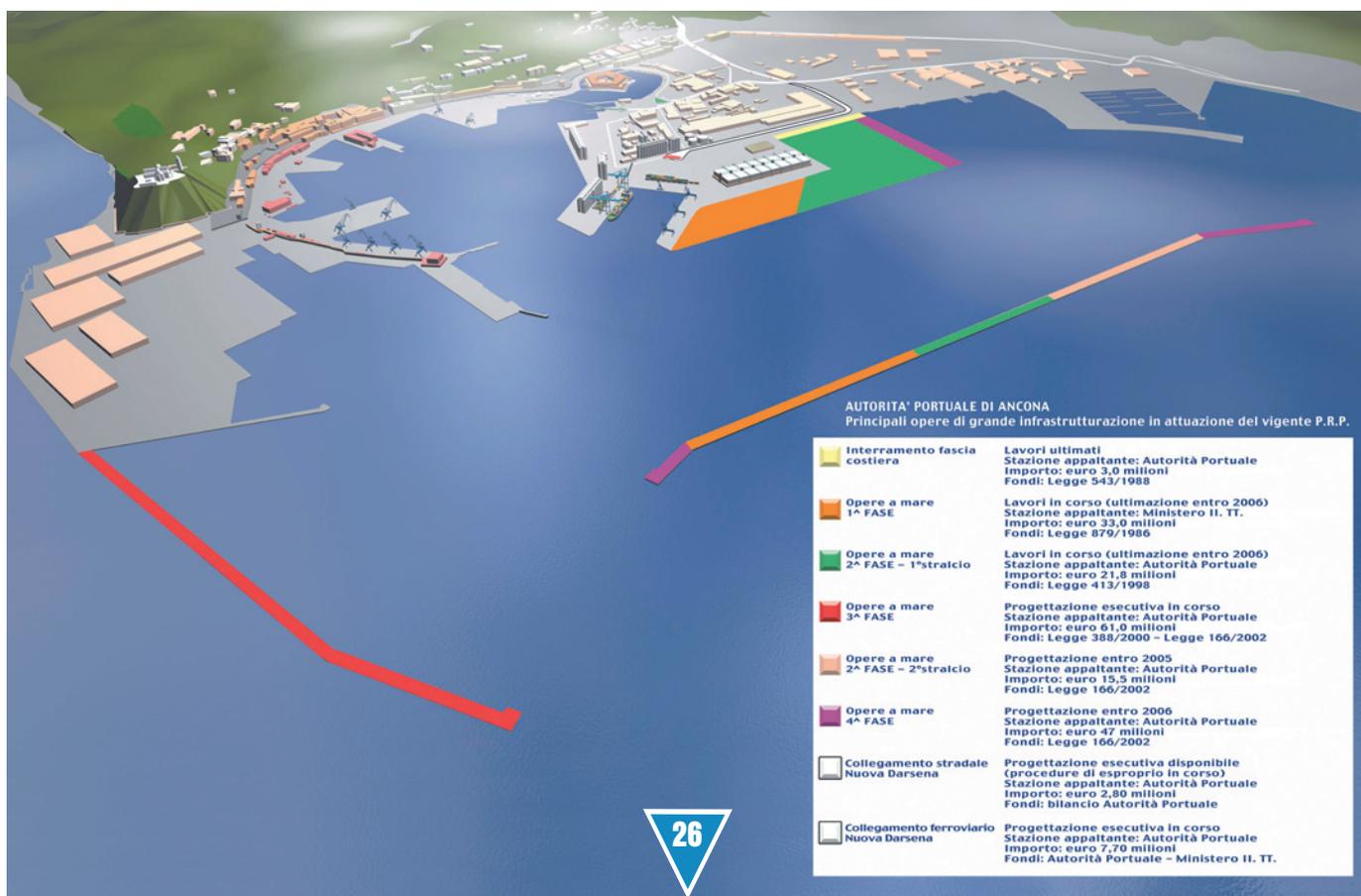


Situato nel centro del mare Adriatico, il Porto di Ancona ha fondali profondi 12 metri e 25 banchine lineari con pescaggio compreso fra 8 e 11 metri, tutte servite da binari ferroviari. Lo scalo, polifunzionale, eccelle per l'attività traghetti internazionale che lo pone fra i primi italiani per numero di passeggeri. Infatti, transita nel porto di Ancona oltre 1,5 milioni di passeggeri l'anno sulle seguenti direttrici di collegamento marittimo regolari: Grecia, Croazia, Albania, Montenegro e Turchia. A bordo dei traghetti, assieme ai passeggeri vengono trasportati circa 200.000 TIR ogni anno con il relativo carico di merci e si valuta che circa un quarto dell'attività di import/export commerciale dell'intera nazione greca transiti per il porto di Ancona verso e da l'Europa.

Le dotazioni di banchina sono moderne ed efficienti ed in grado di essere al servizio di qualunque tipo di merce.

Le merci solide sono caratterizzate dalla presenza prevalente di carbone, cereali e materiali siderurgici. Inoltre il porto comprende il terminal petrolifero API, in località Falconara, e quello carbonifero Enel, mentre al traffico container è dedicato uno specifico terminal il cui spazio è in corso di ampliamento, mediante giganteschi interramenti, nuove banchine e nuove dighe foranee: tutti lavori in avanzata fase di costruzione.

In questi ultimi anni il Porto di Ancona ha realizzato un nuovo terminal crociere; è tappa per le navi del Gruppo Costa Crociere nonché della Compagnia Msc.



**A**ncona Port is in the centre of Adriatic Sea, with 25 docks up to 11 meters in depth, all with railways tracks.

The multifunctional port has very good performances in international ferry-boats traffic and it is leader in Italy for number of passengers with more than 1.5 million transits per year from/to Greece, Croatia, Albania, Montenegro and Turkey. On these ferry-boats, together with the passengers, there are 200.000 trucks every year carrying goods and it has been estimated that almost 25% of Greece import / export traffic passes through Ancona port toward and from Europe.

Quays have modern and efficient infrastructure which are able to handle any kind of goods. Bulk goods are mainly coal, cereals and steel. The port also includes the API, in Falconara's area, oil refinery and the ENEL coal terminal, while for the movement of containers there is a dedicated container terminal which is under enlargement works through gigantic fillings, new docks and seawall. All these works are close to the end.

In the last years, the port of Ancona has a new cruise terminal; it is home port for cruise vessels of Costa Crociere Group and Msc Group.



**P**orta dell'Europa verso i Balcani ed i Paesi dell'Europa allargata ad Est, si compone rispettivamente di darsena di levante, quella interna, darsena di ponente, darsena vecchia, area di Marisabella e bacino grande; esso dispone di circa 27 ormeggi, per 5.750 metri lineari di banchina, con fondali sino a 13 metri; piazzali operativi per oltre mq. 740.000 e magazzini per circa 6.500 mq. E' dotato inoltre di un moderno terminal per crociere e traghetti e di una stazione marittima al servizio di navi ferry (in prevalenza traffico extracomunitario).

Lo scalo, attraverso mirati investimenti infrastrutturali ed un'adeguata attività promozionale da parte dell'Autorità Portuale, ha conquistato una posizione



ragguardevole nel crocierismo, con più di 300 mila crocieristi, e nel traffico passeggeri in genere con complessivi 1.500.000 passeggeri circa l'anno. Inoltre movimentata annualmente circa 5 milioni di merci in complesso, con netta prevalenza delle merci varie, specie per traffico ro-ro, ma interessante è anche la movimentazione di rinfuse solide con circa 1,5 milioni di tonn./anno.



L'Autorità Portuale di Bari, in collaborazione con l'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia e in linea con quanto auspicato dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, ha attivato il progetto di aggregazione tra i porti commerciali della provincia di Bari e Foggia che ha portato alla creazione di un unico soggetto "l'Autorità Portuale del Levante", cabina di regia di questo nuovo network portuale.



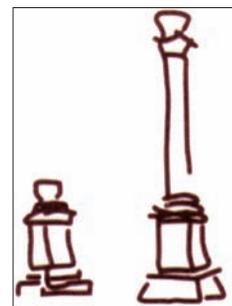
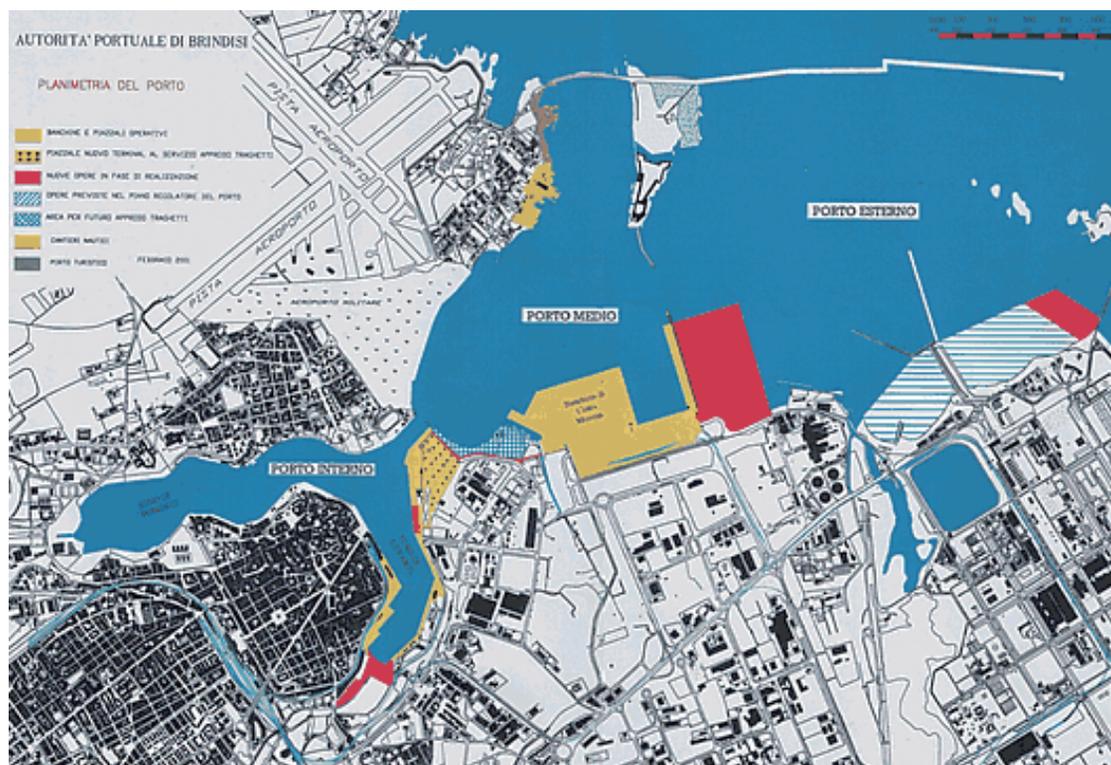
**G**ateway to the Balkans and the countries of the enlarged Eastern Europe, the port is made up of the Darsena di Levante (East Basin), the inner one, the Darsena di Ponente (West Basin), the old basin, the Marisabella area and the big dock; it is endowed with about 27 berths, along a 5.750-metre long quay, with 13-metre deep seabeds; over 740.000 square metres employed as operational yards and about 6.500 square metres for warehouses. It is also characterized by a modern cruise terminal and a ferry terminal (devoted to extra-Schengen traffic).



Thanks to specific infrastructural investments and an appropriate promotional activity carried out by the Port Authority, the harbour has been gaining an important position in the cruise field in particular, with more than 300 thousand travellers, and the passenger traffic in general, with about 1.500.000 units per year. Moreover it handles about 5 million goods every year, especially general cargo, for the ro-ro traffic in particular, but the handling of dry bulk is interesting as well, with about 1,5 million tons per year.

The Port Authority of Bari, in cooperation with the Department of Transport of Regione Puglia and in line with what suggested by the Ministry of Transport, has created an aggregation project among the commercial ports of the provinces of Bari and Foggia, creating of a single subject "Autorità Portuale del Levante" (the Port Authority of the East) that is the control room of this new network.





Il porto, “porta italiana d’oriente nel Mediterraneo”, si compone di tre bacini: porto “interno”, con disponibilità di 11 banchine per complessivi 1925 metri lineari destinati in prevalenza al traffico traghetti e fondali compresi tra 7 e 9 metri; porto “medio”, con banchine per 1170 metri, fondali sino a 14 metri, piazzali di 300.000 mq circa, destinato prevalentemente alle attività commerciali e di traffico passeggeri; porto “esterno”, con una superficie di 3 mil. di mq di specchio acqueo, presenta una vocazione principalmente industriale, con movimentazione di rinfuse solide, liquide e gassose destinate al locale polo industriale.

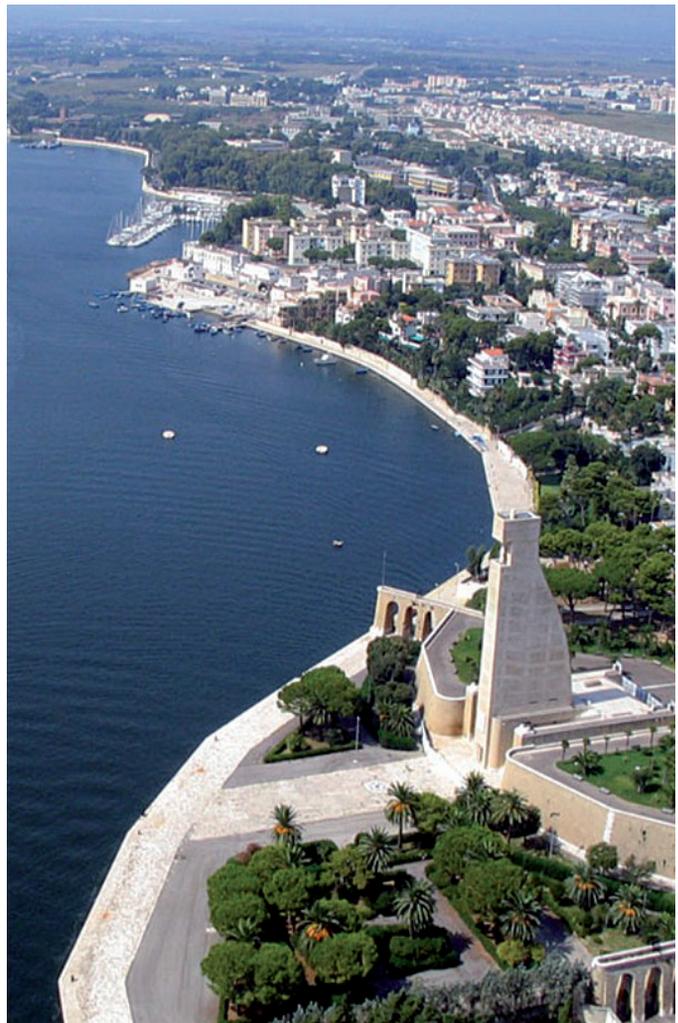
Il porto è dotato di un terminal passeggeri nel porto interno ed di un altro a Costa Morena. Lo scalo, per le varie tipologie di traffici, movimentava annualmente più di 10 mil. di tonnellate di merci, in prevalenza rinfuse, e circa 500.000 passeggeri. L’A.P. ha in corso di realizzazione e programmate opere infrastrutturali e strutturali atte a potenziare le capacità ricettive per diverse componenti di traffici (RO – RO merci e passeggeri, crocieristi, merci varie).

La più imponente opera infrastrutturale, in fase di ultimazione, è la nuova banchina di Costa morena est, che potrà godere di 280.000 mq di piazzale e 800 mt. Di banchine da ormeggio, con fondali che saranno scavati a – 14 mt.

**T**he port of Brindisi – Italian eastern gate to the Mediterranean Sea - is composed of three separate basins: the inner port, the mid port and the outer port. The inner port, which is made up of 11 quays for an extension of 1.925 metres, with depths between 7 and 9 metres, is mainly reserved for ferry traffic; the mid port, the quays of which have an extension of 1.170 metres with depths up to 14 metres and an area of about 300.000 sqm, is mainly dedicated to the commercial activities and to the passenger traffic; in the outer port, with a water surface of 3.000.000 sqm, liquid and solid bulks and liquefied gas destined to the local industrial pole are handled.

Inner port and Costa Morena both have a passenger terminal. More than 10 millions tons – which are mostly bulks - are yearly handled in the port as well as about 500 thousands passengers. The Port Authority of Brindisi is currently engaged in both realization and programming of port infrastructures/structures aimed to develop the port capacity in relation the different traffic components (Ro-Ro and ferry, cruise passengers, general cargo).

The most important port work is the new quay – under completion - at Costa Morena Est. It will have a total length of 800 metres, an area of about 280.000 sqm and berths with 14 metres depth.



Il porto di Catania, situato in posizione equidistante tra il canale di Suez e Gibilterra e tra gli scali europei e quelli africani, ha una superficie complessiva a terra di circa 270.000 mq ed è costituito da due bacini: quello di ponente (porto vecchio) e quello di levante (porto nuovo).



Dispone di 14 ormeggi su uno sviluppo lineare complessivo delle banchine di circa 5.000 metri, con fondali fino a 9.50 metri.

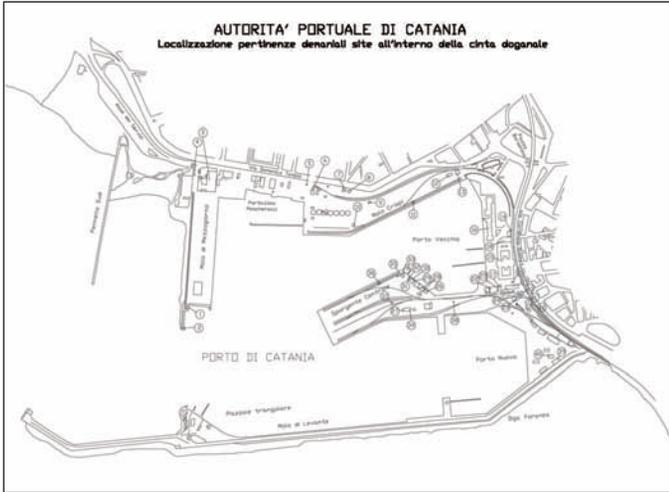
I movimenti di merci riguardano merci containerizzate, sia rinfuse solide, che merci varie, queste ultime nettamente prevalenti e caratterizzate dal traffico traghetti e navi ro-ro in costante aumento, con collegamenti regolari marittimi sia con porti nazionali che internazionali mediterranei.



Abbastanza recente negli anni, grazie soprattutto all'attività promozionale dell'Autorità Portuale, risulta lo sviluppo del movimento passeggeri.

Sono in corso o previsti i seguenti potenziamenti delle infrastrutture portuali: allargamento della banchina del molo di sottoflutto del bacino di levante, che potrà ospitare due cruise-ferry (lavori in corso); prolungamento del molo foraneo (lavori quasi ultimati); la costruzione di una darsena traghetti, che prevede la realizzazione di sei nuovi ormeggi per navi ro-ro e ro-pax.





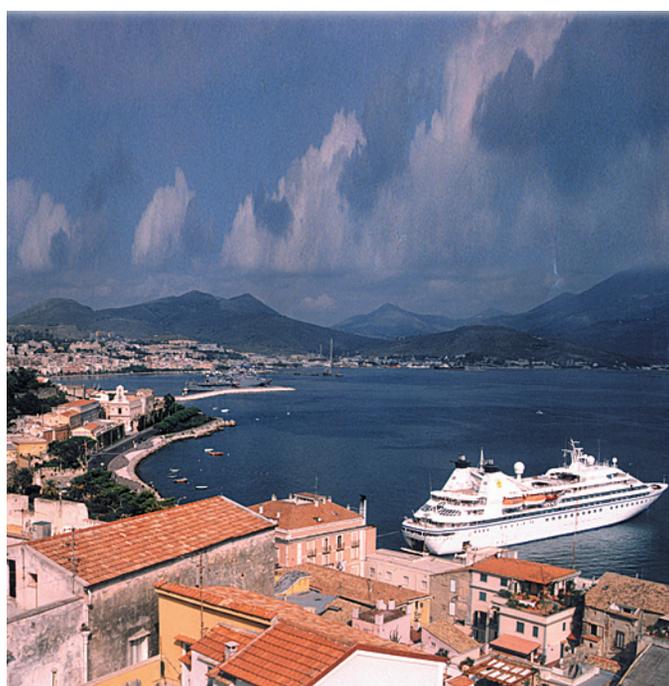
The port's location is halfway between Suez and Gibraltar as well as between European and African calls. It has a total port area of about 270.000 sqm and it consists of two basins: the western (old port) and the eastern (new port) one. All in all the port has 14 berths on quays for an extension of about 5.000 metres with depths up to 9,50 metres.

The port throughput consists in containerized cargo, dry bulk and general cargo. These latter are definitely the prevailing ones characterized by ferries and ro-ro - which traffic are steadily increasing - on regular shipping connections with national and Mediterranean area ports.

Mainly thanks to the promotional activity performed by the Port Authority, in recent years there has been passenger movements' increase.

The strengthening of the following port infrastructures are in progress or planned: enlargement of the eastern basin quaywall, which will be able to host a couple of cruise-ferry (in progress); breakwater extension (almost completed); realization of a new dedicated terminal for ro-ro and ferries with 6 berths.



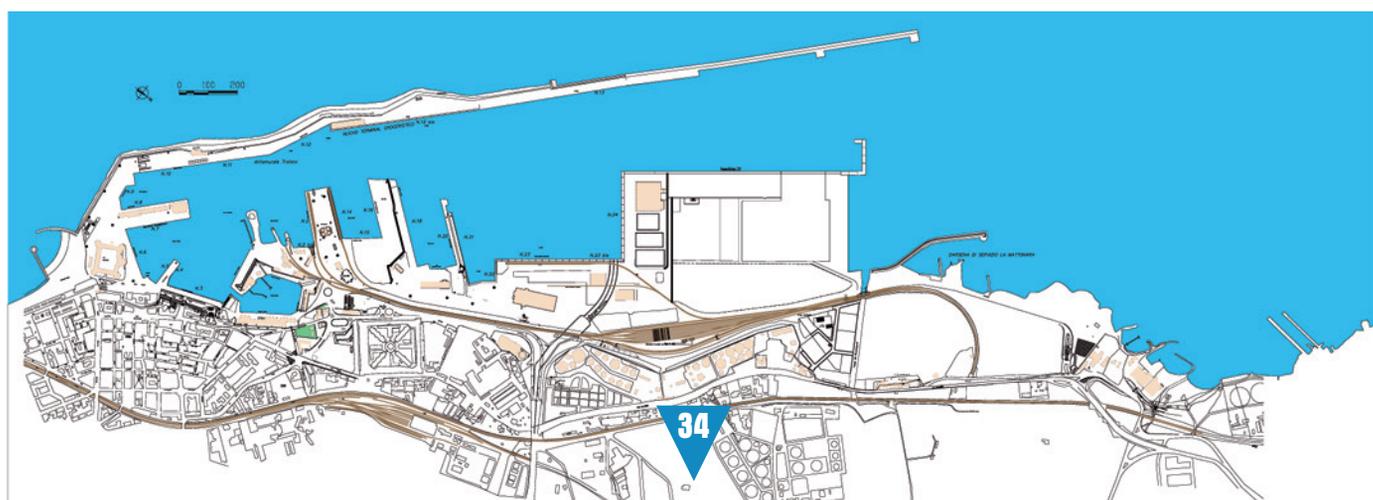


Il porto di Civitavecchia è lo scalo marittimo a servizio dell'area della capitale, una delle maggiori aree di consumo del Paese, oltre che la tradizionale testa di ponte per i collegamenti tra la Sardegna ed il centro Italia.

I cospicui investimenti e le realizzazioni degli ultimi anni hanno consentito di modernizzare significativamente l'offerta infrastrutturale in termini di banchine ed aree disponibili. Il porto ha assunto un particolare rilievo nel settore crocieristico, raggiungendo una posizione di assoluta importanza nel Mediterraneo, diventando al tempo stesso uno dei principali hub italiani delle Autostrade del Mare, grazie alla fitta rete di collegamenti RO-RO nazionali e inframediterranei che è stata creata negli ultimi 5 anni. Al tempo stesso, sono stati attratti nuovi traffici commerciali, dai prodotti ferrosi alle auto nuove, fino alla creazione di un terminal per l'agroalimentare. Le opere, già avviate, per il miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari, consentiranno di ampliare ulteriormente il bacino di utenza dello scalo, anche al di fuori della Regione.

Attualmente dispone di oltre 7000 metri di banchine, con fondali fino a 18 metri, piazzali portuali per oltre 70 ettari, destinati a raddoppiare nei prossimi due anni, ed aree di stoccaggio e magazzini per circa 450.000 metri quadri, che hanno consentito negli ultimi anni di raggiungere circa 8,5 milioni di tonnellate di merce imbarcate e sbarcate e oltre 3 milioni di passeggeri.

Nella circoscrizione dell'A.P. sono ricompresi i porti di Fiumicino, polo di approvvigionamento energetico, porto peschereccio e capolinea di collegamenti stagionali veloci con la Sardegna, e di Gaeta, anch'esso scalo petrolifero e di movimentazione di rinfuse secche.





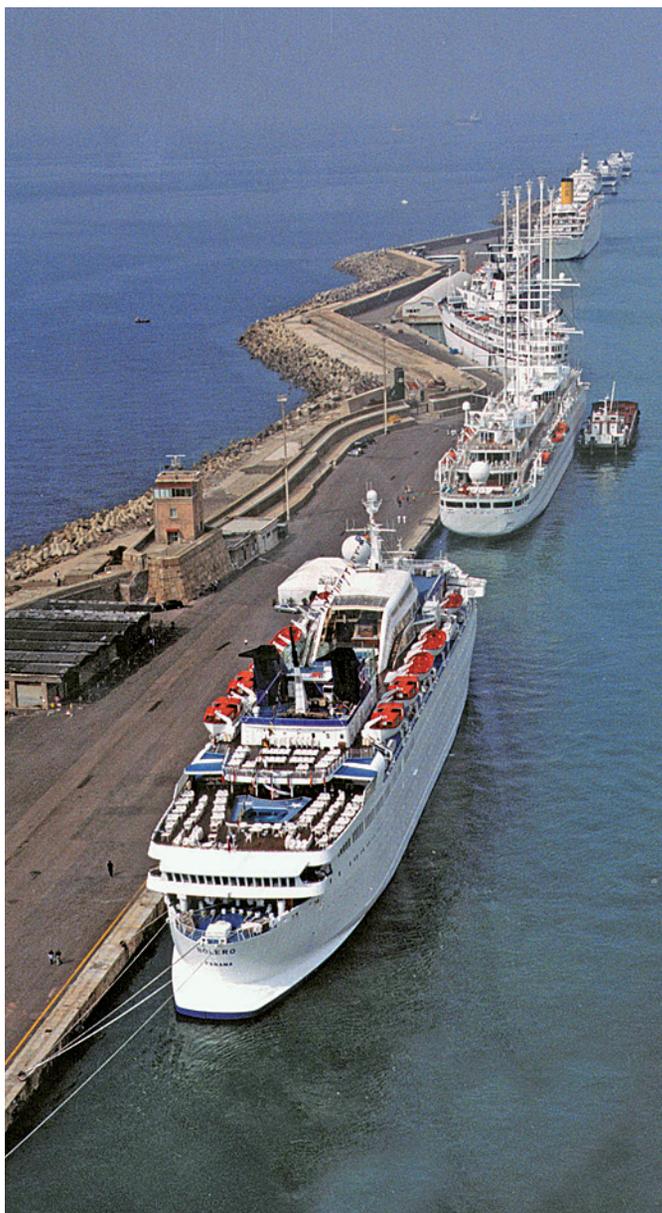
In addition to the traditional bridgehead role for sea connections between Sardinia and central Italy, Civitavecchia is the port of call serving Rome's area, which is one of Italy's major consumption areas.

Major investments and new realizations made in the last few years have given the possibility to significantly update port infrastructures in terms of both quays and port areas available.

The port gathered a position of great prominence in the cruise sector, and in the Mediterranean in particular becoming, at the same time, one of the main Italian hub ports for Motorways of Sea, thanks to the thick network of national and intra-Mediterranean Ro-Ro connections which has been developed in the last five years. New commercial traffic have been acquired as iron and steel products, new cars, and a new terminal for agricultural and other food bulks has been realized. The works in progress to improve rail and road connections will allow a further enlargement of the port's catchment area even outside the Region.

Currently the port has quays for an extension of more than 7.000 metres with depths up to 18 metres, port areas for more than 70 hectares - to be doubled in the next two years - and storage areas and warehouses for about 450.000 sqm, letting the port to achieve in the last few years a total throughput – embarked and disembarked cargoes - of about 8,5 millions tonnes and over 3 millions passengers.

The ports of Fiumicino and Gaeta fall within the area of competence of the Port Authority. Fiumicino is an energy supply centre and a fishing port as well as terminal for the fast seasonal connections with Sardinia, and Gaeta itself is a port for petroleum products and dry bulk.





**C**ostituisce oggi il più grande terminal per il transhipment italiano e del Mediterraneo; esso dispone di 5.192 metri lineari di banchine, con fondali sino a 18 metri; circa 440 ettari di aree (esclusi gli specchi acquei); piazzali con superficie complessiva di 1.800.000 mq. E' servito da un sistema stradale composto dalla statale 18 e dall'Autostrada A3 e collegato alla rete ferroviaria tramite la stazione di Rosarno.

Il traffico container, svolto dal terminal M.C.T. Spa, con circa 3 milioni di Teu movimentati l'anno, costituisce la sua prima caratterizzazione funzionale, ma è attiva altresì la movimentazione di automobili presso il terminal B.L.G. s.r.l. con un notevole incremento di anno in anno.

Sono in fase di realizzazione o sono in corso di attivazione a breve vari interventi infrastrutturali e strutturali orientati a: potenziare la funzione di porto hub del traffico container, completare le infrastrutture destinate ai servizi di logistica, attivare una funzione industriale sulle aree retroportuali a ciò destinate.

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha recentemente allargato la propria competenza anche ai porti di Crotona e Corigliano Calabro.

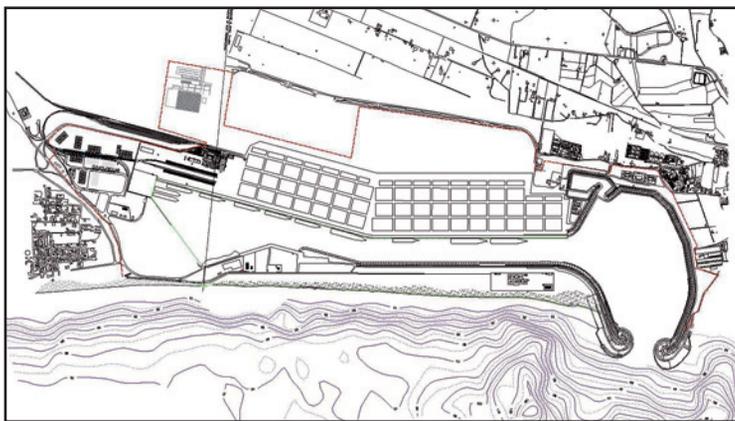


The port is today the biggest terminal container in Italy and in the Mediterranean Sea. It has 5,192 metres of quay, with a depth of up to 18 m.; approximately 440 hectares of area (water excluded) and 1.800.000 square metres of stocking yards. A road system with the State Road n. 18 and the freeway A3 as well as a railway system through the Rosarno Station completes the infrastructure.

The container traffic, which is carried out by the Med-center Container Terminal Spa, with approximately 3 million TEU's moved each year, is the main functional activity, but the port also has a significant amount of automobile transshipment managed by the BLG Automobile Logistics S.r.l.

There are new works that are being realized and that are under feasibility studies so as to give added value to the port and to the other activities that are planned for the future such as logistics and industrial development.

The Port Authority of Gioia Tauro has recently enlarged its territorial competency to the ports of Crotona and Corigliano Calabro.





**L**o scalo è uno dei più importanti scali polifunzionali del Mediterraneo, sia per posizione geografica, sia per quantità e varietà di traffici che per la qualità dei servizi offerti alle navi in transito.

Si estende su una superficie di circa 1,5 milioni di mq, con oltre 70 ormeggi e 12 chilometri di banchine con fondali fino a 15 metri. Dispone di aree per lo stoccaggio pari a 330.000 mq totali, dei quali circa 50.000 per magazzini.

Fra le principali attività commerciali il traffico containers, operato da tre terminal specializzati, con un totale di circa 445.000 teu/anno, rinfuse liquide per 5.000.000 ton, solide per 5.000.000 ton, merci varie per 11.000.000 ton.

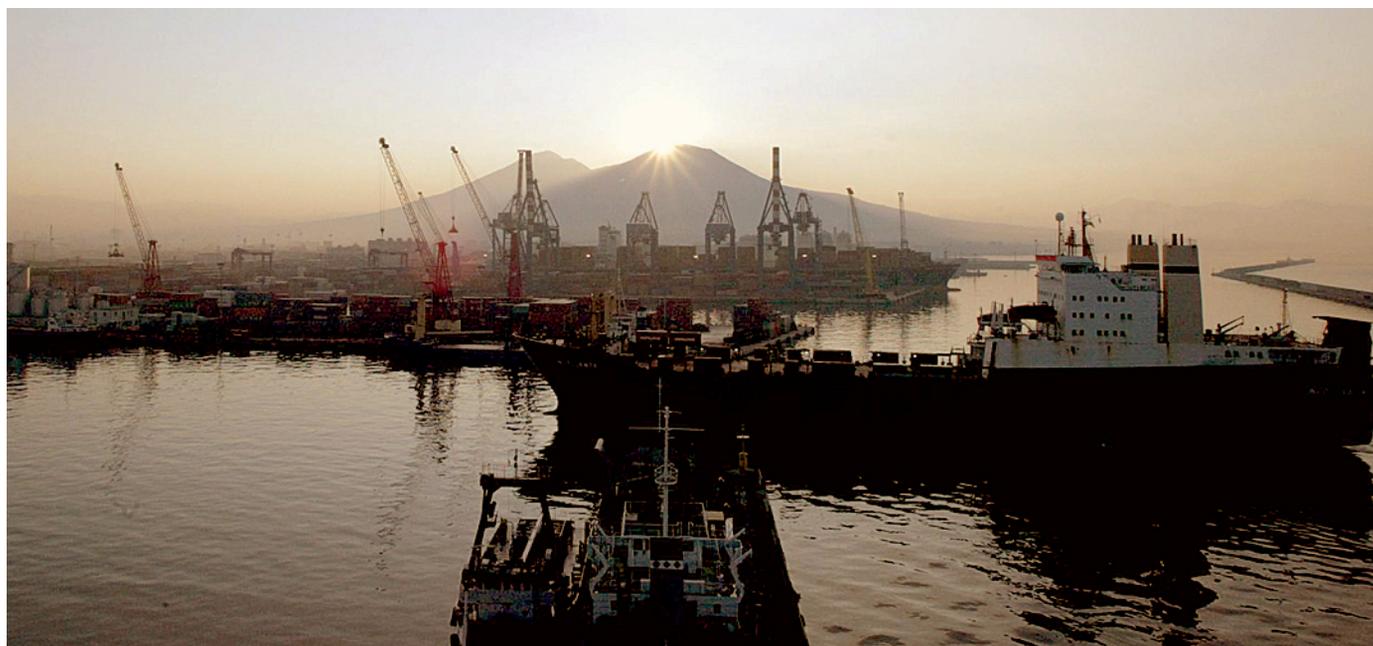
Nella zona occidentale dello scalo, dedicata princi-

palmente al traffico passeggeri, si trovano i collegamenti con le splendide località della costa Amalfitana e le Isole di Capri, Ischia, Procida. Da Molo Beverello per le destinazioni del Golfo, ogni anno transitano 8 milioni di passeggeri.

Nella stessa zona trovano accoglienza i collegamenti con la Sicilia e le navi da Crociera che usufruiscono del Molo Angioino dove sorge l'attrezzata Stazione Marittima.

Rilevante per l'economia portuale anche l'attività cantieristica che ivi si svolge. Napoli ha recentemente allargato la propria circoscrizione al porto Castellammare di Stabia. È prevista l'intensificazione delle attività crocieristiche, commerciali e di cantieristica navale.

In prossimità del porto sorgono importanti attività intermodali: gli interporti di Nola e Maddaloni – Marcianise, oltre all'aeroporto di Capodichino.





**T**he port is one of the most important multipurpose call in the Mediterranean Sea. This is due to its geographical position and traffic, in terms of both quantity and wide range, as well as to the quality of services rendered to vessels.

It extends on a surface of about 1.500.000 sqm with more than 70 berths, quays for an extension of 12 km with depths up to 15 metres. All in all the port has storage areas for about 330.000 sqm – about 50.000 sqm of which are warehouses.

Container traffic - operated by three specialized terminals - with a total throughput of about 445.00 teu a year, liquid and dry bulks for 5 millions tons each and general cargo for 11 millions tons, are among the main commercial activities.

On the western part of the port, mostly dedicated to passenger traffic, connections with lovely locations along the Amalfi coastline and the islands of Capri, Ischia and Procida are hosted. Every year 8 millions passengers pass through the docks of “Molo Beverello”.

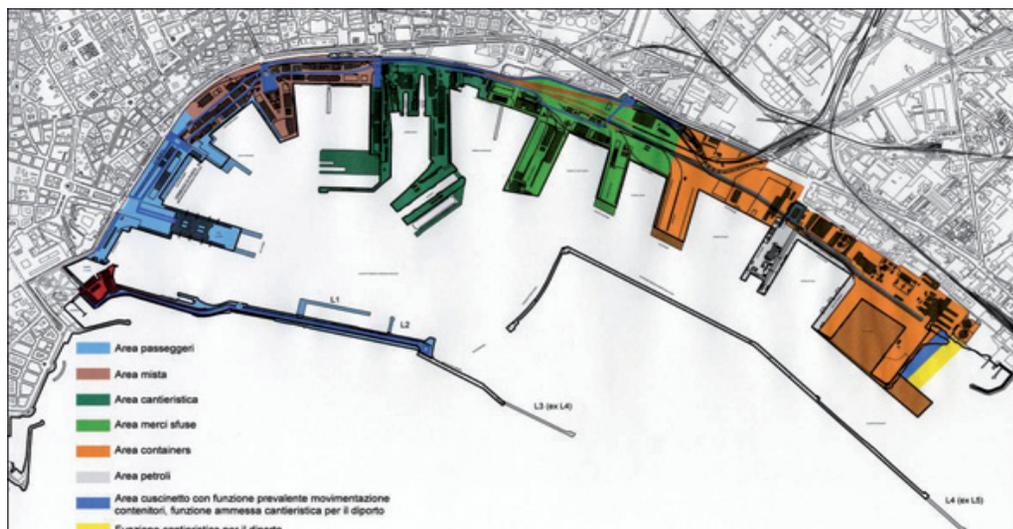
The connections with Sicily are hosted in the same area, as well as the

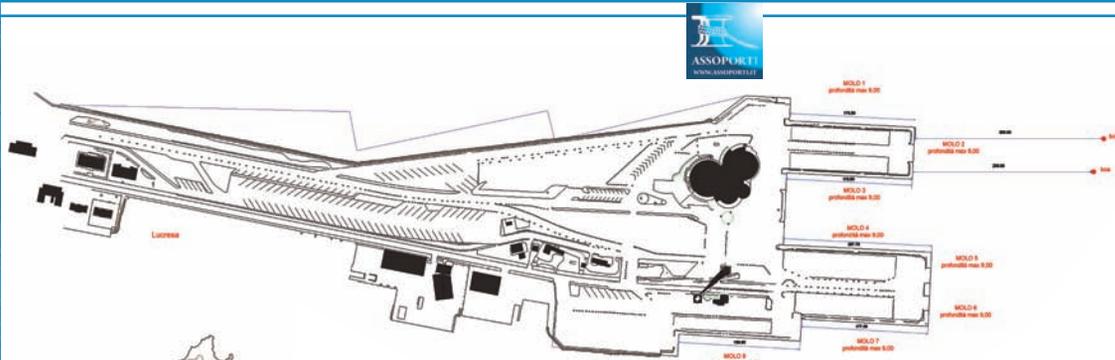
cruise vessels berthing at the docks of “Molo Angioino”, where a well-equipped cruise terminal is located.

Shipbuilding industry activities are also of considerable importance for the port economy. The Port Authority of Naples has recently extended its area of competence on the port of Castellammare di Stabia.

Cruise, commercial and shipbuilding industry activities are expected to increase.

Remarkable intermodal facilities are not far from the port: inland ports of Nola and Maddaloni-Marcianise; airport of Capodichino.





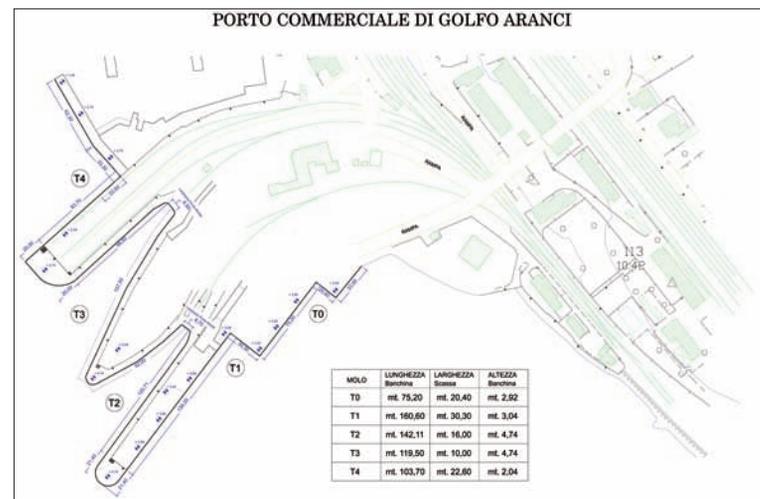
**P**incipale porta della Costa Smeralda, oltre a rappresentare uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo con cinque milioni di passeggeri ogni anno, il porto di Olbia ha anche una funzione commerciale con quasi 6 milioni di tonnellate di merci movimentate.

Lo scalo è suddiviso in tre aree: Cocciani; il Porto interno, dove insiste anche l'antico porto romano, destinato al diportismo od alle navi da crociera di piccole dimensioni; il Porto Isola Bianca.

Nella stessa area è in fase di completamento un nuovo molo per le navi da crociera.

Lo scalo è dotato di grandi piazzali parcheggio e sosta sia per auto che autoveicoli commerciali.

La moderna Stazione Marittima ha una superficie di 7.300 mq ed è progettata per accogliere fino a 6000 passeggeri al giorno.



## GOLFO ARANCI

Ogni anno sbarcano a Golfo Aranci un milione circa di passeggeri ed il porto ha assunto sempre maggiore rilievo per la sua felice posizione, per i fondali che permettono l'attracco di navi di grosso tonnellaggio, e per gli ottimi servizi.

Golfo Aranci, che ha una Stazione Marittima, è anche il porto di riferimento dei traghetti delle FS. Da citare altresì la sua attività di porto pescherecci.

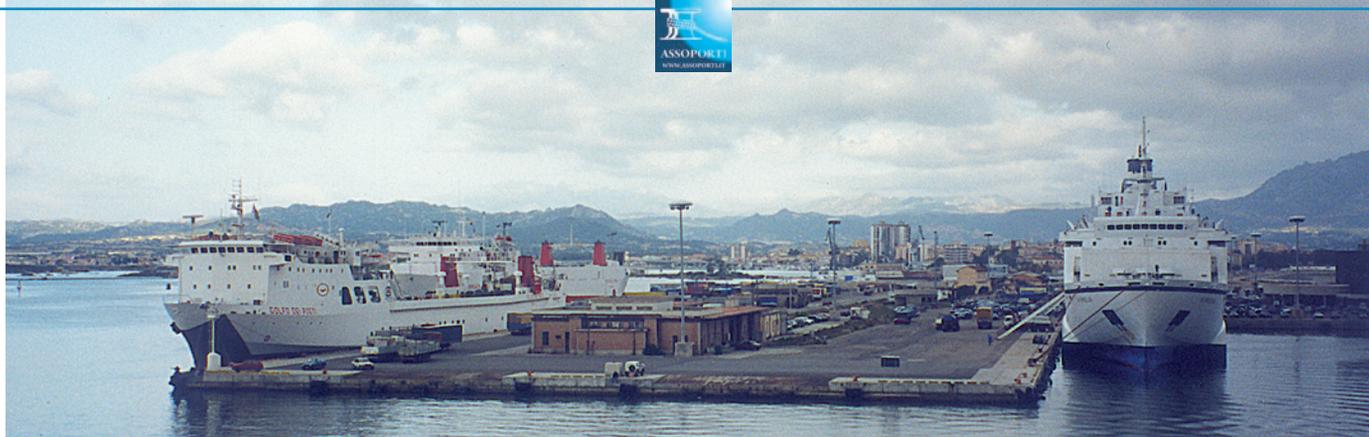
Ambedue i porti sono interessati da una intensa attività di diporto con strutture e cantieri al servizio delle imbarcazioni.

## PORTO TORRES

Il porto, che si trova in provincia di Sassari, si compone di due porzioni: il porto c.d. "civico", che è la parte più vecchia a ridosso della città, e il porto "industriale" ubicato di fronte alla zona industriale. Quest'ultimo è formato dalle dighe foranee con raccordo a terra e da due pontili. I fondali arrivano sino a circa 14 metri.

Il traffico negli ultimi anni si aggira intorno ai 5 milioni di tonnellate di merci sbarcate e imbarcate e circa 1.100.000 passeggeri.





**T**he Port of Olbia, main gateway to Costa Smeralda, besides being one of the most important passenger stations of the Mediterranean with five million passengers a year, has also a commercial role with nearly 6 million tons of handled goods.

The call is divided into three areas: Cocciani; the close Port where the old Roman Port still exists, dedicated to pleasure boating and small-sized cruise ships; Port Isola Bianca.

In the same area a new pier for cruise ships is being completed.

The call is provided with wide parking areas both for cars and commercial vehicles.

The up-to-date Harbour Station has a total surface area of 7.300 square metres and it is designed to handle up to 6000 passengers a day.



## GOLFO ARANCI

**E**very year, almost a million passengers disembark in Golfo Aranci and the Port has been gaining in importance thanks to its favourable position, to the deep seabed which is great for heavy tonnage ships to dock, and to its first-rate facilities

Golfo Aranci, which has got a Harbour Station, is also the reference port for Italian Railways Ferries. It is worthy of mention for being a fair fishing port as well.

Both ports are marked by an intense yachting activity with facilities and shipyards which are at ships' service.

## PORTO TORRES

**P**orto Torres is placed in Sassari's Province and it consists of two areas: the so called "porto civico", which is the oldest part close to the urban area, and the "industrial port" situated in front of the industrial area.

This latter one is protected by quaywalls and it is formed by two piers with drafts up to 14 metres.

In recent years the port total throughput of embarked and disembarked goods is around 5 million tonnes and about 1,100,000 passengers.



Il Porto di Ravenna, con i suoi numerosi terminal, è attrezzato per ricevere qualunque tipo di merce.

Con circa 27 milioni di tonnellate di merce movimentata nel 2008 e 4.000 navi attraccate nello stesso anno, è uno dei principali porti italiani ed ha assunto una posizione di leadership nazionale per numerosi prodotti/mercati.

E' infatti il secondo porto italiano per movimentazione di rinfuse solide (dalle materie prime per l'in-

dustria della ceramica ai cereali, dai fertilizzanti agli sfarinati) e un importante scalo per merci varie e prodotti metallurgici, come pure per i trasporti speciali.

Collegato con le principali reti trasportistiche, è facilmente raggiungibile dai maggiori centri italiani ed europei.

Una realtà dinamica con grandi potenzialità di sviluppo ed importanti investimenti pubblici e privati tuttora in corso, volti a migliorare le dotazioni infrastrutturali, ad ampliare ed al contempo specializzare l'offerta di servizi per fornire standard qualitativi sempre più elevati.



**T**he Port of Ravenna, with its countless port terminals, is equipped to receive any kind of cargo.

With an overall traffic of about 27 million tons in 2008 and 4,000 ships in the same year, it is one of the major Italian ports and the Italian leader for numerous products/markets.

It is the second port in Italy for solid bulk goods handling (from raw materials for ceramics to cereals, from fertilisers to meals for animals) and an important port for general cargo and metallurgical products, together with special transportation.

Well connected to the main transport networks, it is easily reached from the main Italian and European centres.

A dynamic world with strong development potential and important public and private investments, aimed at improving infrastructures, enlarging and also specializing the offer of services to guarantee ever higher quality standards.





Il Porto di Salerno assolve un ruolo importante al servizio del sistema industriale e commerciale del centro e sud Italia. Esso è collegato, mediante la rete stradale ed autostradale, alla piattaforma logistica di Nola-Marcianise, a quella di Battipaglia e all'aeroporto di Capodichino. Numerose sono le linee marittime di collegamento con i porti del Mediterraneo e, in particolare, del Tirreno, nonché i servizi regolari di trasporto con i principali scali europei e mondiali.

Il Porto di Salerno ha una superficie complessiva di 1,7 milioni di mq, 15 accosti su 5 moli, con uno sviluppo lineare complessivo di 3 Km e fondali a 11,5 m.



Le banchine hanno una superficie di 500.000 mq, dei quali 400.000 mq destinati allo stoccaggio e movimentazione merci (15.000 mq sono coperti) e 100.000 mq alle strade di circolazione ed aree di servizio.

Il porto garantisce servizi veloci ed efficienti h24 ed è dotato di mezzi meccanici tecnologicamente avanzati e capannoni attrezzati.

L'elevata capacità di movimentazione delle merci, l'ottima organizzazione del lavoro e la grande professionalità degli operatori portuali hanno contribuito a creare un'industria portuale con elevati standard operativi, determinando una crescita costante dei traffici.

Salerno è inoltre diventato un importante capolinea delle "Autostrade del Mare", offrendo, attraverso moderne navi Ro/pax, regolari e puntuali collegamenti con i porti di Valencia, Malta, Tunisi, Tripoli, Messina, Palermo e Olbia.

È in fase di sviluppo il settore crocieristico, che riceverà un forte impulso con il completamento dei lavori di costruzione della Stazione Marittima; lo scalo salernitano entrerà, così, nel circuito dei più importanti porti crocieristici del Mediterraneo.





**T**he Port of Salerno plays a strategic and important role within the industrial and commercial system in central and southern Italy. The Port is linked up to the logistic platform of Nola-Marcianise, Battipaglia and to the airport of Capodichino through the road and motorway networks.

Many maritime lines link up Salerno with the Mediterranean ports and, in a special way, with the Tyrrhenian ports, moreover there are many regular liner services with the main European ports and all over the world.

The Port of Salerno has a total areas of 1,7 million sq.m., 15 moorings on 5 piers, covering a total length of 3 km, with 11.5 m. water depth. The quays have a total areas of 500,000 sq.m., 400,000 sq.m. of them are employed for the storage and movements of goods (15,000 sq.m are under cover), and 100,000 sq.m. are employed for the roads network and service areas.

The Port guarantees a fast and efficient 24 hour a day services and it has a technologically advanced equipment and warehouses.

The high performance in handling of goods, the excellent organised job activities, the great professional skills of port operators, have contributed to create a port industry with high operational standard and to produce a steady increase in the traffic.

Salerno has become an excellent landing-place for the "Motorways of the Sea" and it offers, thanks to the liner Ro/Pax, regular and punctual links with the ports of Valencia, Malta, Tunis, Tripoli, Messina, Palermo and Olbia.

The cruiser market is increasing and, when the construction of the Passenger Terminal will be completed, the Port of Salerno will become one of the most important cruise port of the Mediterranean.





La sua posizione strategica nel cuore del Mediterraneo, condizioni naturali meteomarine e geomorfologiche più che favorevoli, profondità dei fondali adeguata ad accogliere navi dell'ultima generazione, presenza di strutture ed ampi spazi disponibili, sono stati i punti di forza che hanno consentito di proiettare il Porto di Taranto in scenari trasportistici internazionali nuovi.

Dal graduale consolidamento di fenomeni endogeni di sviluppo locale a forte specializzazione produttiva è nata l'esigenza di una diversificazione dei traffici che esaltasse anche la vocazione commerciale del porto e della città accanto alla già consolidata attività industriale.

Taranto è un centro vitale per le attività industriali e commerciali in cui ogni giorno si incontrano operatori locali e internazionali che, perseguendo il proprio interesse economico, contribuiscono allo sviluppo e alla crescita dei traffici.

Le grandi potenzialità commerciali del porto di Taranto si rivelano a partire da giugno del 2001 con l'apertura di un terminal contenitori tra i più moderni esistenti nel Mediterraneo con una capacità di movimentazione di oltre 2 milioni di TEU all'anno.

Questo modernissimo terminal, in concessione alla

Taranto Container Terminal Spa, dotato di accesso diretto alle reti nazionali stradale e ferroviaria e di linee di navigazione feeder e oceaniche.

Il terminal di Taranto è un hub intermodale per i traffici attraverso l'Europa, e tra Mediterraneo, Vicino/Medio/Estremo Oriente e il resto del mondo. Ciò ha generato l'esigenza di attrezzare il retroporto con una piattaforma ed un distripark che sono in via di realizzazione.



**A** number of key advantages have enabled the Port of Taranto – previously known principally as an industrial port – to find a new role in the international container transport sector. These include Taranto’s strategic location in the heart of the Mediterranean and its favourable geographical position with sufficient water depth to accommodate the latest generation of cargo ships, not to mention its many facilities and ample availability of space.



A series of local internal developments together with the strong emergence of specialised production processes have led to an ever growing diversification of traffic. As a result, both the city of Taranto and its port have found a new commercial vocation in addition to the long established industrial role.



Today, Taranto is seen as a centre for industrial and commercial activities in which local and international operators can work together pursuing their economic interests while contributing to the growth and development of cargo traffic.

Taranto’s huge potential as a hub commercial port was unlocked in June 2001 with the opening of a container terminal – one of the most modern in the Mediterranean region – operated by TCT SpA, with an annual handling capacity of nearly 2 million teu, with fast access to the national road and rail networks and a wide range of deep sea and short sea liner and feeder services.

Taranto is a hub for inter-modal traffic throughout Europe, and between the Mediterranean area, the Near/Middle and Far East and the rest of the world. That is why new investments in purpose-built logistics and distribution parks – a Logistic Platform and a Distripark – are in the pipeline.





Il porto di Trieste, per la sua collocazione all'estremo nord del bacino Adriatico, lungo la direttrice del Corridoio V delle reti transeuropee, costituisce la naturale via di accesso privilegiata al mare di vaste aree dell'Europa centrale ed orientale.

Il vantaggio geografico di Trieste, quale crocevia dell'interscambio marittimo mondiale, specie con il Far East, è dato dai 5 giorni di navigazione in meno rispetto ai porti del Nord Europa e dagli ottimi collegamenti ferroviari sulla direttrice nord-sud.

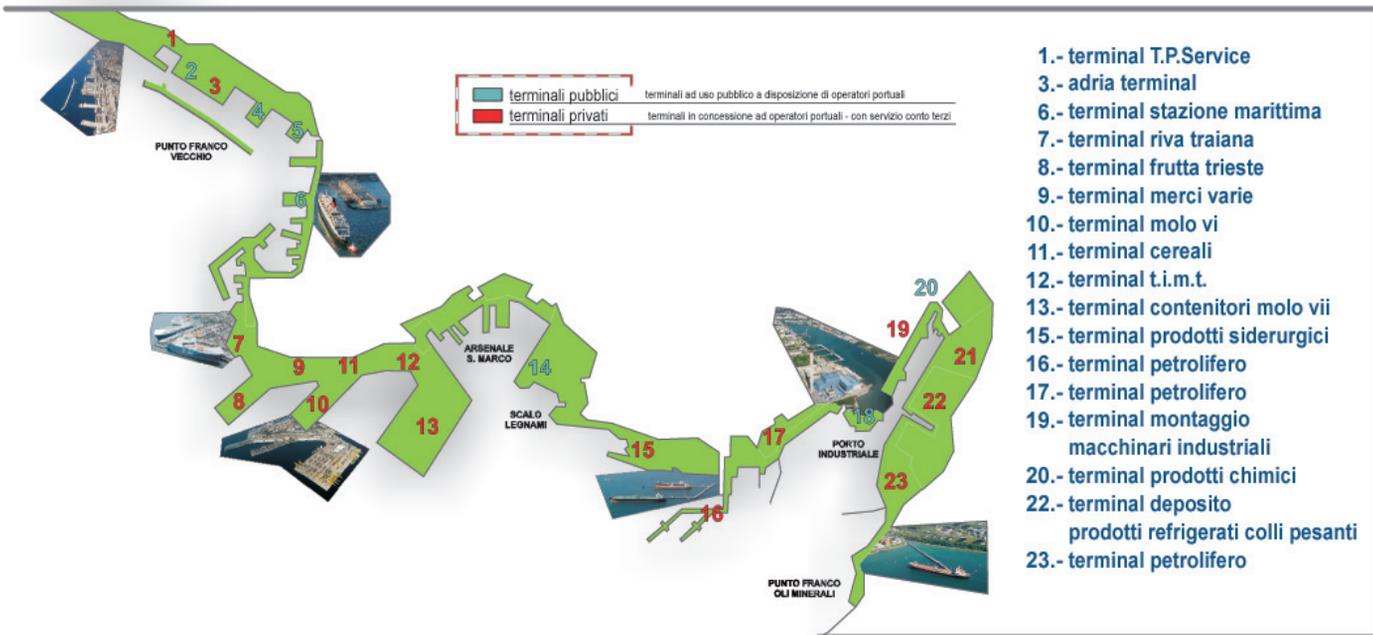
I collegamenti marittimi con il Mediterraneo ed il Mar Nero, il Medio e l'Estremo Oriente, il Nord ed il sud America sono garantiti da numerose compagnie di navigazione che toccano regolarmente il porto di Trieste.

Importante la disponibilità di banchine attrezzate e fondali profondi fino a 18 metri.

Complessivamente Trieste dispone di oltre 12.000 metri lineari di banchine, di circa 23.004 ettari di aree portuali ed oltre 500.000 metri quadri per magazzini di varie tipologie di merci (caffè, metalli, cotone, merci varie) in aree di punto franco, ormeggi operativi, per navi convenzionali, multi-purpose, navi full-container, roll-on/roll-off e ferry.

Trieste ha inoltre acquisito significativi traffici crocieristici in qualità di home port dell'Alto Adriatico.





For the broader territories of eastern and central Europe the port of Trieste – located in the northern Adriatic Sea on the Corridor V of the Trans-European Transport Network - constitutes the natural access to the sea.

As crossroad of global maritime trade, Far Eastern trade particularly, the geographical advantage of Trieste is given by both the five days shorter voyage time compared to the northern European ports and the excellent railway connections with the north-south axis.

Maritime connections with seaports in the Mediterranean and Black Sea, as well as in the Middle/Far East and in the North/South America, are provided



by a number of shipping companies regularly calling the port of Trieste.

It is important the availability of equipped quays with depths up to 18 metres.

All in all Trieste has quays for an extension of more than 12.000 metres, port areas for about 23.004 hectares and warehouses dedicated to dif-

ferent kind of commodities (coffee, metal products, cotton, general cargo) in free zone areas for more than 500.000 sqm, operational berths for conventional, multi-purpose, full-container, roll-on/roll-off and ferry vessels.

Trieste also has acquired significant cruise traffic as home port of northern Adriatic Sea.





## PORTO DI VENEZIA



Il Porto di Venezia, al vertice del Mar Adriatico e all'incrocio di tre corridoi europei (I, V e Adriatico-Baltico), è nella posizione ottimale per servire l'Europa centroorientale, il bacino economico-produttivo più dinamico dell'Unione Europea.

870 M di Euro di investimenti nel 2008-2011, e l'escavo dei fondali a -12 metri, consentiranno di aumentare le capacità dello scalo nei diversi settori (container, rinfuse, project e general cargo).

Entro il 2012 sorgeranno un nuovo terminal dedicato al traffico ro-ro/ro-pax lungo le Autostrade del Mare e un nuovo terminal container con annesso distripark (90 ettari), destinato a accogliere 600/800.000 TEU.

Il Porto di Venezia è il solo in Italia ad avere uno scalo fluviale che permette il trasporto bilanciato di container su chiatte lungo il fiume Po.

Venezia è anche il primo home port crociere del Mediterraneo, e sta realizzando la 4<sup>a</sup> stazione dedicata ai passeggeri.

### IL PORTO DI VENEZIA IN CIFRE

- 2,045 ettari di superficie
- 30 km di banchine
- 163 accosti operativi
- 205 km rete ferroviaria interna
- 70 km rete stradale interna
- 16 terminal industriali
- 7 terminal commerciali
- 1 terminal passeggeri
- 150 agenzie marittime e altri operatori





**T**he Port of Venice, at the top of the Adriatic Sea and at the crossway of three European Corridors (I, V and Adriatic-Baltic), is in an excellent position so as to serve Central and Eastern Europe, the most economically dynamic Regions in the EU.

With investments between 2008-2011 worth Euro 870 M, and draught reaching 12 metres, the port is increasing its capacity in all sectors (container, bulk, general and project cargo).

By 2012 two new terminals will be built: one dedi-

cated to RO-RO traffic along the Motorways of the Sea; the other, next to a 90 hectares distripark, devoted to containers (it will handle 600/800.000 TEUs).

The Port of Venice is the only port in Italy with an inland waterway terminal allowing a balanced transport of containers along the Po River.

Venice is also the first homeport for Cruises in the Mediterranean Sea, and is building its 4<sup>th</sup> Passenger Station.

## PORT OF VENICE'S FIGURES

- 2,045 hectares
- 30 km of wharves
- 163 operational berthing places
- 205 km of internal railway networks
- 70 km of internal road networks
- 16 industrial terminals
- 7 freight terminals
- 1 passenger terminal
- 150 shipping agencies and port operators



# MONFALCONE

Il porto di Monfalcone è lo scalo marittimo più settentrionale dell'Adriatico.

L'area totale dedicata al porto commerciale è di 680.000 mq, i piazzali sono circa 394.000 mq, la superficie totale coperta è di 59.000 mq. Le banchine, attrezzate per la manipolazione di qualsiasi tipo di merce, sono operative per circa 1.500 m.; la profondità dei fondali arriva sino a 11,40 metri.

I carichi trattati hanno registrato mediamente nell'ultimo periodo circa 4 mil. di tonn./anno, con prevalenza degli sbarchi sugli imbarchi. Lo scalo si è specializzato nel traffico "convenzionale" di merci varie, pur movimentando anche rinfuse solide; importante la movimentazione di prodotti forestali.

Attigua allo scalo commerciale si trova la zona industriale del Lisert, che occupa un'area di 247 ettari. Vi è poi una zona afferente la nautica da diporto, insediata su una superficie di circa 11 ettari, in fase espansiva.



The port of Monfalcone is the most northern port of the Adriatic Sea.

The port area dedicated to commercial activities covers a total of 680.000 sqm with yards for about 394.000 sqm and covered warehouses for 59.000 sqm. Fully equipped berthing quays to handle any kind of cargo have an extension of about 1.500 metres with drafts up to 11,4 metres.

Recent years registered average of handled cargo is around 4 millions tonnes a year with disembarkation prevailing over embarkation. The port is specialized in "conventional" traffic of general cargo even though it also handles dry bulk; the forest products handling is rather significant.

Next to the port is situated the industrial area of "Lisert" which covers an area of 247 hectares. There is also an area of about 11 hectares dedicated to the recreational boating which is under expansion.

# PORTONOGARO

Il porto, sito in provincia di Udine, sorge sulle rive del fiume Corno ed ha accesso dal/al mare attraverso un canale lungo circa 3 miglia ed il canale navigabile dell'Aussa Corno.

Lo scalo, che si articola su due strutture: "porto vecchio" e "banchina Margreth" lunga 700 metri, ha conosciuto una progressiva crescita di traffici.

Negli ultimi anni le merci movimentate complessivamente in sbarco e imbarco hanno raggiunto circa 1,2 milioni di tonnellate annue, di cui circa il 75% di merci varie.



Portonogaro is situated on the bank of the Corno River in Udine's Province. The access to/from the sea is ensured through both the waterway of Aussa Corno and another one of about three nautical miles.

Formed by two structures - "porto vecchio" and "banchina Margreth", which is 700 metres long - the port experienced a steadily traffic growth. In recent years the port total throughput of embarked and disembarked goods reached the amount of about 1.2 million tonnes per annum, and about the 75% of which are general cargo.

# CHIOGGIA

Il porto di Chioggia è situato nell'omonimo bacino, facente parte della laguna di Venezia, in comunicazione con il Mare Adriatico attraverso una propria imboccatura. Il porto è in grado di servire sia traffici marittimi di cabotaggio e di Short Sea Shipping, prevalentemente in Adriatico sia quelli di navigazione interna attraverso il Po.

Attualmente il porto si articola in due zone: lo scalo dei Saloni, che dispone di due banchine di 550 e 650 metri lineari (di cui è in programma la progressiva dismissione); lo scalo di Val di Rio, di recente realizzazione – che ad oggi offre circa 1500 metri di banchine, 100.000 metri quadri di piazzali, 10.000 metri quadri di magazzini – raccordato con la rete ferroviaria nazionale.

I quantitativi di merce imbarcate e sbarcate si attestano intorno a 2 milioni di tonnellate/anno, prevalentemente merce varia e rinfuse solide.

*The basin where the port of Chioggia is placed has the same name and is part of the Venice lagoon. Through its own access it is connected with the Adriatic Sea. The port is able to serve domestic and Short Sea Shipping traffic, mainly within the Adriatic Sea, as well as inland shipping through the Po River.*

*At present the port is formed in two areas: the “Scalo dei Saloni”, which consists of two quays of 550 and 650 metres respectively – both are planned to be progressively discarded; the “Scalo di Val di Rio”, which has been recently realized, is connected with the national rail network. Currently it offers quays for an extension of about 1.500 metres, yards for 100.000 sqm and warehouses for 10.000 sqm.*

*The average port total throughput of embarked and disembarked goods – which mainly consist in general cargo and dry bulk - is around 2 millions tonnes a year.*



## AUTORITÀ PORTUALI

Via Gramsci, 14 - 17100 **SAVONA**  
tel. 019/85.541 - fax 019/827.399

Via della Mercanzia, 2 - 16123 **GENOVA**  
tel. 010/24.11 - fax 010/241.23.82

Via del Molo, 1 - 19126 **LA SPEZIA**  
tel. 0187/546.320 - fax 0187/599.664

V.le C. Colombo, 6 - 54033 **MARINA DI CARRARA (MS)**  
tel. 0585/782.501 - fax 0585/782.555

Scali Rosciano, 6 - 57123 **LIVORNO**  
tel. 0586/249.411 - fax 0586/249.514

Piazzale Premuda (Palazzo CISP) - 57025 **PIOMBINO (LI)**  
tel. 0565/229.21 - fax 0565/229.229

Stazione Marittima - Molo Sanità - 09123 **CAGLIARI**  
tel. 070/679.531 - fax 070/679.533.45

Viale Isola Bianca c/o Stazione Marittima - 07026 **OLBIA (OT)**  
tel. 0789/20.41.79 - fax 0789/20.90.26

Molo Vespucci - 00053 **CIVITAVECCHIA**  
tel. 0766/366.201 - fax 0766/366.243

P.le Pisacane - 80133 **NAPOLI**  
tel. 081/228.31.11 - fax 081/206.888

Via A. Sabatini, 8 - 84121 **SALERNO**  
tel. 089/25.88.111 - fax 089/25.14.50

Contrada Lamia - 89013 **GIOIA TAURO (RC)**  
tel. 0966/58.86.13 - fax 0966/58.86.17

Via Piano dell' Ucciardone, 4 - 90139 **PALERMO**  
tel. 091/62.77.111 - fax 091/63.74.291

Via V. Emanuele II° n° 27 - 98100 **MESSINA**  
tel. 090/67.99.91 - fax 090/710.120

Via Enrico Millo, 2/4 - 96011 **AUGUSTA (SR)**  
tel. 0931/97.12.45 - fax 0931/52.36.52

Via Dusmet - P.le Circumetnea, 2 - 95131 **CATANIA**  
tel. 095/535.888 - fax 095/536.031

Casella Postale Aperta - Succursale Taranto 2 - 74100 **TARANTO**  
tel. 099/47.11.611 - fax 099/470.68.77

Piazza Vittorio Emanuele II n° 7 - 72100 **BRINDISI**  
tel. 0831/562.650-649 - fax 0831/562.225

P.le C. Colombo, 1 - 70122 **BARI**  
tel. 080/578.85.11 - fax 080/524.54.49

Molo S. Maria Porto - 60121 **ANCONA**  
tel. 071/207.891 - fax 071/207.89.40

Via Antico Squero, 31 - 48100 **RAVENNA**  
tel. 0544/60.88.11 - fax 0544/608.888

Santa Marta, Fabbicato 13 - 30123 **VENEZIA**  
tel. 041/533.41.11 - fax 041/533.42.54

Via Karl Ludwig Von Bruk, 3 - C.P. 1927- 34143 **TRIESTE**  
tel. 040/67.31 - fax 040/673.24.06

## AZIENDE SPECIALI PORTO E CONSORZI VOLONTARI

C.C.I.A.A. GORIZIA  
AZIENDA SPECIALE PORTO  
Via Terme Romane, 5 - 34074 MONFALCONE (GO)  
Tel. 0481/41.40.97 - fax 0481/41.40.99

C.C.I.A.A. VENEZIA  
AZIENDA SPECIALE PORTO  
Via Maestri del Lavoro, 50 - 30015 CHIOGGIA (VE)  
Tel. 041/49.11.99 - fax 041/49.09.99

CONSORZIO PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE  
DELLA ZONA DELL'AUSSA CORNO  
Via Pradamano, 2 - 33100 UDINE  
Tel. 0432/520.581 - fax 0432/520.782





**ASSOPORTI**  
WWW.ASSOPORTI.IT

**ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI - ASSOPORTI**  
**ITALIAN PORTS ASSOCIATION**

Corso Rinascimento, 24 - 00186 ROMA  
Tel. +39 (0)6 6876193 - Fax +39 06 6876550  
e-mail: [info@assoporti.it](mailto:info@assoporti.it)

