SAPIR

PORTO INTERMODALE

SAPIR S.p.A.
48122 Ravenna
Via G. Antonio Zani 1
tel. +39 0544 289711
fax. +39 0544 289901
www.sapir.it

porto di ravenna

(n. 4 aprile 2013)

AUTORITÀ PORTUALE DI RAVENNA

Via Antico Squero, 31
48122 Ravenna
Tel. +39 (0544) 608811
Fax +39 (0544) 608888
info@port.ravenna.it
www.port.ravenna.it

Mensile su portualità e trasporti, anno II n. 4, redazione: via Enrico Mattei, 25 Ravenna tel. 335.6194107. € 1,00

Sicurezza, non abbassare la guardia

foto tratta da newsliguria.com

Nella sicurezza nel lavoro, e nei porti in particolare, non esistono la sfortuna, le circostanze fortuite. Esistono semmai coincidenze, concomitanze, concorso di fattori anche molto diversi, che talvolta convergono verso l'incidente, qualche volta purtroppo verso la tragedia.
Come a Genova il 7 maggio scorso.
Esiste, al massimo, la fortuna.
Nei porti occorre un lavoro duro, perseverante, mai finito, per costruire, consolidare, non perdere i livelli di sicurezza, che siano il più possibile strutturali. Senza che questo garantisca di per sé nulla, se non la coscienza di aver fatto – tutti – il possibile per prevenire incidenti.
Per ridurre i danni quando accadono, e anche per trarre lezione da essi affinché poi non si ripetano.
Questa è la lezione che ci è venuta negli anni.
A Ravenna ce la siamo ripetuta più volte, costruendo via via una serie di condizioni per elevare la sicurezza intrinseca delle condizioni della navigazione, delle operazioni portuali, del lavoro.
I diversi attori hanno fatto, anche in contraddittorio tra loro ma sempre in spirito e con metodo di confronto e collaborazione, la loro parte.
Ciascuno ha fatto un pezzo del lavoro. Tutti insieme hanno costruito un prodotto finale che è maggiore della somma dei singoli pezzi.
Tutto questo non è acquisito una volta per tutte. Non mette al riparo da incidenti.
Ma assicura uno sforzo, in continua evoluzione, perché ciò non accada, accada il meno possibile, faccia meno danni possibili, si ripeta meno che si può.
Le istituzioni hanno fatto la loro parte. A partire dal Prefetto (da tutti i Prefetti) che hanno incentivato e coordinato.
L'Autorità Portuale ci ha messo impegno e risorse. Risorse ben spese per aiutare a fare cose che sono uniche o rare nei porti italiani: i Rappresentanti per la Sicurezza di sito, le imprese certificate OSHAS 18001, e così via.
Le imprese hanno concorso con uno sforzo organizzativo, i sindacati anche. Gli Enti di controllo si confrontano ben al di là del loro ruolo formale.
Tutto bene, dunque?
Si può e si deve fare di più e meglio.
Si deve non abbassare la guardia. Ma soprattutto occorre altro: che le buone pratiche di Ravenna non restino un caso isolato, guardato con scetticismo, o peggio, da certe organizzazioni nazionali (da Assoporti ad Assologistica) che hanno in passato, nemmeno tanto velatamente, tentato di far rimangiare alle rappresentanze ravennati i protocolli raggiunti, ricevendo da tutte un fermo diniego.
Non si può continuare a dire, come si è fatto in passato, che "l'Italia è lunga" e che quindi non si può pretendere ovunque i medesimi livelli di sicurezza.
Ne va della sicurezza collettiva. Ne va della correttezza della concorrenza tra porti e tra imprese. Le cose che purtroppo accadono e si ripetono sono lì a testimoniarlo.

Ps. Sulla tragedia di Genova: sulle cause immediate nulla si può dire mentre scriviamo. C'è una inchiesta in corso.
Sarà essa a spiegare cosa è accaduto e perché.
Ma non è strano che nessuno si sia posto un interrogativo (di sicurezza intrinseca): perché quella palazzina e quella torre erano a filo banchina sul pelo dell'acqua, e quindi intrinsecamente esposte alle coincidenze fortuite che mai erano capitate ma che sempre possono capitare?

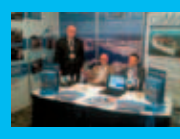
anonymous

LE STATISTICHE
Trimestre in ripresa, male marzo pagg. 2/3

ANALISI
Intervista a Michael Cashman pagg. 4/5

CONVEGNI
Ricordata la figura di Cavalcoli pagg. 6/7

PROMOZIONE
Missione in Egitto pagg. 8/9



DA ROMA
Pagani: "Subito al lavoro" pag. 9

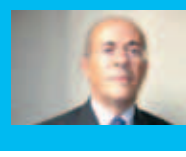
CROCIERE
Applausi per la Serenade pag. 11

COMPAGNIA PORTUALE
Bilanci approvati pag. 12

CNA
Nuovo gruppo dirigente pag. 13

COMMENTI
Sul coordinamento degli enti pag. 14

IL CASO
Se il legislatore perde la bussola pag. 15



PILOTI DEL PORTO RAVENNA

SERS Srl
SOCIETÀ ESERCIZIO
RIMORCHI E SALVATAGGI

GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI RAVENNA S.C. a R.L. - SERVIZI NAUTICI

Servizi tecnico-nautici per un'efficiente sicurezza del porto di Ravenna

Piloti del Porto
Via Molo Dalmazia, 101
48023 Marina di Ravenna
Tel. 0544/530204-530453

Gesmar Spa/SERS Srl
Via di Roma,47
48121 Ravenna
Tel. 0544/39719

Gruppo Ormeggiatori
Via Fabbrica Vecchia, 5
48023 Marina di Ravenna
Tel. 0544/530505-530116

TRAMACO
TRANSIT AND MARITIME COMPANY

Tra.Ma.Co
Via Magazzini Ant.ri 30 - 48122 Ravenna / Italy
· tel. +39-0544-426711 · fax +39-0544-426799
· tramaco@tramaco.net

LE STATISTICHE

Nel marzo 2012 si recuperò il mancato lavoro del mese precedente dovuto a neve e forconi

Trimestre in ripresa dell'1,47%, male marzo

Nel primo trimestre dell'anno si è registrata una movimentazione merci pari a 5,2 milioni di tonnellate, in crescita di 75 mila tonnellate, ovvero dell'1,47% rispetto allo stesso periodo del 2012.
In particolare nel mese di marzo il traffico è calato di 268 mila tonnellate (-13,8%) e, pur tenendo conto che marzo 2012 era stato uno dei mesi migliori dello scorso anno, è evidente che quest'ultimo mese abbia messo in discussione il risultato positivo dei primi due mesi dell'anno.

Analizzando le merci per condizionamento si evince che le merci secche hanno registrato una sostanziale stabilità (2.500 tonnellate in più, ovvero +0,1%), le rinfuse liquide sono diminuite di 44 mila tonnellate (-4,1%), mentre, per le merci unitizzate, quelle in container sono cresciute di 57 mila tonnellate (10,6%) e quelle su rotabili hanno registrato un saldo positivo pari a 60 mila tonnellate (+45,9%).
Tra le merci secche i dati positivi sono per i prodotti agricoli (+50,7%), che sono passati da 326 mila a 217 mila tonnellate, 110 mila tonnellate in più grazie ad una consistente importazione di granoturco e sorgo proveniente dall'Ucraina, e per i concimi (+23,9%) che, con 121 mila tonnellate in più, hanno registrato una crescita degli scambi con Spagna, Grecia, Egitto e Estonia.
Stabili i prodotti metallurgici (+1,3%) per i quali sono variati i Paesi di importazione a causa della difficoltà di approvvigionamento dal porto di Taranto.
In calo le materie prime per le ceramiche, passate da quasi 630 mila a 530 mila (-15,8%), la cui diminuzione di oltre 100 mila tonnellate è da attribuirsi perlopiù ad argilla e feldspato e i combustibili minerali solidi (-84,8%).

+50,7%
L'aumento dell'import di grano e sorgo proveniente dall'Ucraina

Per le rinfuse liquide si è registrata una diminuzione di prodotti petroliferi (-3,7%) e di chimici liquidi (-12,6%).
La movimentazione container è stata pari a 51.384 TEUs, 1.073 in più (+2,13%) rispetto allo scorso anno. In particolare l'aumento registrato è stato di 1.919 TEUs per i pieni (+5,1%), mentre per i vuoti c'è stato un calo di 846 TEUs (-6,9%).
Per quanto riguarda i trailer occorre dire che gli effetti della nuova linea della Grimaldi Ravenna-Brindisi-Catania continuano ad essere molto positivi: sulla linea Ravenna-Catania il traffico CIN/Tirrenia e Grimaldi è stato di 8.194 pezzi contro i 5.522 dello scorso anno a cui si devono aggiungere quelli della nuova tratta Ravenna-Brindisi che sono stati 1.345. In totale il numero dei trailer quest'anno sono risultati 9.539 (+72,7%).
Molto buono anche il risultato per le automotive, che da 3.646 pezzi, registrati in gennaio-marzo 2012, sono passate a 6.566, negli stessi mesi di quest'anno (+80,1%).

MERCE MOVIMENTATA - CUMULATA (tonnellate)

	GENNAIO-MARZO			
	2013	2012	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	234.469	225.169	9.300	4,1%
PRODOTTI PETROLIFERI	528.147	548.630	-20.483	-3,7%
CONCIMI	7.350	-	7.350	
PRODOTTI CHIMICI	281.071	321.710	-40.639	-12,6%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	1.051.037	1.095.509	-44.472	-4,1%
PRODOTTI AGRICOLI	326.433	216.600	109.833	50,7%
DERRATE ALIMENTARI	595.120	599.843	-4.723	-0,8%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	15.331	100.711	-85.380	-84,8%
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	4.908	-	4.908	
PRODOTTI METALLURGICI	1.086.133	1.072.729	13.404	1,2%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	696.395	852.631	-156.236	-18,3%
CONCIMI	628.972	507.791	121.181	23,9%
PRODOTTI DIVERSI	2.516	3.041	-525	-17,3%
TOTALE MERCI SECCHE	3.355.808	3.353.346	2.462	0,1%
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	598.579	541.450	57.129	10,6%
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	190.725	130.727	59.998	45,9%
TOTALE	5.196.149	5.121.032	75.117	1,5%

DAL 1904
Raffaele Turchi
Agenti marittimi, spedizionieri, commissari d'avaria
Mediatori marittimi - Movimentazione e Magazzinaggio
merci varie e pezzi speciali - Imbarchi e sbarchi
Periti nautici e merceologici
Member of CISQ Federation
RINA
ISO 9001:2000
Certified Quality System
Via Alberoni 31 - 48121 Ravenna - Italy
Tel +39 544 212417 - Fax +39 544 217579 - Telex 550018 turchi i.
e-mail: turchiship@raffaeleturchi.it
Sub Agenti in tutti i porti italiani

AGENZIA MARITTIMA
LE NAVI - SEAWAYS s.r.l.
Via Aquileia, 5 - 48122 Ravenna - Tel.: +39 0544 599311
seaways_itran@msclenavi.it

LE STATISTICHE

Da un'analisi del foreland marittimo del porto emerge che, tra i Paesi che hanno fatto riscontrare le principali variazioni positive in termini assoluti, vanno segnalati Russia, Ucraina, Turchia, Francia e India (complessivamente 438 mila tonnellate in più); mentre i Paesi con cui gli scambi sono calati in maniera più significativa sono stati Argentina, Germania, Romania (-272 mila tonnellate).

TRAFFICO TRAILER-ROTABILI (numero)

GENNAIO-MARZO

	2013	2012	differenza	differenza %
LINEA RAVENNA-CATANIA	8.194	5.522	2.672	48,4%
LINEA RAVENNA-BRINDISI	1345	0	1.345	

TRAFFICO CONTAINER (TEUs)

GENNAIO MARZO

SBARCO	marzo	2013	quota sul totale	2012	quota sul totale	differenza	differenza %
pieni	6.830	16.630	32,4%	15.609	31,0%	1.021	6,5%
vuoti	3.353	9.358	18,2%	10.193	20,3%	-835	-8,2%
TOTALE SBARCHI	**10.183**	**25.988**	**50,6%**	**25.802**	**51,3%**	**186**	**0,7%**
IMBARCO							
pieni	8.396	23.325	45,4%	22.427	44,6%	898	4,0%
vuoti	877	2.071	4,0%	2.082	4,1%	-11	-0,5%
TOTALE IMBARCHI	**9.273**	**25.396**	**49,4%**	**24.509**	**48,7%**	**887**	**3,6%**
TOTALE MOVIMENTAZIONE	**19.456**	**51.384**		**50.311**		**1.073**	**2,1%**

MERCE MOVIMENTATA - MESE (tonnellate)

MARZO

	2013	2012	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	67.088	55.050	12.038	21,9%
PRODOTTI PETROLIFERI	134.983	231.709	-96.726	-41,7%
	3.150	-	3.150	
PRODOTTI CHIMICI	120.972	142.887	-21.915	-15,3%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	326.193	429.646	-103.453	-24,1%
PRODOTTI AGRICOLI	57.684	93.115	-35.431	-38,1%
DERRATE ALIMENTARI	224.959	191.961	32.998	17,2%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	-	10.552	-10.552	
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	-	-	0	
PRODOTTI METALLURGICI	307.872	456.708	-148.836	-32,6%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	319.559	262.917	56.642	21,5%
CONCIMI	144.613	205.441	-60.828	-29,6%
PRODOTTI CHIMICI	-	-	0	
PRODOTTI DIVERSI	37	169	-132	-78,1%
TOTALE MERCI SECCHE	**1.068.482**	**996.751**	**71.731**	**7,2%**
TOTALE MERCI SECCHE	**1.054.724**	**1.220.863**	**-166.139**	**-13,6%**
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	**224.919**	**242.922**	**-18.003**	**-7,4%**
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	**72.877**	**53.399**	**19.478**	**36,5%**
TOTALE	**1.678.713**	**1.946.830**	**-268.117**	**-13,8%**

Martini Vittorio
Spedizioni Internazionali

- Spedizioni internazionali via mare, terra e aria in import ed export
- Operazioni doganali in import ed export
- Imbarchi, sbarchi, sollevamenti in genere
- Trasporti nazionali e internazionali di merce in container e rinfuse
- Deposito merci
- Project cargo, Offshore
- Pratiche e consulenze doganali

Via G. Antonio Zani, 15 - Torre C
48122 Ravenna (Ra) - Italy
tel. ++39 544 531555
fax ++39 544 531864
info@martinivittorio.it

spedizionieri internazionali ravenna

Via Candiano, 1 - 48122 - Ravenna (RA)
Tel. 0544.422198 - Fax 0544.421525
segreteria@arsi.ra.it
www.arsi.ra.it

FIORE
CASA FONDATA NEL 1960
CASA DI SPEDIZIONI
AGENZIA MARITTIMA
SPEDIZIONI AEREE

RAVENNA (ITALY)
Phone: (0544) 598511
Fax: (0544) 598589
E-Mail: fiore@fioreravenna.it
www.fioreravenna.it

IATA
SERVIZIO AEREO
AEO

ANALISI

L'analisi di Zeno D'Agostino sullo sviluppo mondiale dei traffici con le grandi portacontainer

Mediterraneo cruciale per i container,

C'è stato un momento, nell'analisi dei futuri traffici mondiali dei container, in cui il Mediterraneo sembrava tagliato fuori dai collegamenti con le portacontainer da 18 mila teus, dalla rotta Asia-Europa. Lo ha spiegato Zeno D'Agostino, esperto di logistica e trasporti, intervenendo al convegno dedicato a Luciano Cavalcoli. Meglio circumnavigare l'Africa – sostenne ad un certo punto Asar Ashaf, uno dei massimi esperti mondiali di traffici container - che pagare ogni volta un pedaggio di 600 mila dollari per attraversare Suez.

Ma Suez e Gibilterra, si è poi visto, non perderanno mai il loro peso specifico. Sullo scenario dello shipping peserà molto Panama, non appena sarà completato il suo ampliamento. Anche se da Panama transiteranno al massimo navi da 12500 teus, mai le grandi navi da 18 mila.

Ecco gli scenari delineati da D'Agostino con l'espansione del Canale di Panama nel 2015:

- Transito di navi fino a 12.500 TEU;
- Ristrutturazione del network dei servizi mondiali (a partire da quelli tra Asia e Nord America);
- Sviluppo dei porti di puro transhipment hub & spoke/relay sull'incrocio delle rotte NS EO
- Ritorno dei SERVIZI ROUND-THE-WORLD (RTW) con possibilità di: sviluppo di collegamenti diretti con i porti del Nord Europa, incremento dei servizi feeder tra gli hub del Mediterraneo e il Nord Europa.
- Sviluppo dei SERVIZI PENDULUM con possibilità di sviluppo di collegamenti tra l'Asia e il Nord Europa con estensione sul Nord America in affiancamento ai collegamenti Asia-Mediterraneo-Nord America (rotta Gibilterra-Suez).

Il Mediterraneo e Suez sono tornati quindi di grande attualità. Alla luce del ruolo che manterrà il Mediterraneo, il porto Ravenna "non deve farsi trovare impreparato, e deve migliorare l'offerta logistica".

Un esempio da seguire, per D'Agostino, è quello di Duisburg, gestito dalla società Duisport, porto tedesco a 250 chilometri dal mare, collocato alla convergenza tra l'Elba e la Ruhr.

"Ha tantissime convergenze ferroviarie – spiega il manager – ed è considerato il più grande porto interno del mondo". Nel 2012 questo porto ha movimentato complessivamente circa 110 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del 12% rispetto a 125,6 milioni di tonnellate totalizzate l'anno precedente.

La società che gestisce

Parla Michael Cashman, direttore commerciale del Gruppo Contship: il punto di partenza è che deve essere realizzato velocemente

"Troppi porti stanno perseguendo strategie

Michael Cashman è il direttore commerciale del Gruppo Contship. Con lui vengono definite le strategie di sviluppo del Terminal Container Ravenna, partecipato al 50% da Sapir e Contship. Ecco come valuta la situazione del porto di Ravenna e le sue prospettive.

Come vede la posizione attuale del porto di Ravenna, rispetto agli altri suoi competitori?

"Ravenna è una delle porte di accesso alternative per servire i mercati del Nord e Nord Est Italiani, che oggi rappresentano un bacino totale di merce containerizzabile di oltre un milione di teus. Aree dunque sulle quali competere per incrementare gli attuali volumi di container movimentati dal terminal.

Considerando questo potenziale obiettivo di lungo termine e fatto salvo lo sviluppo infrastrutturale del porto così come dei collegamenti a terra, le linee armatoriali avranno la possibilità di utilizzare navi di maggiore capacità direttamente nell'Adriatico con un'offerta commerciale di servizi marittimi economicamente più vantaggiosa rispetto alla situazione attuale per servire il Sud Europa ed i paesi dell'Est europeo.

Ravenna gode di una reputazione positiva sul mercato grazie ad un livello di servizi eccellente, in maniera particolare TCR. Siamo orgogliosi di servire i bisogni dei clienti e guardiamo alle loro esigenze attuali e future avendo costruito un rapporto di fiducia che altri porti devono ancora realizzare.

Non siamo eccessivamente preoccupati per i nostri vicini competitor ma rileviamo che troppi porti stanno perseguendo strategie simili sul mercato. Per alcuni di essi bisognerebbe chiedersi se sia veramente sostenibile un impegno a lungo termine per lo sviluppo di traffici containerizzati".

Si sottolinea molto la necessità di avere più collegamenti di linea. In che modo?

"Con le attuali infrastrutture è difficile convincere altre linee armatoriali sulla possibilità di aggiungere Ravenna come ulteriore scalo nell'Adriatico. E' semplicemente economicamente poco conveniente per una linea avere un ulteriore porto all'interno dei loro servizi che sono per la maggior parte feeder e con volumi relativamente modesti.

La nostra strategia di lungo termine è basata su un concetto: costruiamo e le linee arriveranno. Il punto di partenza è dunque l'approfondimento del canale, cosa che deve essere fatta velocemente".

Per il porto di Ravenna, oltre a cercare nuovi mercati, è importante mantenere anche gli attuali e recuperare circa 6 milioni di tonn. perse negli anni della crisi internazionale. E' così?

"Parlando esclusivamente di traffici container, lo sviluppo dei volumi in questi anni è stato piuttosto regolare. In altri porti nella stessa area c'è stata una crescita conseguente all'introduzione di servizi diretti con navi di maggiore capacità. In questo inizio di 2013 TCR ha vissuto un periodo positivo con una crescita dei volumi in importazione che si riflette positivamente anche sulle esportazioni che i nostri clienti possono sostenere economicamente mitigando il calo sui volumi.

Gli sforzi devono continuare per garantire questo trend a cui seguirà una successiva stabilizzazione dei volumi generali che, anche in un periodo di crisi internazionale come questo, torneranno a crescere seppur ad un ritmo più lento di quanto registrato nel passato".

Che ruolo può giocare, quindi, il nuovo terminal Tcr?

"Come detto, con il nuovo terminal, TCR sarà meglio posizionato nella "mappa globale" permettendo alle linee armatoriali internazionali di scalare Ravenna con delle navi più grandi ed economicamente più vantaggiose, cosa che non possono fare oggi. Oltre a queste nuove opportunità, TCR continuerà ad offrire un servizio di eccellenza agli attuali clienti".

Quale ruolo attribuisce al porto di Ravenna nel breve-medio periodo?

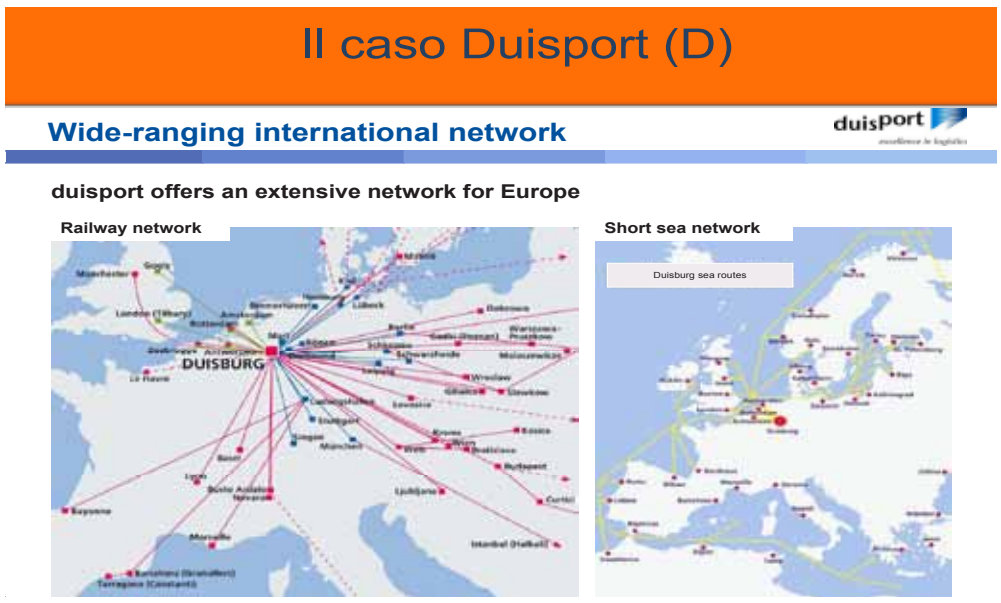
"Siamo appena rientrati da un viaggio in Egitto per promuovere Ravenna e probabilmente il principale attributo riscontrato è quello del valore riconosciuto dalla catena logistica di specifici prodotti. Vi è comprensibilmente un focus significativo sul costo del servizio da parte dei caricatori che sono però sempre più alla ricerca di ciò che una porto può effettivamente realizzare per aumenta-

ANALISI

e il ruolo che potrà avere il porto di Ravenna

ma occorre investire nelle ferrovie

il porto pubblico di Duisburg, ha movimentato un traffico di 63,3 milioni di tonnellate, con una flessione dell'1,3% rispetto al volume record di 64,1 milioni di tonnellate registrato nel 2011.
Il traffico dei container movimentato per via fluviale e ferroviaria è stato pari alla quota record di 2,6 milioni di teu (+4%). Lo scorso anno Duisport ha movimentato per via fluviale 16 milioni di tonnellate di merci (-6,8%) e per via ferroviaria 16 milioni di tonnellate di merci (+1,1%).
"Questo porto tedesco ha tantissime convergenze ferroviarie – aggiunge D'Agostino – ed è considerato il più grande porto interno del mondo. La forza è proprio nella logistica che permette di smistare merci in tutto il continente in tempi rapidissimi.
Senza ferrovie non si può pensare di diventare un porto importante a livello globale.
La competitività non si può basare sui camion". D'Agostino rileva anche come a Ravenna, dal 2006 al 2012, i containers siano cresciuti del 13%; ma il traffico ferroviario di merci dal porto è aumentato solo dell'1%. Pochissimo. Così non va".
Un punto a favore del porto di Ravenna consiste nell'avere gli spazi necessari per gli insediamenti immobiliari dei grandi gruppi della logistica.



dunque l'approfondimento del canale,

simili sul mercato"

re l'efficacia delle loro catene approvvigionamento e distribuzione. Anche se il "sistema Ravenna" è leggermente più costoso rispetto ad altri porti nell' Adriatico, i Membri del Consiglio delle Esportazioni Agricole hanno espresso la loro grande soddisfazione su Ravenna e vorrebbero aumentare i loro traffici a patto che vengano risolti una serie di aspetti.
Per continuare ad incrementare il valore nelle loro catene logistiche è necessario un nuovo attributo, uno sviluppo delle infrastrutture ed ancora, una sostanziale attenzione al dragaggio dei fondali e alle connessioni di collegamento a terra. I fatti parlano più forte di qualsiasi discorso. Costruiamo questi attributi ed i traffici arriveranno. Parlare è facile.
Ora è tempo di agire".

In alto: Simone Bassi, Michael Cashman, Galliano Di Marco.
A sinistra: Milena Fico e Michael Cashman

Bilancio dell'Autorità Portuale, 140 milioni da investire nei prossimi anni

L'ultima seduta del Comitato portuale si è aperta con l'intervento del Comandante della Capitaneria di Porto di Ravenna, l'Ammiraglio Francesco Saverio Ferrara, per esprimere il cordoglio della comunita portuale ravennate in merito alla tragedia di Genova.
Il Presidente Di Marco ed il Comandante Ferrara hanno ribadito l'importanza dell'attenzione sempre alta al tema della sicurezza.
Al centro della riunione è stata l'approvazione del bilancio consuntivo 2012 dell'Autorità Portuale di Ravenna.
Importante segnalare l'entità della spesa in conto capitale (pagamenti nel 2012 per quasi 22 milioni di euro) e che le spese propriamente di funzionamento evidenziano il massimo rigore possibile nel rispetto delle diverse norme di contenimento della spesa.

L'avanzo d'amministrazione del Bilancio Consuntivo 2012 ammonta a quasi 17 milioni di euro. Questo avanzo, unitamente alle entrate di parte corrente previste per il 2013 ed ai residui passivi relativi agli investimenti, consente all'Autorità Portuale - considerando anche i 60 milioni di euro stanziati dal CIPE – di disporre per i prossimi anni di oltre 140 milioni di euro per la conclusione o la progressiva realizzazione di lavori in corso e per procedere con le gare in corso o da indire.

porto di ravenna

Direttore responsabile
Lorenzo Tazzari

Editore e proprietario
Mistral Comunicazione Globale s.a.s.
di M. Vittoria Venturelli & C.
Via Enrico Mattei, 25 - Ravenna

Fotocomposizione e stampa
FullPrint - Ravenna

Chiuso il 13-05-2013

Reg. Trib di Ravenna n. 1401
dell'26/11/2012 R.N.S. n. 5381

Questo periodico è associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

I SUOI SOGNI,
LA NOSTRA
RESPONSABILITÀ

Sedar CNA Servizi
Viale Randi, 90 48121 Ravenna
Tel. 0544 298511 - Fax 0544 239950
cnaservizi@ra.cna.it
www.ra.cna.it

CNA E LE IMPRESE
L'ITALIA CHE SOSTIENE L'ITALIA

CSR
CONTAINER
SERVICE
RAVENNA srl

Via Classicana n.105 - 48122 RAVENNA
Tel. 0544 436565 - Fax 0544 436700
www.containerserviceravenna.com
csr@csr-ravenna.191.it

CONVEGNI

Un evento per ricordare la figura dell'uomo che fu protagonista dello sviluppo dell'Anic,

Fondali e nuovo terminal container, una

Il presidente Gianfranco Bessi consegna alla signora Eva Cavalcoli la ristampa del volume "Parole alla giente"

"Oggi il porto si trova a guardare al futuro, a pensare al suo posizionamento combattendo la battaglia per l'approfondimento dei fondali e l'ampliamento delle banchine. E lo fa in un quadro politico ed economico difficilissimo. Così diventa facile trovare gli elementi di attualità di Cavalcoli". Così Gianfranco Bessi, presidente della Camera di commercio, ha legato la storia di Luciano Cavalcoli con il momento che sta vivendo Ravenna. Oggi, come 50 anni fa, il porto di Ravenna si trova in una fase cruciale della sua storia: ha in programma di portare i fondali a -13,50 metri, intende realizzare il nuovo terminal container da 500 mila teus. Come 50 anni fa bisogna fare i conti con una burocrazia dai tempi infiniti e con una società che non sempre vede di buon occhio le nuove iniziative di sviluppo.

Cinquant'anni fa, protagonista dello sviluppo dell'Anic, del porto e della Sapir fu Luciano Cavalcoli. Al presidente della Camera di commercio negli anni che vanno dal 1951 al 1974, è stato dedicato un importante convegno promosso da Camera di commercio, Comune, Autorità portuale, Sapir dal titolo "Il sogno di Cavalcoli: il porto, la speranza di Ravenna".

"Con Zaccagnini, Mattei, Medici - ha sostenuto il sindaco Fabrizio Matteucci - Cavalcoli intuì che il porto poteva essere strategico per far uscire Ravenna dall'isolamento. La sua lezione è quindi quanto mai attuale: servono amministratori che prendano decisioni, come fecero allora quando ebbero la grande intuizione di sviluppare il porto e dar vita alla Sapir". "Oggi occorre avere capacità pratica - ha aggiunto il presidente della Provincia Claudio Casadio - perché dobbiamo ricostruire lo sviluppo alla luce di questa grave e lunga crisi economica. Ma va innanzitutto riposizionato il ruolo della pubblica amministrazione che deve avere la capacità di far partire gli interventi necessari allo sviluppo. Secondo aspetto: ai tempi di Cavalcoli c'era la consapevolezza che l'innovazione serviva a migliorare la vita. Oggi, pur nelle difficoltà in cui viviamo, le nuove iniziative vengono viste dalla società civile non solo con preoccupazione, ma osteggiate, come se non avessimo bisogno di nuovi investimenti imprenditoriali".

Il ruolo degli enti locali per accelerare gli insediamenti e il ruolo negativo dei Comitati del No

Gianfranco Bessi, attuale presidente della Camera di commercio, è stato collaboratore di Luciano Cavalcoli a metà degli anni '70.

"Ho avuto la possibilità di conoscerlo personalmente – ha affermato il presidente della Camera di commercio, Gianfranco Bessi – a metà degli ani 70 e di lavorare con lui per qualche anno all'interno del consiglio della Sapir.

È facile trovare gli elementi di attualità di Cavalcoli. Il primo è la sua convinzione dell'importanza dello sviluppo industriale.

Senza industria non c'è benessere, non c'è ricchezza diffusa, non c'è crescita sociale diffusa. Non si può restare in balia dei comitati cittadini del No.

Il secondo elemento di attualità di Cavalcoli riguarda la tutela ambientale e la sicurezza sul lavoro. Penso si possa affermare che oggi le leggi a tutela dell'ambiente e del lavoro esistono, vanno migliorate e soprattutto ritengo che vadano fatte rispettare con il contributo di istituzioni, associazioni di categoria, aziende e sindacati. Infine, il terzo

SERS Srl
SOCIETÀ ESERCIZIO RIMORCHI E SALVATAGGI

Gesmar Spa/SERS Srl
Amministrazione
Via Di Roma, 47 • 48121 Ravenna
Tel. +39 0544 39719 • Fax +39 0544 33594
Email: info@gruppogesmar.it • gruppogesmar@pec.it
Skype: gesmar_group • www.gruppogesmar.it

SEAMOND ITALIA
Tel. +39 0544 422333
www.seamond.it
Weekly Sailings:
LIMASSOL - BEIRUT - MESIN
Transiti per **IRAQ**

del porto e della Sapir tra burocrazia e scetticismo

scommessa come ai tempi di Cavalcoli

L'intitolazione a Luciano Cavalcoli di un tratto di via D'Alaggio

elemento di attualità di Cavalcoli è la burocrazia, tema presente allora come adesso. Pensiamo al calvario burocratico di oggi del progetto di approfondimento dei fondali del porto".

Di Marco: "Sui fondi del Cipe siamo pronti a ricorrere al Tar"

L'Autorità Portuale è pronta a ricorrere al Tar se entro il 6 giugno non verrà pubblicata sulla Gazzetta ufficiale la delibera del Cipe che finanzia con 60 milioni di euro l'escavo dei fondali. Lo ha annunciato il presidente Galliano Di Marco, durante il convegno dedicato al Luciano Cavalcoli.

"Senza aver completato l'iter burocratico i lavori delle draghe, previsti nel 2014, non possono essere assegnati e partire. Abbiamo già perso sei mesi, dice Di Marco. In quello che Di Marco ha ribattezzato "progettone" da 583 milioni di euro complessivamente, sono inclusi vari step: le priorità sono le prime due fasi, l'operazione sui fondali per far navigare navi più grandi e sul terminal container, valgono 137 milioni. I finanziamenti arriveranno dal Cipe, dall'Autorità Portuale e dalla Bei che ha svolto un approfondito esame del progetto alla fine di aprile, giudicandolo molto positivamente. Nell'immediato, in attesa che gli interventi principali si sblocchino, per l'Autorità Portuale ci sono altri progetti in agenda soprattutto dopo che Ravenna è stata inserita tra i 13 principali porti dell'Ue insieme con Venezia e Trieste. Ma Di Marco giudica troppe le 23 Autorità Portuali presenti oggi in Italia. "Tra noi e Ancona ad esempio, serve un'unica Autorità, i numeri diranno quale sarà tra le due, ma è chiaro che Ravenna ha molta più movimentazione di merci. E vogliamo anche un'Autorità Portuale regionale, pubblica e non una spa, che gestisca tutte le infrastrutture presenti nell'area, come i 350 chilometri ferroviari per collegare i terminal. L'ho già detto al presidente Errani". Di Marco vuole anche strade migliori nella sua area portuale ("quelle di oggi fanno schifo, Anas se ne faccia carico"), uno sportello unico doganale ("ora servono ben 81 operazioni per sdoganare le merci") e una sanità marittima potenziata.

Casadio: "Il porto cerca nuovi alleati per effettuare investimenti prioritari"

Per il presidente della Sapir, Matteo Casadio "il porto non solo è una grande opportunità, il suo sviluppo socio-economico, la sua crescita, i suoi investimenti devono rappresentare una priorità, direi più priorità delle altre, la priorità.

Ma non ci nascondiamo dietro a un dito, il tema sono le risorse per investimenti necessari, non facoltativi. Il nuovo terminal container è il primo grande progetto al quale guardare con speranza, poi c'è lo sviluppo della grande area di circa 170 ettari destinata alla logistica che rappresenta uno dei progetti, dedicati al settore, più importanti a livello regionale e nazionale, anche e proprio per la sua prossimità al porto. C'è un problema di rapporto tra pubblico e privato e quello della ricerca di nuovi partner e alleati che credano nel porto e garantiscano gli investimenti che servono a tutto il porto e che, se non si faranno, condizioneranno e limiteranno la sua competitività. Sono problemi che non si giocano solo dentro i confini geografici locali e con attori solo locali, ma potrebbero richiedere grande apertura".

"Penso poi, per passare a qualcosa di più strategico, al completamento (ad esempio bypass ferroviario del Candiano) e dell'efficientamento della rete ferroviaria portuale (il potenziamento dei raccordi ferroviari con i terminal, l'ampliamento dello scalo nord) e anche forme nuove per la sua gestione. Poi, nella prospettiva dell'allargamento dell'hinterland del porto di Ravenna, della costruzione di nuovi rapporti con bacini produttivi fino ad oggi sconosciuti, sono necessari, anche in questo caso, risorse e investimenti per garantire a Ravenna, guardando a Germania del sud, Austria, Svizzera, la possibilità di costruire relazioni più efficienti con l'entroterra ed il sistema degli interporti di Verona e Lombardia. Si sta guardando a Verona, ma lo stesso ragionamento si dovrebbe fare con altri interporti del centro sud che avvicinino a Ravenna bacini produttivi oggi lontanissimi".

Casadio auspica "più sinergie tra istituzioni, Autorità portuale, terminalisti, operatori locali della logistica, a partire dall'autotrasporto e altri soggetti privati interessati ad investire sul porto, come può essere la Sapir, società a maggioranza pubblica: processi aggregativi, nuove alleanze, anche con soggetti esterni, su progetti ed investimenti, questo è quello di cui c'è bisogno oggi a Ravenna".

corship SpA
SHIPPING AGENCY

Ship Agents at all Italian Ports and Croatian/Slovenian Ports

Via Teodorico, 15 - 48122 Ravenna
Tel. 0544 451538 (24 ore)
Fax: 0544 451703 Tlx: 05194078329 Via UK
webpage: http://www.corshipspa.com
e-mail: corship@corshipspa.com

First Class service our guarantee

Member of CISQ Federation
RINA
ISO 9001:2000
Certified Quality System

COLUMBIA TRANSPORT s.r.l.

SERVIZI SETTIMANALI 20' E 40'
FULL CONTAINER DA RAVENNA PER:
Ashdod, Haifa (Israele)• Pireo, Salonicco (Grecia)
Limassol (Cipro)• Istanbul, Gemlik (Turchia)
Alessandria (Egitto)

INTERNATIONAL FORWARDING AGENTS
Ravenna, Via G. Matteotti, 31
Tel. 0544/34555 (4linee r.a.) • fax 34652
E-mail: rosanna@columbiarav.it

PROMOZIONE

Missione ad Alessandria d'Egitto per Tcr, Tramaco e Sapir per consolidare i rapporti con uno dei Paesi più interessanti per lo scalo ravennate

Collegamenti veloci e continui con soli tre giorni di transit time

Terminal Container Ravenna, joint venture fra il Gruppo Contship Italia e Sapir, ha partecipato al 1° MED PORTS, conferenza internazionale dedicata al commercio marittimo per i porti del Mediterraneo, che si è svolta ad Alessandria d'Egitto a fine aprile.
MED PORTS è stata un'occasione per promuovere il porto di Ravenna, quale moderno e competitivo sistema logistico rappresentato ad Alessandria non solo dal Terminal Container Ravenna (TCR), ma anche dallo spedizioniere Tra.Ma.Co, azienda leader nei servizi logistici per i prodotti freschi e punto di riferimento per molti trader di beni deperibili, in particolare per le esportazioni dall'Egitto verso l'Italia e i principali mercati Europei.
Le linee marittime che scalano Ravenna includono oggi vettori globali (Maersk Line, MSC, CMA CGM e ZIM) e vettori specializzati in traffici regionali (Borchard Line, Sermar Line e Grimaldi Lines). Queste linee forniscono collegamenti veloci con i mercati del levante e per tutto il Bacino del Mediterraneo Orientale. Il porto di Ravenna ha ogni settimana il più veloce collegamento diretto con l'Egitto con soli 3 giorni di transit time. Un fattore competitivo, che fa di Ravenna il "gateway" di riferimento per i membri dell'Agricultural Export Council in Egitto, che hanno incontrato la delegazione ravennate per una personale presentazione del "Sistema Ravenna".
Nel corso del suo speech, che si è svolto nella terza sessione del 24 aprile, Michael Cashman, Direttore Commerciale del Gruppo Contship Italia, ha illustrato il ruolo del Gruppo nell'offerta di servizi logistici integrati. 350 i delegati partecipanti a questo importante evento, che riflette il crescente potenziale di opportunità che offre oggi l'economia egiziana.
La partecipazione a MED PORTS, come confermano i delegati di Contship, TCR e Tra.Ma.Co, è stata un successo che contribuisce ad estendere ben oltre le coste dell'Italia la conoscenza del "Sistema Ravenna".

350
I delegati partecipanti a Med Ports. Estesa la conoscenza del "Sistema Ravenna"

La Compagnia Portuale ha riunito i soci per l'approvazione del bilancio 2012

"Pronti a investire in nuovi macchinari"

Cooperativa Portuale e Compagnia Portuale srl hanno tenuto le assemblee per l'approvazione dei rispettivi bilanci.
In particolare la Cooperativa Portuale ha chiuso il 2012 con circa 27 milioni di euro di fatturato. "Si è trattato di un anno discreto – commenta il presidente Allen Boscolo – che, dal punto di vista finanziario, ci consente di riconoscere l'impegno ulteriore richiesto ai nostri soci tramite la forma del ristorno".
La cooperativa ha risentito del calo delle merci in transito dal porto di Ravenna ed ha chiuso il bilancio del monte lavoro con un calo del 10%. Per concludere con gli aspetti finanziari, rispetto agli anni passati anche all'interno del porto di Ravenna cominciano a verificarsi sofferenze nei pagamenti.
Attualmente la Cooperativa Portuale conta 320 soci, una decina di dipendenti e si avvale, secondo le previste normative, di circa 80 interinali. Complessivamente, tra personale proprio e indotto, coinvolge circa 600 lavoratori.
"Abbiamo deciso di dare corso a nuovi investimenti – aggiunge Boscolo - in particolare in macchinari per il movimento degli sfarinati.
Il settore dei cereali è in continua crescita fin dal 2009 e quindi anche noi, come Cooperativa Portuale, intendiamo dotarci di mezzi più performanti per essere in linea con gli investimenti effettuati dai terminalisti per aumentare la competitività".
"Come si chiuderà il 2013? E' un grande punto interrogativo – commenta il presidente – perchè non si fanno più previsioni che vadano oltre un paio di mesi. L'anno è indubbiamente iniziato bene, al contrario di quanto si era verificato nel 2012.
Attraverso Intempo abbiamo formato e inserito nella rotazione una decina di lavoratori per fronte alla richiesta di operatività nel porto. Però per i prossimi mesi è attesa una certa contrazione dei traffici, per cui speriamo che la realtà si confermi migliore rispetto alle previsioni".
La Cooperativa Portuale sostiene con forza la necessitò di abbassare i fondali: "Speriamo che la tenacia del presidente dell'Autorità portuale Di Marco – commenta Boscolo – venga ripagata. Fondali più bassi comportano la possibilità di fare entrare navi di maggiori dimensioni e questo fattore per noi si trasformerebbe in maggiori economie di scala.
Il porto accrescerebbe la propria competitività con maggiori vettori e nuovi clienti, e consentirebbe una lavorazione migliore nelle fasi di imbarco e sbarco. Le navi moderne, come sono appunto quelle di maggiori dimensioni rispetto alle attuali, consentirebbero anche di utilizzare al meglio la grandi gru che sono state acquistate recentemente dai terminalisti. Insomma, da fondali più bassi ne trarrebbe giovamento tutto il mondo portuale ravennate".

intercontinental
shipping agency

Via G. A. Zani, 15 - Torre C
48122 Ravenna (RA) - Italy
Tel. ++39 544 531831
Fax ++39 544 530088
intercontinental@intercontinentalsrl.it

- Agenzia marittima raccomandataria per attracco di navi nelle banchine del Porto di Ravenna per merci e passeggeri
- Rappresentanza armatori
- Assistenza alle navi in porto
- Documentazione marittima
- Mediazione e noleggi marittimi
- Gestione diretta o indiretta di spedizioni marittime, terrestri ed aeree
- Trasporti in conto proprio e per conto terzi
- Operazioni di imbarco e sbarco con relative formalità doganali

DA ROMA

Pagani in Commissione Trasporti

"Subito al lavoro per gli organici dei servizi di controllo"

Il deputato ravennate Pd, Alberto Pagani, è stato nominato membro della commissione Trasporti della Camera.
Quali temi state trattando in prima istanza?
"La commissione non si è ancora formalmente insediata, lo sarà solamente la prossima settimana, per cui abbiamo fatto sino a qui solo una riunione del gruppo del PD, nella quale si è discusso della necessità di portare prioritariamente a compimento l'iter delle leggi la cui approvazione non è stata completata nella precedente legislatura, a cominciare dalla legge di riforma della portualità. Ci sono moltissime cose da fare, pochissimi soldi per farle e problemi che sono stati rinviati troppe volte e troppo a lungo. Ora bisogna lavorare con ordine, partendo da quel che può essere realizzato nel minor tempo possibile e che può rispondere meglio alle esigenze della società e del mondo economico".
Segue la vicenda dei 60 milioni per i fondali ravennati?
"Certamente, come i parlamentari ravennati che mi hanno preceduto cercherò di seguire passo a passo la vicenda, di concerto con il presidente dell'Autorità Portuale, sindaco, il presidente della Provincia, il presidente della Regione. Sono convinto che i risultati importanti e difficili si ottengano se si lavora bene in squadra.

Cosa pensa dei 100 milioni dati a Venezia per un Porto di cui non esiste nemmeno il progetto?
"Penso che sia una scelta sbagliata, e l'ho già detto apertamente, e anche un po' brutalmente, al mio collega di Venezia. Non è certo il tempo in cui si può buttare via i soldi, ce ne sono pochi, e bisogna spenderli bene. Deve essere prioritario l'investimento che può avere un ritorno immediato sull'efficenza di una infrastruttura e sulla competitività del sistema. Investire milioni di euro in un'opera che sarà pronta e fruibilie forse l'anno dei due carnevali quando si hanno urgenze di manutenzione e qualificazione di infrastrutture già esistenti ed operative è a mio parere una idiozia.
Si parla di ridurre le autorità portuali da 23 a 11. È fattibile?
"Se si utilizzano criteri oggettivi è fattibile, perché si eliminano quelle troppo piccole ed inadeguate e si rafforzano le altre. L'importante è che le decisioni si assumano sulla base di valutazioni oggettive e condizioni reali e non in ragione delle pressioni esercitate dal potere lobbistico o coorporativo di questo e di quel territorio".
Gli operatori portuali, durante la campagna elettorale, hanno chiesto di affrontare il tema degli organici dei servizi di controllo, dalla dogana alla sanità marittima, a Ravenna carenti. Lei cosa ne pensa?
"Penso che le richieste degli operatori ravennati, e degli stessi vertici di questi servizi, sia legittima. Ravenna ha un porto di valenza nazionale, e quindi è doveroso per lo Stato metterlo in condizione di operare al meglio. Di questo parlerò al più presto in commissione".

SICUREZZA

Il caso dell'incidente sul lavoro, che ha visto la cabina di un camion sfasciata da un container e fortunatamente illeso l'autista

Tcr: formazione contro gli infortuni

Un container in fase di movimentazione cade sulla cabina di un camion in attesa del carico e la sfascia. Illeso, o quasi, il camionista, un romeno di 37 anni residente a Sesto Imolese. E' accaduto come è ormai noto al Terminal container. L'incidente si è verificato verso le 8. Secondo la ricostruzione dell'accaduto effettuata da parte della polizia (del fatto sono stati informati anche il magistrato di turno e il personale della medicina del lavoro), a provocare la caduta del container sarebbe stata un'errata manovra da parte di un operatore. Durante la fase di spostamento, per cause in corso di accertamento, un container sarebbe improvvisamente caduto, sfasciando la cabina del camion. Il 37enne, rimasto incastrato con le gambe nell'abitacolo è stato liberato dai vigili del fuoco e trasportato in ambulanza all'ospedale dove inizialmente è stato trattenuto in osservazione più per lo choc che per le conseguenze fisiche riportate. I medici che lo hanno visitato, lo hanno giudicato guaribile con una prognosi di pochi giorni.

Questo episodio è particolarmente degno di riflessione, anche perché, al di là delle motivazioni che saranno accertate da un'apposita indagine, si colloca all'interno di un terminal che notoriamente dedica risorse e tempo alla formazione dei lavoratori, dove la professionalità è mediamente elevata e dove si fa una regola della specializzazione e del rispetto delle normative.

Quindi è interessante analizzare quanto sta facendo il Tcr in materia di formazione e sicurezza. Prendiamo i dati relativi al periodo 2008-2012. Per formazione di sicurezza sono state svolte nel 2008 322,5 ore di formazione, 2009 637,5 ore, 2010 444 ore, 2011 281 ore, 2012 913 ore.

Vediamo ora gli infortuni che si sono verificati al Tcr. Nessuno nel 2008, 1 nel 2009, 1 nel 2010, 0 nel 2011, 2 nel 2012.

Tipologia di infortunio e indice medio di gravità e frequenza: tutti gli infortuni sono stati di lieve entità: ad esempio (rumore da scoppio di pneumatico, piede in fallo mentre scendeva dall'auto di servizio, distorsione). Gli indici relativi all'anno 2012 (con 2 infortuni): gravità = 0,31, frequenza = 20,88. C'è da tener presente che il Tcr ha 61 dipendenti e pertanto le ore pro capite sono ben al di sopra dei minimi previsti dalla normative cogenti. Altrettanto vale per gli indici infortunistici sia di frequenza che di gravità. Gli stessi sono ben al di sotto di quelli di riferimento per tutto l'ambito portuale ed altri settori in genere.

La crisi spinge verso Ravenna cooperative che non rispettano i contratti di lavoro

Proliferano soprattutto nelle zone alle spalle del porto, dove non è in vigore la legge 84/94, dove non opera solo la Compagnia portuale che si muove normalmente nel contesto della legislazione.

Sono aziende che vengono spesso da fuori regione, che talvolta possono praticare prezzi molto bassi. Operano nella logistica, nel facchinaggio, nella guardiania.

Il caso è stato sollevato nei giorni scorsi dalla Filt-Cgil. "Si tratta di cooperative al limite della legalità – spiega Danilo Morini, segretario della Filt Cgil – e il sindacato nei mesi scorsi ha ricevuto una notevole quantità di richieste di assistenza da parte di lavoratori che non venivano pagati e a cui non erano stati versati i contributi previdenziali. I lavoratori non ricevevano nemmeno il Tfr nel passaggio da una società all'altra dello stesso consorzio. Le problematiche erano infatti sorte all'interno del Gruppo Servizi Globali (GSG) di Roma. Ci siamo attivati nei confronti delle aziende committenti, ai sensi delle normative vigenti, per ottenere il pagamento delle retribuzioni mancanti non effettuate dal Gruppo Servizi Globali. Diverse realtà territoriali si sono infatti avvalse dei servizi del consorzio di Roma.

Molte persone non percepivano le buste paga dall'1 maggio del 2012 e il Tfr mancava dal novembre 2011".

In questo periodo di recessione economica, puntando sui bassi corrispettivi, alcune realtà imprenditoriali di disparate provenienze territoriali hanno tentato di inserirsi nel settore del facchinaggio e dei servizi di pulizia nelle aree limitrofe a quelle portuali.

Nello specifico, GSG, con sede legale a Roma, era riuscito a convincere la committenza proponendo tariffe nettamente al di sotto delle imprese concorrenti. "Il Consorzio ad un certo punto ha smesso di erogare indennità di malattia, assegni familiari, rimborsi 730, Tfr, mantenendo così sul mercato un vantaggio competitivo.

La situazione è andata via via peggiorando fino ad arrivare al mancato pagamento degli stipendi - commenta Morini.

L'offerta di costi allettanti, al di sotto delle tariffe, non può che portare all'impossibilità del rispetto delle normative contrattuali, di sicurezza e previdenziali, generando difficoltà enormi per i lavoratori coinvolti e inevitabili corresponsabilità, previste dalla legge, per le aziende committenti. Pretendere il rispetto dei contratti e delle norme è elemento di garanzia generale per le aziende più serie che operano nel territorio".

Strade dissestate, un pericolo per i camion, la denuncia di ASAPS e Confartigianato

È recente il grido d'allarme lanciato dall'ASAPS (agenti e sostenitori della Polizia Stradale) che dopo un'inchiesta nazionale ha indicato la E45, la Romea e l'Adriatica tra le strade con più buche in Italia.

Di questo dissesto ne pagano le conseguenze i veicoli che vi transitano maggiormente e, fra questi, gli autisti professionali sono quelli con la maggiore incidenza di danni causati da strade inadeguate ad un paese moderno ed al nostro territorio.

"Gli automezzi pesanti sono le principali "vittime" di questa situazione e non certo gli artefici - afferma Franco Poletti, Presidente del Settore Trasporto e Logistica della Confartigianato della provincia di Ravenna - il manto stradale deve essere idoneo al tipo di traffico che scorre ed alle condizioni climatiche.

In altri paesi europei non vi sono questi problemi anche su strade più trafficate e con condizioni meteo anche più disagiate.

Le arterie principali della nostra città, che sono quelle anche direttamente collegate al porto, necessitano di un'attenzione particolare sia nella manutenzione che, prioritariamente, nel realizzare interventi che non siano resi inefficaci dopo poche settimane".

Anche Paolo Pironi della Pironi Trasporti evidenzia come la "situazione delle strade attorno a Ravenna è sotto gli occhi di tutti, ma bisogna conviverci.

Per i mezzi pesanti i danni non sono immediati, non è la buca che ti fa "saltare" una balestra; ma il susseguirsi di un manto stradale disconnesso mette a dura prova alcuni organi meccanici o strutturali, fino al cedimento che equivale ad una crescente spesa in manutenzione dei mezzi".

Marco Gennari, vice presidente del Consar e responsabile del settore trasporti eccezionali, ribadisce che "il nostro porto è origine/destinazione di centinaia di viaggi di mezzi pesanti che, al contrario di altre realtà come Ancona, non impatta sul traffico della città. Avere uno scalo portuale, su cui siamo tutti impegnati nel farlo crescere e consolidare, presuppone una serie di infrastrutture di collegamento a terra che siano all'altezza dei milioni di tonnellate di merci che vengono movimentate.

Vorrei però sottolineare gli aspetti legati ai mezzi eccezionali: questo tipo di "viaggi" prevede una serie di richieste ed autorizzazioni a monte del trasporto e oneri da versare per l'usura delle strade tramite un coefficiente di calcolo in base allo scarico a terra dei pneumatici. Si pagano costi altissimi, questa prassi che non ha eguali in Europa".

SOCIETÀ SIMAP SRL
servizi ecologici portuali
SIMAP s.r.l. - 48122 Ravenna - Via Antico Squero 58
tel. 0544 450848 - fax 0544 689196
info@simapravenna.it

CROCIERE

La nave della Royal Caribbean toccherà Ravenna nove volte tra maggio e novembre, con 22 mila crocieristi

Approda la Serenade of the Seas

Primo approdo stagionale della Serenade of the Seas, una delle navi più grandi destinate ad approdare al Terminal passeggeri di Porto Corsini. "L'ingresso in porto e l'ormeggio – commenta l'agente della nave, Raffaele Turchi – sono stati eseguiti senza problemi. Il comandante della Serenade ha comunque auspicato che vengano eseguiti i lavori di approfondimento dei fondali nel bacino di evoluzione, per consentire una più facile manovrabilità a queste grandi navi".

La nave, con un'offerta completamente rinnovata e in grado di ospitare fino a 2.500 passeggeri, toccherà Ravenna per 9 volte tra maggio e novembre: un flusso complessivo di oltre 22.000 crocieristi che nei prossimi mesi potranno apprezzare il patrimonio artistico locale e le sue specialità.

"Ci prepariamo a iniziare un 2013 con risultati incoraggianti in termini di prenotazioni che ci portano a sviluppare ancora di più la presenza del Gruppo Royal Caribbean nell'Adriatico. Per accontentare una clientela sempre più eterogenea, Ravenna non sarà porto di scalo solo per Serenade of the Seas ma ospiterà anche l'elegante Celebrity Silhouette e la piccola Azamara Quest, rispettivamente per 8 e 1 volte, movimentando in tutto oltre 46.000 passeggeri", dichiara Gianni Rotondo, Direttore Generale RCL Cruises LTD Italia. "I nostri ospiti sono sempre alla ricerca di itinerari coinvolgenti e di valore culturale e una città d'Arte unica al mondo come Ravenna rappresenta senz'altro un'offerta in linea con queste esigenze."

Serenade of the Seas è stata sottoposta a un'estesa rivitalizzazione grazie alla quale è stata dotata di una serie di esclusivi servizi propri delle navi più grandi del mondo, tra cui alcune nuove opzioni di ristorazione dalle caratteristiche uniche.

Tra i nuovi ristoranti di specialità, l'italiano Giovanni's Table, Izumi, specializzato in cucina asiatica e l'intimo e riservato Chef's Table. Tutto questo si può fruire con la massima libertà grazie ai diversi dining packages, che consentono agli ospiti di provare tutte i ristoranti di bordo durante l'intera crociera a un prezzo davvero incredibile, come il Royal Choice Dining Package, che include la cena al Chops Grille, al Giovanni's Table e da Izumi, oppure lo Chef's Table Dining Package, dove sono inclusi tutti i ristoranti, oltre naturalmente allo Chef's Table.

E per gli appassionati di enologia Royal Caribbean porta anche a bordo della Serenade of the Seas l'esclusiva esperienza di degustazione denominata Lafite Wine Tasting Experience, realizzata in collaborazione con il famoso produttore di vini Domaines Barons de Rothschild. Questa proposta, introdotta per la prima volta a bordo di Allure of the Seas, offre agli ospiti l'esclusiva possibilità di degustare i rinomati vini d'annata della regione francese di Bordeaux.

Oltre alle più moderne dotazioni tecnologiche, a bordo di Serenade of the Seas ci sono ben 13 ponti dedicati alle attività sportive, al relax e al divertimento per tutte le età. Inoltre, su tutte le navi della flotta vengono proposti esclusivi programmi di intrattenimento e spazi dedicati a bambini e ragazzi in compagnia di personale altamente qualificato per rendere ancora più speciale la propria vacanza. E da quest'anno è stata introdotta una bella novità per tutte le piccole fan della bambola più famosa del mondo: la Barbie Premium Experience per soggiornare in una cameretta arredata in stile Barbie e divertirsi con tante attività a tema, come il corso di danza per sirene e il laboratorio per giovani stiliste.

In questo mese previste dieci toccate al terminal

Sono dieci le toccate delle navi da crociera in programma per maggio al terminal di Porto Corsini.

Sabato 4 maggio: *arrivo ore 8, partenza ore 19. Nave Aida Aura, passeggeri 1200, nazionalità prevalente tedesca.*

Mercoledì 8 maggio: *arrivo ore 7, partenza ore 17,30. Nave Serenade of the seas, passeggeri 2200, nazionalità prevalente: americana/britannica.*

Sabato 11 maggio: *arrivo ore 8, partenza ore 19. Nave Aida Aura, passeggeri 1200, nazionalità prevalente tedesca.*

Giovedì 16 maggio: *arrivo ore 7, partenza ore 17. Nave Pacific Princess, passeggeri 650, nazionalità prevalente americana.*

Sabato 18 maggio: *arrivo ore 8, partenza ore 19. Nave Aida Aura, passeggeri 1200, nazionalità prevalente tedesca.*

Sabato 18 maggio: *arrivo ore 8, partenza ore 18. Nave Seabourn Odissea, passeggeri 400, nazionalità prevalente americana/britannica.*

Sabato 25 maggio: *arrivo ore 8, partenza ore 19. Nave Aida Aura, passeggeri 1200, nazionalità prevalente tedesca.*

Sabato 25 maggio: *arrivo ore 7, partenza ore 19. Nave Celebrità Silhouette, passeggeri 2900, nazionalità prevalente americana/britannica.*

Sabato 25 maggio: *arrivo ore 8, partenza ore 18. Nave Seabourn Odissea, passeggeri 400, nazionalità prevalente americana/britannica.*

Lunedì 27 maggio: *arrivo ore 8, partenza ore 22. Nave Zenith, passeggeri 1500, nazionalità prevalente spagnola.*

SECOMAR SERVIZI ECOLOGIA MARE

Member of CISQ Federation RINA ISO 9001:2000 Certified Quality System

La Società, concessionaria del servizio antinquinamento nel Compartimento Marittimo di Ravenna, fornisce servizi di:

• prevenzione e bonifica degli inquinamenti marini e delle acque interne
• ritiro e trattamento rifiuti liquidi da bordo delle navi
• pulizia degli specchi acquei • bunkeraggi

48122 Marina di Ravenna (RA) - Via del Marchesato, 35
Tel. 0544.530534 - Fax 0544.530846
Direzione: dirt@secomar.it • Ufficio tecnico: rt@secomar.it • Ufficio operativo: op@secomar.it
• Responsabile equipaggi: re@secomar.it • Amministrazione: amm@secomar.it

La natura come progetto

Costruire imparando dalla natura.
Questo è il grande progetto
da più di cent'anni di Cmc.

Questo è il progetto di uomini che
lavorano per altri uomini, per realizzare
un futuro in armonia con l'ambiente.

c.m.c.

EVENTI

L'iniziativa organizzata nell'ambito delle celebrazioni del "World Day Safety and Health at Work". Raggiunto l'obiettivo di 1.000.000 di ore lavorate senza infortuni

Da Rosetti e Total donazione alla Caritas

Nel cantiere Rosetti Piomboni di Marina di Ravenna, nell'ambito delle celebrazioni del "World Day Safety and Health at Work" (Giornata mondiale per la Sicurezza e la Salute sul Lavoro, promossa dall'ILO-Organizzazione Internazionale del Lavoro), Rosetti e Total hanno donato 12 mila euro alla caritas Diocesana di Ravenna.

Questa donazione coincide con il raggiungimento del ragguardevole obiettivo di 1.000.000 di ore lavorate senza infortuni sul progetto "West Franklin" ed è il frutto dello schema contrattuale di incentivazione della sicurezza sul lavoro, che Total e Rosetti Marino - nelle rispettive vesti di Committente e di Costruttore - hanno adottato nel contratto di appalto per la costruzione della piattaforma denominata appunto "West Franklin", destinata all'estrazione del gas naturale nel Mare del Nord.

La donazione è stata effettuata dal project manager della Rosetti, ing. Michele Forlani e dal project manager "West Franklin" Topsides Package Manager di Total, ing. Taher Sheikh-Zeineddin, nelle mani del direttore della Caritas Diocesana di Ravenna, Don Alberto Brunelli, per essere destinata ad acquistare genere alimentari per pacchi viveri, con cui fronteggiare la crescente richiesta d'aiuto di persone bisognose.

Iniziative di celebrazione della Giornata Mondiale per la Sicurezza si sono svolte anche in tutte le altre sedi e cantieri della Rosetti in Italia e nel mondo, con la premiazione di quei lavoratori che con le loro proposte, hanno concorso ad aumentare la sicurezza sul lavoro e la prevenzione degli infortuni.

Franco Nanni rieletto presidente del Roca

Si è svolta alla Camera di commercio, l'Assemblea Ordinaria dei Soci della Associazione Ravennate dei Contrattisti Offshore (Roca). Il Presidente Franco Nanni ha presentato il rendiconto dell'esercizio 2012 ed ha illustrato l'attività di promozione nel 2012.

REM Renewable Energy Mediterranean Conference & Exhibition

REM si è svolto con successo all'Holiday Inn di Ravenna dal 29 febbraio al 1 marzo. ROCA ha presentato le aziende ravennati operanti nel settore dell'energia con uno stand dedicato. La conferenza ha avuto come oggetto Fronteggiare l'Obiettivo 20 20 20 - Challanges e Opportunità per nuove energie.

OTC 2012 Houston

ROCA ha partecipato alla più importante fiera/conferenza del mondo (circa 80.000 visitatori) distribuendo i propri cataloghi nello stand Italia della IES.

Offshore Nord Sea Stavanger 2012

Anche in questa manifestazione, la più importante d'Europa che si alterna con OE di Aberdeen, ROCA ha avuto un proprio stand assieme a OMC.

KIOGE 2012 Almati

ROCA ha partecipato alla più importante fiera/conferenza del Kazakistan distribuendo i propri cataloghi nel Padiglione Italia organizzato da ICE.

Relazione e bilancio sono stati approvati dall'Assemblea all'unanimità.

Si è proceduto al rinnovo del Consiglio Direttivo per gli anni 2013-2014 che è stato riconfermato come il precedente.

Presidente: Franco Nanni, V. Presidenti: Gianfranco Fiore, Giuliano Resca.

Consiglieri: Gianni Bambini, Silvio Bartolotti, William Dosi, Alberto Ferrari, Roberto Nicolucci, Francesco Pellei, Renzo Righini.

L'Assemblea ha rivolto un plauso al CdA della partecipata OMC Scrl per l'ottimo risultato della edizione 2013, che è stato visitato da 13.700 persone. OMC è un'importante vetrina per Ravenna e per le Aziende Associate e non si può rischiare che possa andare in altra sede. L'Assemblea ha rimarcato l'insufficienza di parcheggi e di regolazione del traffico da parte della Polizia Municipale ed auspica che possa essere migliorato nelle prossime edizioni. Anche lo stand ROCA è stato molto visitato.

Il Torneo di Golf, organizzato da ROCA per i partecipanti ad OMC, ha avuto un buon successo.

T&C
T&C - Traghetti e Crociere Srl
LINEE TRAGHETTI
AUTOSTRADE DEL MARE
Via Baiona, 151 - 48123 Ravenna
Tel. 0544 530289 - Fax 0544 536315
traghetti-crociere@libero.it

Compagnia Portuale Ravenna
Un'impresa per il porto
Imbarco - Sbarco
e movimentazione merci
nel Porto di Ravenna
Via Antico Squero, 6 • 48122 Ravenna - Italia
Tel. +39 0544 458111 (centralino) • Fax +39 0544 459399
www.compagniaportuale.ravenna.it • posta@compagniaportuale.ravenna.it

ASSOCIAZIONI

Vi aderiscono a Ravenna 703 imprese e 1018 imprenditori, rilevante presenza di consorzi e cooperative

Cna Fita, rinnovato il gruppo dirigente

di Franco Ventimiglia *

La nostra Unione CNA FITA è composta da imprese di autotrasporto merci e persone, di movimento terra e vari servizi affini a tali attività.
Vi aderiscono a Ravenna 703 imprese e 1018 imprenditori, nelle vari forme societarie con la rilevante presenza di consorzi e cooperative dell'autotrasporto.
La recente Assemblea ha eletto il gruppo dirigente di CNA FITA Ravenna. È stato riconfermato presidente provinciale Danilo Gambi, che sarà affiancato da una presidenza composta da Paolo Gamberini e Stefano Pollini per il trasporto persone, Veniero Rosetti e Pietro Rambelli per l'autotrasporto merci. Assieme a loro compongono il Consiglio Provinciale in rappresentanza: del Trasporto Persone, Paolo Casadio, Carlo D'Altri, Bruno Riccipetitoni, Filippo Scaioli, Andrea Zaganelli, Michele Bilancioni e Danilo Cimatti; dell'Autotrasporto Merci, Riccardo Ferrucci, Alberto Rondinelli, Vanni Zannoni, Adriano Tabanelli, Guido Varrica e Gianluca Zannoni.
Un settore, l'artigianato e la piccola impresa, che ha sempre prodotto ricchezza, investito e creduto nel lavoro. E sono certo che la presenza dell'artigianato e di questo tipo di piccola Impresa in maniera così rilevante, ha contribuito a far crescere la nostra provincia e la nostra regione e a occupare un ruolo di tutto rispetto fra le aree economicamente più avanzate d'europa.

Situazione economica

Il contesto economico, nel quale le nostre imprese si trovano ad operare è il più difficile e complesso dal secondo dopoguerra.
La costante diminuzione della produzione industriale ha effetti negativi diretti per la diminuzione di merci da trasportare e la crisi dei consumi che ne è derivata riduce ulteriormente la circolazione delle merci nel paese.
L'assenza di politiche economiche efficaci appesantisce ulteriormente il quadro, è urgente che si possa rapidamente arrivare a compiere scelte, che favoriscano il governo dell'economia reale e che permettano di immettere liquidità nel sistema, per favorire l'erogazione di finanziamenti alle imprese.
Gli investimenti infrastrutturali devono essere il primo mattone fondamentale per favorire la ripresa economica.
Aumentare la velocità commerciale delle merci è il primo passo per rendere competitivo il sistema paese e agganciare i traffici che in questa fase economica devono raggiungere il nord dell'europa con partenza dal medio oriente o dall est estremo.
Non è più possibile tollerare che non si adegui il porto di Ravenna alle esigenze delle navi commerciali moderne, il porto insieme a reti stradali efficienti potrebbero costituire la leva per lo sviluppo economico del nostro territorio.
Così come non è possibile che si creino barriere fisiche allo sviluppo economico del nostro porto, cartelli elettronici, tutor sulla Romea unica via di accesso al nord del paese per i carichi eccezionali, non possiamo trovare limitazioni amministrative diurne ai trasporti eccezionali che se non eliminate rendono economicamente non competitivo il Porto di Ravenna per questi trasporti.
Senza trascurare la disparità di trattamento economico salariale e contributivo che aggrava il fenomeno di concorrenza sleale e che deve diventare un costo armonizzato in ambito europeo, se si continua così, non possono esserci spazi per estensione e liberalizzazione del cabotaggio dal prossimo anno.
CNA FITA è convinta che per l'autotrasporto italiano sia necessario abbandonare il processo di liberalizzazione selvaggia adottata sin dal 2005 che ha contribuito non poco all'impoverimento del settore facendolo precipitare in questo stato di crisi permanente.
Dobbiamo avere il coraggio di chiedere l'abolizione di strumenti come la Scheda di trasporto che dovevano servire alla regolazione dell'autotrasporto ma che si sono trasformati in sanzioni inutili, e solo per l'autotrasportatore.

Le nostre proposte per lo sviluppo dell'autotrasporto

- Conferma degli incentivi per l'autotrasporto 400 milioni.
- La libera contrattazione dei noli tra committenti e vettori non può prescindere da parametri di costo che devono essere la base per tutti i tipi di trasporto e senza limitazioni chilometriche.
- Il limite alla subvezione: è necessario fissare limiti che regolino la proporzione dei mezzi a disposizione dell'impresa che stipula il contratto e dei viaggi affidati a terzi, sistema già adottato negli appalti pubblici.
- Tempi di pagamento: è indispensabile che il rispetto dei tempi di pagamento dei servizi di trasporto sia recepito da parte del sistema.
- Fissare regole chiare per ottenere il riconoscimento dei costi dei pedaggi e dei traghetti indicandone l'importo in fattura.
- Regolare il costo del gasolio in maniera di evitare le sue oscillazioni di prezzo, quasi giornaliere che non permettono di lavorare con certezza e chiarezza. Ad esempio con l'introduzione dell'accisa mobile che renderebbe stabile il prezzo alla pompa
Il gasolio professionale potrebbe costituire un sistema utile a eliminare la differenza insopportabile 20 cent litro che gli autotrasportatori italiani spendono in più.
Se ciò non fosse possibile è necessario estendere il beneficio del rimborso delle accise anche per veicoli fino a 75 q.li
- È necessaria l'adozione di una vera politica di liberalizzazione delle polizze assicurative e delle pompe di carburante per ottenere un effettivo livello di concorrenza sul mercato, oggi assente vista la sostanziale creazione di cartelli da parte delle assicurazioni e delle imprese petrolifere.

Responsabile provinciale CNA FITA

COMMENTI

L'avvocato Bassi commenta l'intervento dell'editorialista sullo sportello unico doganale

A proposito di coordinamento degli enti

Leggo sull'edizione n. 3 del marzo 2013 un anonimo, ma interessante intervento, a pagina 7 dal titolo "Brava Dogana. Ma gli altri Enti quando si coordineranno?".
Anonymous pone giustamente l'accento sulla felice sperimentazione al Porto di Ravenna dello Sportello Unico Doganale e sottolinea le varie note positive che lo accompagnano, evidenziando, peraltro, una sentita esigenza di un generale e maggiore coordinamento tra le varie pubbliche amministrazioni operanti in ambito portuale, sia a livello centrale che periferico. Per quanto attiene al coordinamento periferico il tema fu da me affrontato in sede di elaborazione di una proposta di legge di revisione della legge 84/94 al fine di rinvenire o di creare in capo all'Autorità Portuale poteri di coordinamento e d'indirizzo dell'agire di altre Amministrazioni che operano in ambito portuale e che incidono sullo svolgimento di attività portuali.
In sostanza, la missione affidata alle Autorità Portuali è quella di sviluppare i porti, mantenendo nel contempo il ruolo di arbitro della concorrenza e quello di promotore dell'efficienza del porto.
Tuttavia, nello svolgimento di tale importante funzione, l'Autorità Portuale deve ovviamente coordinarsi con altri organi della pubblica amministrazione, in particolare con l'autorità marittima. A questo proposito, i profili di tale coordinamento sono ancora molto incerti, né la disciplina di tale aspetto può dirsi chiara.
L'art. 8, comma 3, lettera f) della legge n. 84 del 1994, infatti, si è limitato a stabilire che "il presidente dell'autorità portuale ... provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni", senza tuttavia specificare in cosa consista esattamente tale

Simone Bassi

potere di coordinamento.
In particolare, la norma in questione non specifica se l'Autorità Portuale debba rilasciare alle altre amministrazioni pubbliche pareri, assensi, nulla osta o altri atti consultivi o autorizzativi, comunque denominati.
Tipico strumento di coordinamento tra organi o uffici appartenenti a pubbliche amministrazioni diverse individuato dal legislatore è l'istituto della conferenza di servizi, introdotto dalla legge sul procedimento amministrativo n. 241 del 1990, così come recentemente modificata dalla legge n. 15 del 2005 e dalla legge n. 190 del 2012.
Pare di potersi dire – pur nella genericità della normativa di riferimento – che l'Autorità Portuale, quale ente pubblico preposto alla cura, allo sviluppo e alla promozione del porto e delle attività commerciali ed industriali ivi esercitate, sia titolare, nei confronti delle altre pubbliche amministrazioni operanti in ambito portuale, di un potere di armonizzazione degli interessi coinvolti, al fine di realizzare un risultato unitario che è dato dalla tutela degli interessi di sviluppo del porto e dei suoi operatori.
Tale potere, non essendo meglio specificato, non può che estrinsecarsi nella facoltà dell'Autorità Portuale di partecipare, attraverso l'istituto della conferenza di servizi istruttoria, ai procedimenti amministrativi posti in essere da altre pubbliche amministrazioni nell'ambito di attività che, seppur di loro esclusivo interesse, si svolgono in aree portuali o, comunque, che hanno una qualche influenza sul porto stesso e sui suoi operatori.
Ad ogni modo, anche configurandosi come obbligatoria la convocazione della conferenza, resta il problema che questa, avendo semplicemente una funzione istruttoria, cioè di ricercare una decisione che sia maggiormente vicina ai vari interessi coinvolti attraverso la raccolta di informazioni da parte delle amministrazioni che hanno la cura degli interessi pubblici investiti nel procedimento, non ha alcuna vera e propria funzione decisoria.
In altri termini, nulla vieta che l'amministrazione procedente non tenga conto degli interessi pubblici rappresentati nel corso della conferenza istruttoria. Il che potrà essere eventualmente sindacato solo sotto il profilo della ragionevolezza attraverso la verifica dell'adeguata motivazione di tale comportamento.
E' evidente come il potere di coordinamento dell'Autorità Portuale necessiti di una più chiara specificazione, al fine di permettere alla stessa Autorità Portuale un più effettivo potere di coordinamento se non addirittura di vera e propria direzione nei confronti delle altre amministrazioni pubbliche coinvolte in ambito portuale.
Ad esempio, si potrebbe prevedere che l'Autorità Portuale debba sempre rilasciare il proprio nulla osta o altro tipo di assenso nei confronti di un qualunque provvedimento preso da un'altra amministrazione, qualora questo abbia riflessi nell'ambito delle competenze della stessa Autorità. Altresì, si potrebbe prevedere che tutti i provvedimenti presi dalle amministrazioni che operano nell'ambito del porto e aventi ad oggetto proprio le loro attività svolte in tale ambito necessitino di una formale intesa e/o concerto con l'Autorità Portuale.
In tutti questi modi, ai sensi del secondo comma dell'art. 14 della già citata legge n. 241 del 1990, vi sarebbe sempre l'obbligo per l'amministrazione procedente di convocare una conferenza di servizi decisoria, alla quale, in questo caso, l'Autorità Portuale parteciperebbe non con le mere funzioni istruttorie sopra esaminate – ovvero con la semplice funzione di informare l'amministrazione procedente circa gli interessi coinvolti –, ma parteciperebbe con una vera e propria funzione decisoria, partecipando attivamente cioè all'adozione del provvedimento finale in sede di conferenza.
Tali principi dovrebbero trovare accoglimento in sede di revisione della legge 84/94; se mai vi approderemo, ma potrebbero anche formare oggetto, per raggiungere in più breve tempo il risultato, di una interpretazione chiarificatrice del dato normativo attuale.

IL CASO

Stefano Silvestroni interviene sull'applicabilità dell'IVA nell'acquisto di una nave

Se il legislatore perde la bussola

Una recente Legge del nostro Paese – la n.271 del 15 dicembre 2011, nota anche come Legge Comunitaria 2010 – ha gettato nel panico, e messo fuori mercato rispetto ai concorrenti stranieri, molte aziende dello shipping nazionale.
Ciò per il solo fatto di aver utilizzato nel testo di questa Legge, per indicare il presupposto di un'imposta, un'espressione tratta dal pittoresco gergo letterario anziché da quel gergo tecnico-normativo che da sempre si usa in tutto il mondo tra gli operatori nella regolazione dell'attività marittima.
Per comprendere la vastità del problema è necessario innanzitutto richiamare quella regola che, di fatto o di diritto, vige in tutti gli Stati bagnati dal mare. In base a questa regola il "varco doganale", cioè l'immaginaria linea dei porti da cui transitano le importazioni e le esportazioni marittime, è la banchina.
Da tale regola consegue che nei porti, tutto ciò che viene destinato oltre la banchina è un'esportazione e come tale viene trattata anche ai fini fiscali (cioè con la non imponibilità IVA) da tutti i Paesi nei quali vige questa imposta.
In Italia è accaduto che fino al 17 gennaio 2012, data di entrata in vigore della Legge Comunitaria 2010, la cessione di navi (così come i servizi marittimi accessori) beneficiava del regime di non imponibilità, per effetto dell''art. 8-bis del DPR n. 633 del 1972. Ciò, sia per le "navi destinate all'esercizio di attività commerciali, della pesca, a operazioni di salvataggio o di assistenza in mare, ovvero alla demolizione", sia per le "unità da diporto di cui alla Legge 11 febbraio 1971 n. 50" non adibite a servizio commerciale.
Dal 17 gennaio 2012, con la sua entrata in vigore, questa Legge, in aderenza alle disposizioni comunitarie, ha modificato la lettera a) del primo comma dell'articolo 8-bis sopra citato, limitando la non imponibilità IVA alle sole navi che, oltre ai predetti requisiti, fossero anche – questa l'infelice espressione – "adibite alla navigazione in alto mare".
Cosa vuol dire la Legge con quest'infelice espressione? Il dubbio regna sovrano.
Non è dato, infatti, sapere se il termine "adibito" faccia riferimento rigorosamente e letteralmente all'utilizzo concreto ed effettivo che anche temporalmente viene fatto della nave (talché, ad esempio, durante un viaggio da Genova a New York, la cessione della nave sarebbe assoggettata all'IVA se stipulata in uno dei due porti o non assoggettata all'IVA nel caso in cui la cessione avvenisse in mezzo all'oceano!!), o se invece si riferisca all'abilitazione che in ogni momento caratterizza la nave, per le sue qualità progettuali e costruttive, indipendentemente da dove essa si trovi.
La normativa precedente la nuova Legge comunitaria 2010 era inequivocabile e chiara, poiché non lasciava alcun dubbio interpretativo, assumendo l'abilitazione alla tipologia di navigazione (in acque interne, costiera, oltre gli stretti, illimitata, etc...) certificata da Enti di Classificazione Navale, come univoco e stabile elemento oggettivo di determinazione dell'imponibilità o non imponibilità IVA di una cessione o di un servizio annesso.
Oggi invece, ovviamente, nel dubbio gli operatori seri ben si guardano da interpretazioni men che rigorose della norma, preferendo rinunciare ad un affare - oppure farlo legittimamente all'estero - per evitare il maggior costo fiscale o gli enormi rischi sanzionatori di un'interpretazione controversa della legge.
L'Agenzia delle Entrate non ha ancora preso in seria considerazione la problematica, nonostante da più parti sia emersa l'urgente esigenza di un chiarimento ufficiale. Tant'è che, per esempio, il nuovo art. 8-bis è stato oggetto, il 28 marzo 2012, di un'interrogazione parlamentare, rimasta purtroppo priva di una risposta risolutiva.
L'unica iniziativa presa dall'Agenzia delle Entrate, è stato un tentativo di interpretazione della norma in esame, nell'ambito del quale però - purtroppo - l'interpretazione si è limitata a ripetere pedissequamente l'ambiguo testo della legge, e cioè che "allo stato attuale il regime di non imponibilità in questione non sembra applicabile alle navi adibite alla navigazione costiera, né alle forniture e prestazioni ad esse relative".
Dov'è la certezza del diritto di romana memoria, se anche chi deve far chiarezza con espressioni perentorie usa verbi come "sembra"?
Purtroppo non è più il solo diritto romano il faro principale del nostro Legislatore, bensì, in misura crescente, anche l'Europa.
Anche la Corte di Giustizia Europea, infatti, afferma che non si può valutare la portata di un'espressione sulla base di un'interpretazione esclusivamente testuale, ma occorre interpretare tale nozione "in funzione del contesto in cui essa si inserisce, della finalità etc...", con ciò prestando indebita giustificazione al legislatore nazionale nell'esser carente di chiarezza e precisione.
La legge precedente non poneva alcuna distinzione: la non imponibilità per le navi individuate dalla lettera a) dell'art. 8-bis ricorreva indipendentemente dal fatto che fossero addette alla navigazione marina o a quella lacustre o fluviale (tranne per le navi destinate al salvataggio e all'assistenza che rientrano nel beneficio solo se operano in mare).
Con la Legge Comunitaria 2010, il Legislatore è intervenuto in questo contesto ponendo un nuovo limite al regime della non imponibilità senza chiarirne i confini.
L'espressione "alto mare", è una formula "di fantasia", non applicabile in quanto priva di un significato tecnicamente definibile.
Per poter applicare la norma è perciò necessaria un'interpretazione.
Ci si potrebbe rifare, per esempio, ai contenuti della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare del 10 dicembre 1982, ratificata dalla Legge n. 689 /1994. Secondo tale convenzione, la sovranità degli Stati costieri si estende alle 12 miglia nautiche dalla costa, pertanto per "alto mare" si potrebbero intendere le acque oltre il suddetto limite che, secondo la Convenzione, sono "aperte a tutti gli Stati".
Oppure ci si potrebbe riferire, a mio avviso molto più utilmente, all'abilitazione alla navigazione che viene attribuita alle navi da parte degli Enti di Classificazione, in formule pressoché identiche fra i vari Registri Navali.
Ogni nave, infatti, prima di ottenere l'Atto di Nazionalità dallo Stato, che gli concede l'uso della propria Bandiera, deve acquisire numerosi certificati, rilasciati dagli Enti di Classificazione navale che attestano il possesso di diversi requisiti, tra i quali l'abilitazione alla navigazione, che può essere, per esempio "costiera" oppure "in acque protette" od anche "illimitata" che ci pare proprio quella alla quale il legislatore si è voluto riferire quando ha usato la pittoresca espressione di "alto mare".
Passando ora all'esame del termine "adibite" (riferito nella Legge alla navigazione in alto mare di cui si è detto più sopra) è necessario rilevare che ove si interpreti quest'espressione apportata nella lettera a) dell'art. 8-bis con lo scopo di limitare il beneficio della non imponibilità sulla base dell'utilizzo effettivo della nave, emergono problematiche insuperabili.
Basti pensare ad esempio che la normativa vigente non prevede l'obbligo – né potrebbe imporlo – di dichiarare formalmente l'utilizzo che si intende fare della nave, anche perché l'amministrazione finanziaria non avrebbe evidentemente la possibilità di controllarla a posteriori; né sarebbe possibile rispetto ad un periodo di vita, cioè di utilizzo, che per una nave è normalmente di 20-30 anni, suscettibile di numerosi cambiamenti anche in brevi periodi nell'arco di uno stesso mese e anno, ipotizzare a priori quanta parte di questa vita sarà adibita in acque di alto mare e quanta parte invece in acque non d'alto mare.
L'acquirente/committente, all'atto dell'acquisto/ordine della nave, dovrebbe dichiarare a quale navigazione intende destinarla, precludendosi fin dall'inizio utilizzi che, alla luce delle evoluzioni del mercato, potrebbero risultare in futuro più proficui.
Risulta, quindi, evidente l'incertezza generata nel nostro Paese dalla norma nazionale applicativa della cosiddetta Legge Comunitaria in materia di IVA. Incertezza che si è tramutata immediatamente nel grave danno per il nostro Paese costituito da ulteriore perdita di competitività dei nostri servizi marittimi e da ulteriore freno alla già bassa propensione d'investimento in nuove navi da ordinare ai Cantieri Nazionali, da parte degli Armatori del nostro Paese.
E' evidente, infatti, che oggi a causa della predetta norma, un potenziale cliente italiano che volesse acquistare da un cantiere nazionale una nave che non sia destinata in quel preciso momento alla navigazione in "alto mare", dovrebbe mettere in conto, rispetto al caso in cui ordinasse la stessa nave ad un cantiere di un altro Paese, anche europeo, un esborso supplementare del 21% del prezzo (cioè milioni di euro !!!), con tempi medi di eventuale rimborso da parte dello Stato, se dovuto, dell'ordine di circa 4-5 anni.
È evidente che nessun imprenditore onesto e responsabile, consapevole di un aggravio economico-finanziario così devastante, acquisterà o commissionerà una nave ad un cantiere nazionale, potendolo fare senza tale costo rivolgendosi ad uno dei tanti cantieri di qualsiasi altro paese.
La suddetta interpretazione - effettiva destinazione della nave come criterio discriminante nella determinazione del regime IVA da applicare - non sembra, dunque, rispondere alle esigenze di certezza e di neutralità concorrenziale rispetto al mercato intracomunitario, che deve caratterizzare l'imposizione, né tantomeno garantisce quella "parità di condizioni" tra gli Stati Membri sancita fin dalla Sesta Direttiva CEE, introducendo un elemento di concorrenza sleale all'interno della Comunità.
Al contrario, la seconda interpretazione prospettata, secondo la quale per identificare il significato del termine "adibito" alla navigazione in alto mare si deve fare riferimento all'abilitazione alla navigazione certificata dall'Ente di Classifica, permette di avere un dato oggettivo e fisso nel tempo per stabilire il regime IVA da applicare.
Ciò a beneficio sia dei contribuenti, che avrebbero a disposizione un parametro certo a cui fare riferimento, sia dell'Amministrazione Finanziaria che vedrebbe facilitata l'attività di accertamento e ridotti i contenziosi, con certezza del diritto.
In conclusione, non sarebbe irragionevole auspicare un urgente intervento legislativo che chiarisca come il trattamento della non imponibilità IVA prevista dall'art. 8-bis, continuerà ad applicarsi a tutte le navi che abbiano ricevuto dagli Enti di Classificazione l'abilitazione a una delle seguenti navigazioni: illimitata, nelle zone estive, nelle zone tropicali.
In definitiva, tutte le navi con abilitazione, nel certificato di classe e nell'atto di nazionalità, alla navigazione al di fuori delle acque costiere e protette, avranno titolo per ottenere l'applicazione del regime di non imponibilità di cui all'art. 8-bis, anche in seguito alle modifiche della Legge Comunitaria 2010.

CICLAT TRASPORTI

- Trasporti e commercializzazione inerti e materiali di cava e servizi connessi
- Trasporto rifiuti con motrici scarrabili, autotreni
- Motrici doppia trazione Walking Floor e autocompattatori e servizi connessi
- Trasporti di merci varie con autotreni e autoarticolati con e senza centina e container
- Pulizie industriali, canalizzazioni e bonifica serbatoi
- Servizio computerizzato di individuazione dei percorsi

Sede Legale e Amministrativa
Via Romagnoli, 13 - 48123 Ravenna - Tel: 0544 608111 Fax: 0544 608180
Sede operativa di Ravenna:
Via Baiona, 174 - 48123 Ravenna - Tel: 0544 607911 Fax: 0544 451073
Sede operativa di Forlì:
Via Golfarelli, 96 - 47122 Forlì - Tel: 0543 473315 Fax: 0543 473295

› In funzione il nuovo impianto di illuminazione e via libera al progetto per il trasferimento dello scalo merci dal centro città

1999: porto operativo anche di notte

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 1

Nel '99 completati tutti i lavori di ampliamento del porto

Firmato l'accordo per lo stabilimento delle Reggiane

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 2

Un record che fa discutere

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 3

Torna la rassegna dell'offshore

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 4

Rilancio dell'attività estrattiva

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 5

Le linee strategiche del piano triennale

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 6

Treu porta a Ravenna la riconferma di Di Carlo

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 7

Lo shipping si interroga sul futuro dei container nel Mediterraneo

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 8

Il porto operativo anche di notte

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 9

La Portuale festeggia 70 anni di attività

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 10

Rapporti più intensi tra Ravenna e Modena

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 11

Rimorchiatori, base logistica e mezzi nuovi

SAPIR
MISTRAL Porto di Ravenna n. 12

Arriva in porto l'accordo con le Ferrovie: 57 miliardi

91 battute spazi inclusi

43 battute spazi inclusi

RIGA ROSSA
PARTENZA TESTO

traguardo che va oltre le aspettative. I dati, infatti, registrano una crescita pari al 18,5%, con una movimentazione che supera i 2 milioni e 700 mila teus. Lo rende noto l'autorità portuale di Gioia Tauro. Si tratta, è scritto in una nota, "di un dato rilevante

1 modulo
corpo testo
260 caratteri