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. 7 luglio 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. 7 , redazione: via Enrico Mattei, 25 Ravenna tel. 335.6194107. € 1,00

Pro-memoria per l'autunno

La comunità portuale ravennate non è loquace come quella di altri porti, stando almeno a quel che si legge sulla stampa specializzata. Loquacità che in molti casi diventa predisposizione alla rissa.
A Ravenna c'è ancora, per fortuna, un costume di sobrietà e di concretezza: si cercano le soluzioni prima di cercare la polemica.
Questa sobrietà non va però scambiata per inerzia o peggio per rassegnazione rispetto a decisioni che attendono di essere assunte senza ulteriori ritardi.
Per lo sviluppo del porto, ma sempre più spesso per la semplice difesa delle condizioni della sua competitività. Cioè, in altre parole, per la sua stessa sopravvivenza come grande infrastruttura di livello internazionale.
Già la natura e la storia del nostro porto, insieme ad innegabili vantaggi (un avanzato terminalismo privato, una buona collaborazione tra soggetti diversi, la presenza di spazi meno asfittici che in altri porti), portano con sé anche un mare di problemi ben lontani dall'essere risolti. Dai fondali naturali non eccelsi all'impressionante numero di varchi da vigilare, da una mole di strade ormai vetuste alla cronica carenza di organici di molti enti pubblici essenziali.
Ora, molti nodi stanno venendo al pettine e vanno sciolti presto, bene, stando dentro le regole, ma esercitando molto buon senso e soprattutto molta determinazione.
Proviamo ad elencare.
In capo a tutto stanno i fondali. Quelli da approfondire ad ogni costo, ormai non solo per potenziare l'infrastruttura e per spendere bene le risorse miracolosamente ottenute dal CIPE, ma anche solo per assicurare la normale manutenzione del canale e i semplici adeguamenti di minima per non perdere posizioni rispetto ai concorrenti più vicini.
Escavi vuole dire collocazione dei relativi materiali. Che vuole dire districarsi tra norme, interpretazioni, comitati, costi. Non è semplice, lo sappiamo. Del resto, siamo in Italia...Ma ora "ogni viltà convien che qui sia morta". Ognuno faccia quel che deve fare e anche di più, si prenda per intere le proprie responsabilità, ottemperi a ciò per cui è stato chiamato. Solo così si potrà spazzare via la melma (in senso reale e metaforico) nella quale il porto rischia di insabbiarsi.
Ci sono poi altre cose, anch'esse fonte di preoccupazioni per chi opera da imprenditore o lavora nel porto.
Non è possibile, ad esempio, equiparare nell'applicazione delle norme di security il nostro porto, che ha più di 80 (diconsi ottanta!) varchi privati, con porti che ne hanno meno di dieci e di competenza pubblica. Andrà pur trovata una soluzione equa che non penalizzi i nostri terminal, nel rispetto della legge ma anche della misura.
Andrà fatto uno sforzo congiunto tra vari soggetti pubblici e anche privati (né leggero né breve) per dare un assetto migliore alle strade del porto, che sono al limite del collasso. Uno sforzo congiunto anche per quanto riguarda il sistema fognario. Nessuno, nemmeno gli operatori, ignora che il problema va affrontato e che questo avrà dei costi. Ma andrà consolidato e fatto valere un metodo di concertazione che consenta di superare le inerzie, ma anche di evitare i plotoni di esecuzione. Ci si è faticosamente riusciti per la sicurezza sul lavoro, non vediamo perché non ci si debba riuscire anche in questo frangente.
In ogni caso, ripetiamo: ognuno faccia quel che deve e quel che può, ma lo faccia tutto intero, prendendosi fino in fondo le responsabilità che gli toccano.

Anonymous

LE STATISTICHE
Bene il granoturco
pagg. 2/3

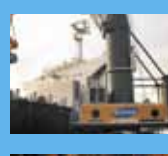
FONDALI
Inizia l'analisi dei fanghi del Candiano
pag. 4

SICUREZZA
Vigilantes armati al Porto
pag. 5

CROCIERE
Boom autunnale, preoccupazione per il 2014
pag. 6

CROCIERE
I commercianti cambiano gli orari
pag. 7

PROMOZIONE
Infrastrutture, marketing e risorse
pagg. 8-9



LEGISLAZIONE
Il punto sulla nuova riforma
pag. 10

AUTOTRASPORTO
Nuovo contratto, no di artigiani e cooperazione
pag. 11

EVENTI
Volume della Capit sui segnalamenti marittimi
pag. 12

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 periodo gennaio-luglio, movimentazione merci pari a 13 milioni di tonnellate

Il granoturco risolleva un luglio fiacco

Nel periodo gennaio-luglio si è registrata una movimentazione merci pari a 13 milioni di tonnellate, in crescita di 273 mila tonnellate, ovvero del 2,14% rispetto allo stesso periodo del 2012.
In particolare gli sbarchi sono stati pari a 11,1 milioni di tonnellate (+0,8%) mentre gli imbarchi ammontano a 1,9 milioni di tonnellate (+10,5%).
Per quanto riguarda il mese di luglio il traffico è stato di 1.924.729 tonnellate, 29.000 tonnellate in meno rispetto a luglio 2012 che era stato però uno dei mesi migliori dello scorso anno.
Secondo l'ISTAT, il commercio estero per l'Italia, nei primi sei mesi del 2013, è diminuito in termini di volumi del 2% per le esportazioni (-4,7% Paesi UE, +1,3% Paesi extra UE) e del 6,0% per le importazioni (-4,3% Paesi UE, -8,3% Paesi extra UE).
Analizzando le merci per condizionamento, nei primi sette mesi si è riscontrata una contrazione per la movimentazione sia delle merci secche che delle rinfuse liquide, le prime in calo di 96 mila tonnellate (-1,2%), le seconde di 74 mila tonnellate (-2,8%).
Continua invece il trend estremamente positivo delle merci unitizzate: le merci in container sono cresciute di 137 mila tonnellate (+10,0%), mentre quelle su rotabili sono quasi raddoppiate, passando da 317 mila a 623 mila tonnellate, e registrando una crescita pari a 306 mila tonnellate (+96,4%).
Tra le merci secche l'incremento percentuale più significativo (+47,4%) è per i prodotti agricoli ed in particolare per il granoturco; più modesta la crescita per i prodotti metallurgici (+2,4%).
Ancora in calo rispetto all'anno precedente i materiali da costruzione (-7,5%), ad essere calati sono soprattutto le materie prime per le ceramiche per le quali si è riscontrato un -6,2% rispetto allo scorso anno.

Molto positivo il traffico dei container, pari a 7.868 TEUs

Per le rinfuse liquide, i chimici sono diminuiti del 16,3%, mentre i prodotti petroliferi risultano in calo del 2,4%. In controtendenza le derrate alimentari liquide che, grazie ad un consistente aumento dell'import di oli vegetali, hanno registrato un +13,8%.
Molto positivo il traffico container che è stato pari a 137.671 TEUs, 16.028 in più (+13,2%) rispetto allo scorso anno, grazie al trend positivo registrato fin dall'inizio dell'anno, ma anche all'ottimo risultato di giugno e luglio. In particolare, l'aumento è stato di 7.868 TEUs per i pieni (+8,5%) e di 8.160 TEUs per i vuoti (+28,0%).
Continua il trend particolarmente positivo anche per la movimentazione trailer con 5.840 pezzi nel mese di luglio. Nei sette mesi sulla linea Ravenna-Catania il traffico CIN/Tirrenia e Grimaldi è stato complessivamente di 23.034 pezzi contro i 13.518 dello scorso anno (+70,4%) a cui si aggiungono quelli della nuova tratta Ravenna-Brindisi che sono stati 5.207.
In totale il numero dei trailer nei primi sette mesi è

MERCE MOVIMENTATA - CUMULATA (tonnellate)

	GENNAIO-LUGLIO			
	2013	2012	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	617.972	542.975	74.997	13,8%
PRODOTTI PETROLIFERI	1.353.518	1.386.275	-32.757	-2,4%
CONCIMI	7.350	-	7.350	
PRODOTTI CHIMICI	633.470	757.013	-123.543	-16,3%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	2.612.310	2.686.263	-73.953	-2,8%
PRODOTTI AGRICOLI	657.634	446.025	211.609	47,4%
DERRATE ALIMENTARI	1.514.519	1.519.321	-4.802	-0,3%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	73.360	243.470	-170.110	-69,9%
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	6.407	1.819	4.588	
PRODOTTI METALLURGICI	2.788.146	2.722.446	65.700	2,4%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	2.352.736	2.542.146	-189.410	-7,5%
CONCIMI	884.362	898.278	-13.916	-1,5%
PRODOTTI DIVERSI	11.684	11.540	144	1,2%
TOTALE MERCI SECCHE	**8.288.848**	**8.385.045**	**-96.197**	**-1,1%**
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	**1.505.523**	**1.368.470**	**137.053**	**10,0%**
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	**623.437**	**317.444**	**305.993**	**96,4%**
TOTALE	**13.030.118**	**12.757.222**	**272.896**	**2,1%**

Raffaele Turchi
DAL 1904
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

stato di 28.812 pezzi, più del doppio rispetto agli 13.847 dello scorso anno. Molto buono anche il risultato per le automotive, che da 8.052 pezzi dello scorso anno, sono passati a 14.751 (+83,2%).
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 Turchia, Brasile e Indonesia (complessivamente 654 mila tonnellate in più); mentre i Paesi con cui gli scambi sono calati in maniera più significativa sono stati Argentina, Grecia e Germania (-372 mila tonnellate).

LE STATISTICHE

TRAFFICO TRAILER-ROTABILI (numero)

GENNAIO-LUGLIO

	2013	2012	differenza	differenza %
LINEA RAVENNA-CATANIA	23.034	13.518	9.516	70,4%
LINEA RAVENNA-BRINDISI	5207	0	5.207	

TRAFFICO CONTAINER (TEUs)

GENNAIO MAGGIO

SBARCO	aprile	2013	quota sul totale	2012	quota sul totale	differenza	differenza %
pieni	4.725	38.512	28,0%	37.684	31,0%	828	2,2%
vuoti	8.278	30.742	22,3%	23.201	19,1%	7.541	32,5%
TOTALE SBARCHI	**13.003**	**69.254**	**50,3%**	**60.885**	**50,1%**	**8.369**	**13,7%**
IMBARCO							
pieni	10.326	61.900	45,0%	54.860	45,1%	7.040	12,8%
vuoti	593	6.517	4,7%	5.898	4,8%	619	10,5%
TOTALE IMBARCHI	**10.919**	**68.417**	**49,7%**	**60.758**	**49,9%**	**7.659**	**12,6%**
TOTALE MOVIMENTAZIONE	**23.922**	**137.671**		**121.643**		**16.028**	**13,2%**

MERCE MOVIMENTATA - MESE (tonnellate)

LUGLIO

	2013	2012	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	100.423	76.349	24.074	31,5%
PRODOTTI PETROLIFERI	213.507	225.673	-12.166	-5,4%
	-	-	0	
PRODOTTI CHIMICI	56.857	106.790	-49.933	-46,8%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	370.787	408.812	-38.025	-9,3%
PRODOTTI AGRICOLI	69.484	96.994	-27.510	-28,4%
DERRATE ALIMENTARI	207.926	223.620	-15.694	-7,0%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	37.666	27.690	9.976	
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	-	1.819	-1.819	
PRODOTTI METALLURGICI	408.494	432.123	-23.629	-5,5%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	424.745	440.371	-15.626	-3,5%
CONCIMI	46.972	59.960	-12.988	-21,7%
PRODOTTI DIVERSI	5.390	1.645	3.745	227,7%
TOTALE MERCI SECCHE	**1.200.677**	**1.284.222**	**-83.545**	**-6,5%**
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	**220.438**	**200.234**	**20.204**	**10,1%**
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	**132.827**	**60.589**	**72.238**	**119,2%**
TOTALE	**1.924.729**	**1.953.857**	**-29.128**	**-1,5%**

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

FONDALI

Bando di gara per carotaggi e campionature per stabilire dove stoccare il materiale di escavo

Inizia l'analisi dei fanghi del Candiano

Passi avanti verso l'approfondimento dei fondali. In attesa che si chiarisca la vicenda delle casse di colmata e, quindi, delle aree dove depositare il materiale scavato dalle draghe, l'Autorità portuale ha emesso un bando di gara per campionare il materiale depositato sul fondo del portocanale in vista dei lavori di approfondimento.
Il valore del bando è di circa 1 milione di euro e le domande di partecipazione vanno presentate entro il 21 settembre.
L'area portuale è stata divisa in microsettori e l'impresa che si aggiudicherà i lavori dovrà svolgere carotaggi, analizzare i campioni di materiale e presentare un report. "Il servizio di campionamento – spiega il bando – è necessario alla definizione dei contenuti tecnici e degli esatti scenari di riferimento per lo sviluppo della progettazione dell'opera strategica denominata 'Hub portuale Ravenna-approfondondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal container in penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione del piano regolatore portuale del 2007'.
I carotaggi previsti sono 517. Per tutti i campioni sono elencati i parametri richiesti, al fine di verificare la composizione del materiale. In tre mesi l'Autorità portuale avrà, quindi, un quadro chiaro del materiale che verrà scavato e dove poterlo stoccare.
Si tratta di un passaggio decisivo alla luce dei molti problemi che sta incontrando il reperimento delle aree dove depositare i futuri escavi.
Non a caso, anche recentemente, il presidente dell'Autorità portuale, Galliano Di Marco, ha parlato della possibilità di espropriare terreni pur di reperire aree per i fanghi. In gioco – ha detto Di Marco - c'è il futuro del porto. Senza fondali a 13,50 metri lo scalo perderebbe importanti linee. L'esempio citato è quello di una portacontainer della Msc: non riuscendo a entrare al Terminal container Ravenna, è stata dirottata a Venezia, dove ha scaricato alleggerendosi e, quindi, è tornata a Ravenna.

segue da pagina 1

Sta lavorando la nave più grande, una MSC, mai giunta in banchina

Nuova gru al TCR

Due importanti eventi in un giorno solo al Tcr. Nei giorni scorsi al terminal è attraccata la nave di maggiori dimensioni mai giunta in banchina: si tratta della MW MSC MANDY: 237 metri di lunghezza, 32 di larghezza, pescaggio a pieno carico di 11 metri e con capacità di carico complessivo pari a 3000 teus. Con l'occasione è entrata a pieno servizio la nuova gru oggetto di recenti importanti lavori di revamping strutturale, nell'ambito di un programma di riqualificazione dei mezzi operativi avviato da Tcr. La nuova gru entrata in servizio ha una portata sotto spreader di 55 tonnellate a gancio 60. Per le operazioni di sbarco/imbarco vengono utilizzati nuovi spreader del tipo "long-twin" che permettono di movimentare in contemporanea (ovviamente rimanendo in portata) 2 container da 20'. Cosa che prima, per i limiti che aveva la gru, era possibile unicamente per container vuoti. Con lo spredader, la gru opera fino ad una altezza di 34,50 metri, contro i 28 metri di prima. La nuova configurazione permette di sbarcare container fico al 5° tiro in coperta. Da ultimo, nella nuova conformazione il mezzo ha un peso complessivo di 1000 tonnellate, prima dei lavori era di 730 tonnellate.

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

Confartigianato
ASSOCIAZIONE PROVINCIALE DI RAVENNA
sede provinciale
Viale Berlinguer, 8 - 48124 Ravenna RA
Tel. 0544.516111 - fax 0544.407733
www.confartigianato.ra.it

SICUREZZA

L'ordinanza della Capitaneria diventa un caso nazionale. I terminal protestano

Vigilantes armati per la security del porto

Per alcuni mesi ci sono state trattative, incontri, scambi anche vivaci di opinioni. L'unica certezza è che nessun terminal del porto di Ravenna voleva essere obbligato a inserire nel proprio piano della security le guardie particolari giurate.
Prima riunione in prefettura il 23 maggio scorso: sono presenti prefetto, Capitaneria di porto, Autorità portuale, Camera di commercio, Confindustria. Si discutono le disposizioni eventualmente da adottare, ma si prende atto che a Roma si tengono incontri al tavolo tecnico tra ministero degli Interni (dal quale dipende la sicurezza) e quello delle Infrastrutture (dal quale dipendono le Capitanerie di porto).
Il 14 giugno il tavolo tecnico comunica che 'a maggioranza' (ma chi erano i presenti? Come sottolinea il presidente dell'AP Di Marco) ha deciso di attuare il decreto ministeriale ritenendo che ci sia l'obbligo dell'impiego dei vigilantes.
Il 31 luglio nuova riunione, ma in Capitaneria di porto. Visto che nessun porto ha attuato il decreto ministeriale, agli operatori portuali e ai loro rappresentanti viene assicurato che il problema non verrà affrontato prima di settembre, ottobre.
Il 2 agosto ai terminalisti arriva l'ordinanza della Capitaneria di porto. In essa è scritto: "su richiesta della Prefettura, ha dato corso all'impiego obbligatorio di guardie giurate, ai sensi del Decreto Min. Interno nr. 154/2009, ed alla conseguente revisione di piani di security dei terminal". Trenta giorni per mettersi in regola.
A questo punto Assiterminal, Assologistica e Assoporti, rappresentative rispettivamente delle Autorità Portuali e dei terminalisti e delle imprese per operazioni portuali, si dichiarano "fortemente preoccupate" e chiedono "di soprassedere da ogni iniziativa volta all'applicazione pedissequa del decreto sopra citato, quantomeno nelle more di riprendere un tavolo di confronto ad alto livello tra il Ministero Infrastrutture Trasporti e il Ministero dell'Interno ed in attesa comunque della più volte richiesta convocazione del Comitato Interministeriale per la

Sicurezza Marittima".
Per i terminal c'è la "necessità di rivedere i contenuti del decreto, poiché presenta forti contraddizioni con norme internazionali e comunitarie di rango superiore, in modo che non venga inficiata la situazione in essere nei porti nazionali, più volte validata e apprezzata da esponenti della Commissione Europea; una situazione e relativi assetti di competenze che sono pienamente rispettosi della vigente normativa specifica di settore, e cioè del Regolamento CE 725/2004 relativo alla security delle navi e degli impianti portuali, del Decreto Legislativo nr. 203/2007 di attuazione della Direttiva CE 205/65 concernente il miglioramento della sicurezza nei porti, nonché del Programma Nazionale della Sicurezza Marittima del Giugno 2007 che, nel rispetto delle predette norme, ha introdotto alcune puntuali specificazioni operative, anche in tema di addestramento e formazione del personale addetto alla security nelle port facilities e negli ambiti portuali".
"Tutto ciò – concludono – al fine di evitare: immotivati aumenti di costi, incremento di burocrazia, conflitti di competenze e complicanze di natura occupazionale e/o sociale".
Confindustria Ravenna coinvolge la struttura romana, perché faccia pressione sui ministeri affinché si arrivi a una decisione condivisa e, soprattutto, estesa a tutto il territorio nazionale.
La vertenza è arrivata sul tavolo del capo di gabinetto del ministero delle Infrastrutture. La questione che si pone adesso per il comandante generale delle Capitanerie, Felicio Angrisano, è di capire la portata della delibera denunciata dalle tre associazioni e se estendere la decisione di Ravenna a tutti gli scali italiani o rivedere la decisione assunta a Ravenna.
Nel primo caso, si verrebbe a creare un conflitto con pochi precedenti in Italia fra Autorità marittime e Autorità portuali. Nel secondo, andrà chiarito perché una decisione così importante, che riguarda l'applicazione di un decreto nazionale (il 154/2009 sulla security nei porti), sia stata presa a livello locale senza un preventivo accordo con il comando di Roma.
Questo passaggio potrebbe essere evitato da Angrisano soltanto se il ministero delle Infrastrutture o quello dell'Interno interverranno con una circolare interpretativa del decreto che metta alla fine tutti d'accordo. L'intervento chiarificatore da parte dei ministeri è quanto chiedono da tre anni a questa parte le associazioni di categoria. Nei giorni scorsi il ministero ha incontrato gli istituti di vigilanza, i terminalisti e Assoporti. E ad Assoporti sono state chieste informazioni sui costi aggiuntivi e l'impatto occupazionale che potrebbe avere l'applicazione del decreto 154 a Ravenna.
In sostanza, mentre a Roma da giugno si cercava di interpretare la norma su scala nazionale, negli stessi giorni a Ravenna, lo stesso provvedimento è stato reso operativo.

Di Marco: "I costi: 20 milioni, perdita di competitività e di occupazione"

L'8 agosto il presidente dell'Autorità portuale, Galliano Di Marco, prende carta e penna e scrive al ministero delle Infrastrutture, alla Capitaneria di porto ravennate, a prefettura, questura, guardia di finanza, alle società titolari di impianto portuale, ad Assoporti e a Confindustria. Di Marco contesta alcuni passaggi procedurali: l'ordinanza della Capitaneria del 2 agosto delinea "indicazioni ed un percorso non corrispondenti a quanto concordato nella riunione del 23 maggio in prefettura a Ravenna". Quindi ribadisce una sua proposta: "Affidare a un istituto di vigilanza un servizio di monitoraggio attivo del sistema integrato di controllo degli accessi portuali che, svolto da guardie particolari giurate, ben costituirebbe costituirebbe una legittima modalità di attuazione per il porto di Ravenna del decreto ministeriale in oggetto che, così come è formulato, non può trovare letterale applicazione".
Di Marco rileva che il porto di Ravenna, unico caso in Italia, è un porto canale che su 15 chilometri di lunghezza ha un centinaio di varchi e che ottemperare al decreto significherebbe far spendere ai terminalisti 20 milioni di euro: "Andremmo incontro a una perdita di competitività micidiale". Senza cintare le ricadute occupazionali e le prevedibili tensioni sociali perché le guardie giurate andrebbero ad aggiungersi ad altro personale o a sostituire personale già impiegato che sarebbe difficilmente ricollocabile.

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

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

Preoccupazione tra gli operatori per la stagione 2014

Boom autunnale, in arrivo 30.000 croceristi

In settembre e ottobre le crociere al terminal di Porto Corsini toccano l'apice. Per settembre sono previsti sedici accosti, quindici per ottobre. Tra le navi più attese Pacific Princess, Serenade of the Spirit, Seabourn Spirit, Celebrity Silhouette, Azamara Queste, oltre alle più consuete Zenit e Aida Aura. Complessivamente 30 mila croceristi, molti dei quali hanno già prenotato la visita al centro storico.

Ma negli operatori c'è una forte preoccupazione per il 2014. Alcune compagnie, come la Carnival, hanno disdetto il Mediterraneo e punteranno sui Caraibi. Altre hanno deciso di dirottare le loro navi maggiori in porti con fondali più appropriati rispetto a quelli del terminal di Porto Corsini. Il numero dei croceristi previsti per il 2014 è, quindi, inferiore rispetto a quello del 2013. Ecco il calendario degli arrivi:

1 settembre Pacific Princess
7 settembre Aida Aura
8 settembre Silver Spirit e Europa 2
9 settembre Quest for adventure
12 settembre Serenade of the seas e Seabourn Spirit
14 settembre Aida Aura
16 settembre Zenith
17 settembre Minerva
18 settembre Celebrity Silhouette
20 settembre Seabourn Odissey
21 settembre Aida aura
25 settembre Pacific Princess
27 settembre Azamara Quest
28 settembre Aida Aura
3 ottobre Seabourn Spirit
5 ottobre Aida Aura
5 ottobre Sea Cloud II
6 ottobre Serenade of the Seas e Seabourn Spirit
11 ottobre Celebrity Silhouette
12 ottobre Aida Aura
17 ottobre The World
18 ottobre The World e Kristina Katarina
19 ottobre Aida Aura e Deutchland
21 ottobre Sea Cloud II
25 ottobre Rotterdam
26 ottobre Aida Aura e Seabourn Spirit
30 ottobre Serenade oh the seas
31 ottobre Minerva

"The World" è una nave unica al mondo, che non porta passeggeri bensì residenti. Persone cioè che hanno acquistato uno dei 165 sontuosi appartamenti collocati su 12 ponti, abitandovi anche per lunghi periodi dell'anno.

Agmar
Shipagents
Via Magazzini Anteriori, 27
48122 Ravenna (Italy)
Tel. +39 0544 422733
Fax +39 0544 421588
www.agmarravenna.it
agmarsnc@agmarravenna.it

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

Venezia alle prese con i lavori del Mose

Navi dirottate a Porto Corsini

Le grandi navi da crociera in arrivo a Venezia saranno «dirottate» da novembre a aprile del prossimo anno a Trieste e Ravenna, senza entrare in laguna. Ma non si tratta degli effetti di una prima applicazione del decreto Clini-Passera, ma di una misura obbligata, legata all'accelerazione dei lavori del Mose in corsa alla bocca di porto del Lido, che impediranno per quel periodo l'accesso alle grandi navi. Così ha deciso il presidente dell'Autorità Portuale Paolo Costa e la Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) si è dovuta forzatamente adeguare, come spiega il presidente Roberto Perocchio.

«I lavori del Mose prevedono nel periodo che va dal 23 novembre al 4 aprile - spiega - la posa in acqua dei primi cassoni del Mose, con l'intervento dei sommozzatori per l'aggancio. Un intervento delicato che richiede condizioni di mare non mosso e per questo è stato ritenuto che il passaggio in contemporanea delle grandi navi fosse incompatibile con esso. Abbiamo già informato per iscritto le compagnie di crociera dando indicazioni di attraccare nei porti di Trieste o di Ravenna, anziché in quello di Veneziaa per il periodo considerato. Si tratta comunque di un periodo di bassa stagione, in cui le crociere sono in numero molto minore rispetto a quello attuale. Abbiamo individuato in tutto solo otto navi-crociera da spostare, di cui tre in home port, cioè come baso di arrivo e di partenza e cinque come base di transito».

Il "calendario-navi" pubblicato da Vtp, vede però nove toccate solo nel periodo fine novembre-fine dicembre, di cui due della Costa che è l'unica ad avere base a Trieste con l'arrivo e la partenza della Costa Classica. La Costa ha in calendario a Venezia due attracchi tra novembre e dicembre con Costa Fascinosa e Costa Magica. Le altre navi in calendario appartengono a P&O, Royal Caribbean, Princess Cruise e Celebrity Cruise.

CROCIERE

Sondaggio della Confcommercio tra gli associati. Soddisfazione per la nuova forma di turismo

E i commercianti pensano di cambiare gli orari

Per il 92% degli esercizi commerciali e dei pubblici esercizi del centro storico ravennate il turismo legato all'arrivo delle crociere è una risorsa per la città, anche se per il 64% è sì una risorsa, ma va sfruttata meglio.
Per il 42,9% degli intervistati l'arrivo delle crociere ha portato ad un aumento o ad un forte aumento delle vendite. Oltre il 64% si è organizzato per favorire gli acquisti di questi turisti; per il 60,2% degli operatori un'organizzazione diversa degli orari di apertura può incrementare le vendite.
Sono questi i principali risultati del sondaggio realizzato dall'Ufficio Studi di Confcommercio Ravenna, che ha voluto fotografare l'incidenza del turismo crocieristico sulla rete commerciale e dei pubblici esercizi della città.
L'Ufficio studi ha somministrato ad un campione rappresentativo di esercizi commerciali e di pubblici esercizi quattro domande relative all'arrivo delle crociere, come risorsa, come vendite e come organizzazione e una domanda generale su come sono andate le vendite 2013 fino ad oggi. Quest'ultima domanda mette in evidenza un calo delle vendite pari al 68% (calo e forte calo) del campione.
Alla domanda "A suo avviso il turismo legato all'arrivo delle crociere può essere una risorsa per la città per abbattere la crisi?", il 28% dei pubblici esercizi ha dichiarato che si tratta di un'ottima risorsa e per il 64% va sfruttata meglio, mentre per l'8% non cambia nulla.
Qualche punto in percentuale in più per gli esercizi commerciali, pari al 33,3%, hanno dichiarato che si tratta di un'ottima risorsa e il 61,2% che si tratta si di una risorsa ma che va sfruttata meglio.
Alla domanda "In occasione degli arrivi delle crociere a Ravenna ha notato un aumento delle vendite?", il 39,4% degli esercizi commerciali e dei pubblici esercizi del centro storico ravennate hanno notato un aumento e il 3,5% un forte aumento. Per il 57,1% del campione i crocieristi non hanno influito sulle vendite.
In particolare, su questa domanda ad essere maggiormente soddisfatti sono i negozi per il 44,5% (il 39% dichiara un aumento e il 5,5% un forte aumento) e per i pubblici esercizi il 40% dichiara di aver notato un aumento. Per il 60% dei pubblici esercizi i crocieristi non hanno fatto aumentare le vendite in accordo con il 55,5% dei negozi.
Entrando più nel dettaglio del sondaggio, è stato chiesto "Si è organizzato per favorire gli acquisti di questi turisti?": complessivamente il 64,3% ha detto di sì, mi sono organizzato; di questi il 78% propone orari diversificati, il 18,5% prodotti ad hoc e il 3,5% sconti.
Molto alta la percentuale degli esercizi pubblici che hanno dichiarato di essersi organizzati al meglio (70%); i negozi che si sono attrezzati per favorire gli acquisti dei crocieristi sono stati il 61% con un cambio dell'orario di apertura e chiusura o orario continuato.

Da rilevare, comunque, che il 35,7% dei negozi (più di un terzo) non ha ritenuto opportuno organizzarsi per accogliere i crocieristi.
"Pensa che un'organizzazione diversa degli orari di apertura dei negozi potrebbe incrementare le vendite, come ad esempio l'orario continuato?", il 60,2% ha risposto di sì, per il 28,3% non cambierebbe nulla, in quanto 'indifferente'; l'8% si dice convinto che la modifica degli orari non farebbe aumentare le vendite, mentre il 3,5% ha risposto che non lo sa.
L'importanza di un'organizzazione diversa degli orari è prioritaria per il 72% dei pubblici esercizi (il 28% dice di no) contro il 55,5% degli esercizi commerciali (l'11,2% dice di no e per il 33,3% è indifferente).
Infine, alla domanda "Come sono andate le vendite 2013 fino ad oggi?" il 53,5% ha risposto in calo, in forte calo ha risposto il 14,5 del campione, non lo sa il 3,5 e sono stabili per il 28,5%. Per nessuno sono in aumento.
"Riteniamo molto importante – dice il presidente Confcommercio Ravenna Graziano Parenti – conoscere l'opinione degli imprenditori del centro storico sulle ricadute che l'arrivo delle navi da crociera hanno sulla rete commerciale cittadina. Conoscere l'impatto che un flusso così notevole di turisti ha sulla città ci consente poi di elaborare strategie turistiche a beneficio delle imprese e dei cittadini.
Per questo Confcommercio Ravenna ha realizzato un sondaggio tra gli operatori del centro storico ravennate, dato che dall'inizio dell'anno sono già approdate 29 navi da crociera con oltre 37 mila passeggeri.
Ad agosto infatti sono arrivati al Terminal Crociere di Porto Corsini 10 navi da crociera per un totale di circa 11.000 passeggeri. Sabato 3 agosto è arrivata la Celebrity Silhouette con circa 2.900 passeggeri americani e britannici e poi via via fino a sabato 31 agosto con la nave Aida Aura e i suoi 1.200 passeggeri di nazionalità prevalente tedesca".
Ma i mesi clou per le crociere saranno settembre e ottobre, rispettivamente con l'arrivo di 16 e 15 navi per un totale di oltre 30.000 turisti.
"Il sondaggio ci dice chiaramente che il 92% degli operatori ritiene che il turismo crocieristico è una risorsa e questo quindi conferma che si sta diffondendo, anzi forse si sta affermando, una cultura e una mentalità più turistica all'interno della città.
Solo per citare un dato significativo, oltre il 64% degli operatori si è organizzato per intercettare al meglio questo flusso turistico e di questi quasi l'80% l'ha fatto modificando l'orario di apertura e il 18,5% con prodotti (gastronomici e artigianali) ad hoc.
Il turismo crocieristico è una importante risorsa per tutto il territorio, che porta ricchezza e che deve impegnare gli imprenditori a proporre uno 'shopping a misura di turista'. Mi auguro che i risultati di questo sondaggio che confermano quanto da anni stiamo sostenendo – e cioè che la risorsa più importante per tutti i commercianti, ma anche per la città, è il turismo – possano far partire sempre più azioni mirate da parte di tutti i soggetti interessati".

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

Aperto il dibattito nella comunità portuale ravennate su come far conoscere lo scalo a livello

Promozione del porto: infrastrutture,

Uno dei temi in discussione nella portualità ravennate riguarda il modello di promozione da attuare a sostegno dello scalo. Sull'argomento abbiamo sentito rappresenti di associazioni e imprenditori.
"La legge sulla Riforma dei porti (l. 84/'94) ha istituito le Autorità Portuali, negando loro la possibilità di gestire direttamente attività commerciali e, invece, assegnando loro compiti di programmazione e di sviluppo infrastrutturale nei porti in cui sono state istituite", afferma **Norberto Bezzi, vice presidente nazionale dell'Associazione degli Agenti marittimi.**

"Ne consegue che la promozione che l'Autorità Portuale può e deve svolgere è quella in grado di mettere in luce le opere, compiute e programmate, in grado di aumentare la competitività dello scalo in un tempo certo e/o adeguato a raggiungere gli obiettivi per cui le opere stesse sono state o verranno cantierizzate. Non sono un esperto di marketing istituzionale e non credo, quindi, di poter dare significative indicazioni a questo riguardo; tuttavia, poiché me lo si chiede e semplicemente appellandomi al buon senso, ritengo che proseguire nella partecipazione a Fiere internazionali sia uno dei modi che possa mettere in mostra, e quindi promuovere, lo scalo marittimo. Per certo tale partecipazione deve essere ben programmata e, quindi, con una adeguata azione di pre-marketing, deve raggiungere lo scopo di interessare al nostro scalo le persone giuridiche e fisiche per le quali si è deciso di partecipare a quella specifica Fiera piuttosto che ad un'altra. Lo stand deve essere adeguato ad ospitare piccoli, ma significativi eventi capaci di attrarre l'attenzione del pubblico e, nello stand, deve essere presente materiale pubblicitario (cartaceo, fotografico e video su Key USB, con logo dell'Autorità Portuale) qualitativamente apprezzabile, da distribuire. Suggerirei, inoltre, di ipotizzare il raggiungimento di gemellaggi istituzionali con le persone giuridiche incontrate, al fine di mantenere nel tempo proficue relazioni con costoro, nell'interesse dello scalo.

Per promuovere le attività commerciali riterrei, invece, più proficuo offrire a selezionate persone fisiche incontrate alle Fiere, nonché ad armatori, industriali e operatori logistici un breve soggiorno a Ravenna per illustrare *de visu* la nostra realtà portuale e le aree di cui dispone; non va, infatti, dimenticato che, per quanto efficace, nessuna spiegazione vale quanto una presa di visione diretta e che ogni nuova attività che dovesse insediarsi nell'area portuale è importante in termini di fatturato portuale e ricaduta occupazionale.

Tra le proposte, emerge quella dei gemellaggi istituzionali per mantenere solidi rapporti nel tempo

Quanto meno questo, secondo me, compete all'Autorità Portuale. Una efficace promozione portuale necessita tuttavia della disponibilità di adeguate risorse ed anche per svolgere questa attività le Autorità Portuali necessitano dell'auspicata autonomia finanziaria; ma questo tema apre tutto un ventaglio di considerazioni non strettamente pertinenti a questo mio intervento.
Di concerto, non va sottovalutata l'attività di marketing svolta in favore dell'economia portuale dai soggetti economici che nel porto ed intorno al porto operano : Agenti marittimi, Imprese di Spedizioni, Terminals, Operatori logistici. Tutti costoro vendono quotidianamente il porto di Ravenna".
"Innanzitutto bisogna partire da quante risorse ci sono a disposizione, commenta **Matteo Casadio, presidente della Sapir**.

Occorre un programma di interventi verso nuovi bacini produttivi e per avviare nuove relazioni. Prendiamo i container: arrivano dalla Germania, dall'Austria, dalla Baviera, lì occorre fare delle ricerche per capire quanta merce può arrivare da quell'area verso il porto di Ravenna. Occorre intercettare nuovi bacini produttivi, penso ai container, ma anche alle altre tipologie di merce".
"La mia opinione è presto detta, commenta **Andrea Gentile, direttore della Docks Cereali e presidente del Gruppo Porto di Confindustria Ravenna**. Il mercato è in mano a un ristretto gruppo di multinazionali ed è relativamente facile contattarle.

Al porto di Ravenna servono infrastrutture, dai fondali alle ferrovie. Con questi elementi in mano, ogni operatore sa dove trovare la clientela".

A proposito di iniziative promozionali TCR, ITL e Contship, in collaborazione con Ap Ravenna, organizzano due Business Cafè rivolti a valorizzare le potenzialità del Porto di Ravenna di oggi e di domani.
"Gli eventi – spiega **Milena Fico, general manager di Tcr** – si rivolgono prioritariamente ad imprese industriali e spedizionieri collocati in bacini provinciali attualmente serviti dal Porto di Ravenna, ma con margini di crescita rilevanti, in particolare per il segmento container".

Vanno individuati i settori merceologici sui quali puntare e organizzare iniziative 'mirate'

Attraverso le testimonianze ed i casi aziendali illustrati di supply chain servite con efficacia dal Porto di Ravenna, le iniziative intendono mostrare il Porto come snodo di un sistema di attori in grado di operare all'interno di supply chain integrate e complesse. Verranno, inoltre, presentati i trade che interessano maggiormente i porti Adriatici, i collegamenti, ed i transit time dal porto di Ravenna, le principali destinazioni, l'offerta dei servizi a valore aggiunto, le specializzazioni del porto (Perishable Goods,IMO, Reefer,Etc), e l'affidabilità del sistema intermodale.
Un primo evento si terrà a Cesena il 19 settembre presso gli spazi della TechnoGym, un secondo workshop si svolgerà a Bergamo il 22 Ottobre 2013 presso gli spazi del Chilomentro Rosso.
"La parola chiave per la promozione, dichiara **Riccardo Martini,** della **Tramaco**, a mio parere, è "mirata". E' utile partecipare a fiere di settore, soltanto se sono precedute da un lavoro capillare sul territorio, tramite contatti pre-esistenti di operatori ravennati o tramite società di consulenza sul posto, in modo da prevedere un certo numero di meeting con aziende/operatori di alto livello, che abbiano manifestato interesse a valutare le opportunità offerte dal Porto di Ravenna.

Con lo stesso principio, una volta individuati settori merceologici su cui puntare, sarebbe utile invitare, con ospitalità a nostro carico, singole aziende di primaria importanza o delegazioni di distretti produttivi di nostro interesse".
"Il porto di Ravenna si promuove rendendo competitive le tariffe per i collegamenti ferroviari e stradali, **spiega Paolo Moduzzi della Seamond.** Rispetto ai porti concorrenti manchiamo di infrastrutture adeguate. Le infrastrutture sono la priorità e non quella di creare le condizioni per l'ingresso di navi da 400 metri".

"La promozione del porto, commenta **Maurizio Fiore, della Fiore Srl**, la dovrebbe fare l'Autorità Portuale e penso sia l'unica soluzione per farci conoscere in giro per il mondo, non credo

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

marketing istituzionale e risorse

agli inviti di delegazioni.

Mi è capitato varie volte partecipare ad eventi promossi dall'Autorità Portuale, ma nessuna azienda ravennate era presente.
Per stimolare la partecipazione alle fiere, l'Autorità Portuale dovrebbe mettere a disposizione delle aziende partecipanti un contributo economico a copertura parziale delle spese sostenute per il viaggio e il soggiorno".
"L'attività di promozione di un porto, **dice Marco Migliorelli, presidente degli Spedizionieri,** è fondamentale per il suo sviluppo e deve mirare a far sì che esso abbia una propria identità e riconoscibilità; non è pensabile che venga individuato solo con riferimento ad un' area geografica vicina, nota magari per il divertimento. E' opportuno investire ulteriormente su azioni di marketing, che facciano leva sulla pubblicità, diventata una forma di comunicazione di massa capace di sviluppare conoscenze e di indirizzare le scelte altrui.

La pubblicità non dovrebbe limitarsi ad una serie di comunicati commerciali sui mass media o sui motori di ricerca, ma dovrebbe concretizzarsi in pubbliche relazioni all'interno di luoghi di incontro internazionali presso cui affluiscono produttori e commercianti di commodities in genere.
Inoltre il tessuto sul quale far leva dovrebbero essere i giovani, dalla scuola dell'obbligo all'università, perché abbiano l'opportunità di indirizzare i propri studi verso tutti i settori economici tipici del porto, che richiede specialisti di materie tecniche, giuridiche e commerciali.
Sarà compito nostro, operatori portuali, entrare nelle scuole per favorire la conoscenza del lavoro che svolgiamo, al fine di aumentare l'interesse per esso: più il porto sarà visibile più sarà apprezzato.
Valorizzare maggiormente il nostro porto è facile perché ha molte qualità: è strutturato, efficiente, dotato di ampie aree per operazioni commerciali, corredato di aree di sviluppo per qualsiasi tipo di operazione logistica. Queste caratteristiche lo rendono non solo unico nel panorama nazionale, ma anche uno dei primi porti europei per movimentazione di merci rinfuse.
Stante inoltre la rilevanza del nostro porto per le entrate erariali legate alla notevole movimentazione di merci comunitarie e non, auspico che anche i politici entrino a far parte della rete di pubbliche relazioni che si intreccia per agevolare la conoscenza e la valorizzazione del complesso sistema del porto".
"Io direi che l'organo preposto per la promozione portuale non possa essere che l'Autorità Portuale- dichiara **Franco Poggiali, vice presidente degli Agenti marittimi ravennati**. Per quanto concerne invece modalità e luoghi della promozione portuale qui il discorso è diverso essendoci molteplici possibilità. Personalmente penso che la partecipazione a Fiere di settore possa essere una delle strade vincenti rispetto a quella di far venire delegazioni a Ravenna. A mio parere, le delegazioni hanno un senso qualora il traffico sia già acquisito, ma non ai fini della promozione portuale.

Per quanto concerne invece la selezione delle Fiere o manifestazioni a cui essere presenti, ad onor del vero, è sempre difficile prevedere quali possano essere quelle giuste. A livello di logica penso che la scelta debba ricadere sulle fiere attinenti la tipologia merceologica movimentata nel nostro porto considerando anche i paesi di destinazione e di provenienza della merce stessa. Se scegliere Pireo o Monaco, Istanbul o Alessandria, Rijeka o Beirut questo dovrà essere frutto di una pianificazione dell'Autorità Portuale. Certo è che sarebbe opportuno, magari stabilendo una sorta di alternanza, essere presenti a tutte le fiere dei settori merceologici del nostro porto e dei porti con e sui quali abbiamo già o intenderemmo iniziare un rapporto di collaborazione. Noi operatori portuali dovremmo essere maggiormente sensibilizzati a partecipare magari con incentivi o possibilità di effettuare incontri con gli operatori del paese in cui si tiene la Fiera o studiare altre forme di coinvolgimento poiché il problema della scarsa partecipazioni degli operatori ravennati è sempre stato, diciamo così, un problema irrisolto sin da quando la promozione portuale veniva fatta solo dalla Camera di commercio ed a questo proposito potrebbe forse non essere un'idea totalmente avventata cercare la possibilità di una eventuale collaborazione a questo fine fra la Camera di Commercio e l'Autorità Portuale".

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

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

LEGISLAZIONE

Il deputato Pd, Pagani, fa il punto sulla discussione del provvedimento

"Troppe lentezze per la nuova riforma"

Il Parlamento è impegnato nella discussione della legge di riforma dei porti. "La legge di riforma – spiega il deputato Pd Alberto Pagani, membro della commissione Trasporti - nella scorsa legislatura era stata approvata al Senato, con un accordo bipartisan, ed era in discussione alla Camera quando si è conclusa prematuramente la legislatura. Interrotto l'iter si ricomincia da capo. Questo è uno dei tanti esempi della necessità di riforme istituzionali che superino il bicameralismo perfetto, con la trasformazione del Senato in camera delle autonomie locali. Solo così si può semplificare e velocizzare la procedura di approvazione delle leggi".

Purtroppo – come spiega Pagani - il lavoro fatto nella legislatura precedente è azzerato e si ricomincia da capo: "Il fatto che si fosse arrivati ad un testo sostanzialmente condiviso dal centrodestra e dal centrosinistra è certamente positivo, ma visto che in questo Parlamento sono presenti forze politiche come il Movimento 5 stelle, che nella scorsa legislatura non era presente, non ê possibile approvare il testo decaduto così com'era, senza aprire una discussione, il che ovviamente comporta del tempo".

Secondo il deputato Pd, i tempi sono quelli necessari per approvare una legge, che deve passare in commissione, e poi in aula alla Camera, e poi fare lo stesso percorso anche al Senato. Se qui viene modificato il nuovo testo deve tornare alla Camera per essere nuovamente approvato, per diventare legge dello Stato. "Per questa ragione abbiamo tentato di fare una forzatura, per accelerare, che non ha avuto successo".

Quale forzatura? "Abbiamo scelto i punti più importanti della riforma, in particolare sull'autonomia finanziaria dei porti e sulla regolazione dei servizi tecnico nautici del lavoro portuale, e abbiamo tentato di inserirli come emendamenti nella fase di conversione del decreto cosiddetto "del fare" che in questi giorni è in discussione alla Camera. Sapevamo bene che si trattava di una forzatura bella e buona, perchè non si tratta certo di materia che sarebbe da normare per decreto, ma considerata la probabilità di una fine prematura anche di questa legislatura per non rischiare che salti di nuovo tutto abbiamo tentato di raggiungere in questo modo una riforma parziale, ma necessaria alle autorità portuali ed alle imprese del settore. Purtroppo però il nostro tentativo non è riuscito, perchè gli emendamenti non sono stati ammessi. Abbiamo fatto ricorso, se non ce la facciamo su questa strada ne inventeremo un'altra, ma non ci diamo per vinti, e non molliamo, perchè di una riforma della legge che regola i porti italiani c'è veramente urgenza e bisogno".

Grillo (Pdl): "Avanti con il testo approvato in Senato"

"Il dibattito sulla riforma della portualità – afferma Luigi Grillo responsabile dipartimento infrastrutture del Pdl – si presta ad ambiguità che è bene una volta per tutte mettere in evidenza. Intanto sulla procedura: se si vuole una legge che riformi la portualità italiana nel più breve possibile, occorre consentire al Senato di ultimare il proprio lavoro approvando un testo che migliori le norme esistenti avendo come base la riforma approvata all'unanimità dall'Aula il 12 settembre 2012. Ricordo a me stesso che, rispetto alla legge 84/94, l'aula del Senato aveva introdotto modifiche che incidevano in maniera significativa su: nuova governance nei porti, attraverso un i maggior potere affidato ai presidenti delle Autorità Portuali; nuove norme riguardo l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali, la procedura votata stabiliva che entrò un anno dall'inizio la proposta di PRP doveva essere approvata (il PRP del porto di Genova ha impiegato 6 anni dal momento della presentazione al momento del l'approvazione della Regione); il recupero delle aree per la nautica; le procedura per la nomina dei Presidenti in maniera da evitare una volta per tutte il ricorso ai Commissari governativi; la creazione dei sistemi logistici portuali; le nuove norme sui servizi tecnici portuali nel totale recepimento dell'accordo interassociativo sottoscritto da tutte le categorie che operano nei porti; un nuovo sistema, assai generoso, riguardo le concessioni delle aree e banchine per favorire l'investimento dei privati nei porti; la creazione di un fondo per le connessioni intermodali; l'autonomia finanziaria a favore delle autorità portuali; la riscrittura dell'art.17 fatta recependo le indicazioni delle organizzazioni sindacali del settore. Nel merito si tenta di far credere che sarebbe possibile una scorciatoia attraverso l'approvazione di un decreto che il Governo dovrebbe licenziare, all'indomani della visita del premier Letta a Genova ospite della festa regionale del PD, inserendo una maggiore autonomia finanziaria a favore delle Autorità Portuali e modificando l'art.17 che riguarda l'organizzazione del lavoro portuale. Una maggiore autonomia finanziaria è auspicabile; quando è stata introdotta l'autonomia finanziaria nei porti (governo Monti,ministro Passerà) eravamo nel mezzo della crisi, oggi, come tanti osservatori dicono stiamo cominciando a intravedere barlumi di luce in fondo al tunnel e quindi è possibile da un 1 per centro con tetto ottenere di portare al 3 per cento l'autonomia finanziaria già esistente a favore dei porti. Diverso il ragionamento sulle norme riguardanti il lavoro portuale: i colleghi del PD hanno memoria corta, diversamente dovrebbe ricordare che le norme sul lavoro portuale inserite nel testo approvato dal Senato furono approvate dentro un accordo che tendeva una mano alle logiche del sindacato mentre si promuovevano norme più avanzate per favorire il protagonismo dei privati nei porti. Se si vuole modificare quell'intesa esportando il modello genovese (si fa per dire) al resto dei porti italiani riguardo il protagonismo ad esempio della Compagnia portuale, allora ci si allontana dall'idea di approvare una riforma largamente condivisa e si vuole fare uno strappo carpendo la buona fede del presidente del consiglio.

Il Propeller sui Tribunali

"L'art. 80 D.L. n. 69/2013 cd. "del fare" – imponendo una competenza giurisdizionale inderogabile per le cause civili coinvolgenti società con sede all'estero, prive in Italia di sedi secondarie con rappresentanza stabile e riconoscendo tale competenza solo agli uffici giudiziari di Milano, Roma e Napoli – porta a numerose e gravi conseguenze soprattutto per quanto concerne le cause marittime". Lo scrive il Propeller Club, che associa il mondo portuale nazionale, in una lettera inviata al ministro della Giustizia, Annamaria Cancellieri.

"Innanzitutto – spiega il Propeller – verrà inspiegabilmente ed assurdamente sottratta la competenza territoriale a tutti i tribunali dei porti marittimi (ad eccezione di quello di Napoli) sia per quanto concerne la cognizione ordinaria nelle cause in cui sono parte società straniere (quali, ad esempio, le cause per sinistri marittimi con danni a persone e beni) sia per quanto concerne i provvedimenti di urgenza o di natura preventiva.

L'entrata in vigore della normativa comporterebbe per gli operatori economici portuali un particolare aggravio, se non la concreta impossibilità, in molti casi, di vedere tutelati in via giurisdizionale i loro diritti nei rapporti internazionali".

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 29-08-2013

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

Questo periodico è associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

AUTOTRASPORTO

Dieci mesi di trattative: artigiani e cooperazione non hanno sottoscritto l'intesa

Nuovo contratto per il trasporto merci

Dopo 10 mesi di trattative, è stato sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del trasporto merci, spedizione e logistica.
Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno evidenziato che, «nonostante la congiuntura economica negativa che ha colpito anche il settore, si è riusciti a rinnovare in tempi contenuti il CCNL scaduto il 31 dicembre 2012, che riguarda oltre 700.000 lavoratori». «Il rinnovo - hanno spiegato le tre organizzazioni sindacali - riconosce ai lavoratori del settore un aumento delle retribuzioni pari a 108 euro complessivi per il periodo 2013-2015 e la somma di 88 euro a titolo di arretrati. Riconosciuta a tutti gli addetti una prima tranche economica di 35 euro dal mese di giugno 2013, importo realizzato anche in funzione della norma di garanzia a copertura del mancato rinnovo entro la scadenza naturale».
Secondo Filt, Fit e Uilt, «sulle parti normative sono positivi i contenuti introdotti a sostegno dell'occupazione, e soprattutto dell'individuazione di strumenti che favoriscono nell'autotrasporto, il contrasto all'uso distorto della normativa Europea sui distacchi transnazionali a favore dello sviluppo occupazionale degli autisti italiani o regolarmente residenti nel nostro Paese avendo individuato dei meccanismi di trasparenza e comunicazione preventiva da parte delle imprese che utilizzassero questa forma di rapporto di lavoro». «Sono stati inoltre introdotti, attraverso la valorizzazione della contrattazione aziendale e territoriale - hanno precisato i tre sindacati - elementi che permettono di valorizzare il lavoro attraverso strumenti organizzativi e di stabilizzazione dei lavoratori precari nel settore della distribuzione delle merci, particolarmente esposto all'elusione ed all'evasione delle normative, permettendo di sviluppare un reale contrasto ad una illegalità diffusa. Infine - hanno concluso Filt, Fit e Uilt - nell'ambito del mercato del lavoro, l'apprendistato professionalizzante diviene strumento importante per le nuove assunzioni con una percentuale di stabilizzazione fino al 90%».
Non hanno sottoscritto l'intesa anche le Associazioni artigiane e le Centrali cooperative.
Non essendo stato sottoscritto dalla Confartigianato Trasporti, "l'accordo – spiega l'associazione - non trova applicazione alle imprese a questa aderenti. Restano, pertanto, confermate le indicazioni fornite con la circolare prot. n. 1046/FA del 26 luglio 2013 in merito all'erogazione di un importo pari a 35 euro per i dipendenti inquadrati nel Livello 3S a titolo di "Acconto sui futuri aumenti contrattuali".
Si coglie l'occasione, infine, per precisare che il suddetto importo non deve essere considerato utile ai fini del calcolo della 14ma mensilità già erogata in occasione del periodo paga di giugno 2013.

In arrivo la stangata pedaggi Protesta per le troppe tasse

La Cna Fita torna a ribadire il peso della crisi sull'autotrasporto. L'organizzazione ricorda che in questi ultimi anni circa 10.000 aziende del settore hanno chiuso i battenti ed evidenzia che tuttora il comparto «continua a subire, mese dopo mese, l'aumento indiscriminato dei costi operativi imputabili al caro gasolio, al caro assicurazioni, al caro pedaggi e traghetti». CNA-Fita invita quindi la politica a fare «tutto il possibile affinché norme anche giuste ed opportune non si trasformino in ulteriori balzelli».
«Non vorremmo per esempio - spiega l'organizzazione - che il legittimo recepimento di normative europee si trasformi nell'ennesimo alibi per le solite lobby pronte a colpire le nostre imprese. È già accaduto - ricorda - e sta ancora accadendo laddove i nostri imprenditori, a partire dallo scorso anno, stanno versando in media 500 euro ognuno, nelle casse delle assicurazioni o delle banche, per dimostrare il requisito della capacità finanziaria indispensabile per mantenere l'iscrizione all'Albo (e quindi per lavorare). Se pensiamo che le imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori in conto terzi sono 103.881 stiamo parlando di oltre 50 milioni di euro (le stime sono prudenziali) che di fatto si sono trasformati in una odiosa tassa che potenti lobby, assicurative e bancarie, hanno imposto al nostro sistema produttivo».
«A breve - prosegue la CNA-Fita - arriverà ancora l'ennesima stangata dei pedaggi e chissà se la neo costituita Autorità dei Trasporti saprà, almeno questa volta, scongiurarla richiamando i concessionari autostradali al loro primo dovere, spesso disatteso, di investire e migliorare le infrastrutture e i servizi in concessione. Ma non basta. Infatti l'estate rovente del 2013 nasconde l'ennesima provocazione per un settore, quello della mobilità delle merci e delle persone, stremato dal caro accise: non sarà che l'eliminazione/rimodulazione dell'IMU ce la ritroveremo alla pompa con il puntuale rincaro percentuale delle tasse sui carburanti?»

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

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

EVENTI

Pubblicazione della Capit curata da Bazzoni e Cornazzani e dedicata a fari, fanali e semafori

I segnalamenti marittimi del litorale ravennate

Il libro 'Fari, fanali, semafori e segnalamenti marittimi del litorale ravennate', scritto da Giancarlo Bazzoni e Claudio Cornazzani, per le edizioni Capit, è stato presentato a Marina di Ravenna nel corso della Festa del Mare.
La pubblicazione fa parte delle attività del Comitato Fabbrica Vecchia, il cui scopo istitutivo è il recupero del complesso storico-monumentale della Fabbrica Vecchia e del Marchesato che sarà realizzato dall'Autorità Portuale.
È stata finalmente conclusa la redazione del progetto definitivo di restauro e, entro il mese, sarà presentato alla Soprintendenza per l'approvazione finale.
"Nel 2011 insieme all'amico Claudio Cornazzani – ha detto Bazzoni – maturammo l'idea di fare una ricerca approfondita sui segnalamenti marittimi della costa ravennate per poi redigere un'opera in tre volumi, uno per ognuno dei periodi storici individuati: dalle origini fino al 1858, dal 1859 al 1944, dal 1945 ai giorni nostri.
La disponibilità della documentazione rintracciata ci indusse a realizzare prioritariamente il secondo volume, riguardante il periodo 1859-1944, che, a fine lavoro, conta circa 270 pagine con oltre 300 immagini dell'epoca, tratte in gran parte dall'Archivio di Stato e dall'Archivio Fabbrica Vecchia. Tale periodo corrisponde alla presenza del Faro cosiddetto "ottocentesco", antecedente al Faro attuale, dall'edificazione alla demolizione, avvenuta per mano delle truppe tedesche in ritirata che lo minarono e lo fecero saltare in aria.
L'attività di ricerca ha peraltro consentito di arricchire l'Archivio Fabbrica Vecchia con una copiosa documentazione sulle vicende di Porto Corsini e Marina di Ravenna, riscoprendo aspetti particolari che potranno costituire spunto per futuri approfondimenti come, ad esempio, i canali animatori, i drizzagni, le banchine e le palizzate, la darsena pescherecci, la darsena di città, la rottura del ghiaccio nel canale, la strada d'alaggio, i ponti, i macchinari e gli attrezzi utilizzati, i progetti non realizzati, il mercato del pesce, gli edifici, la chiesa, le ghiacciaie di conservazione, i servizi di Sanità e Finanza, i Corpi di Carabinieri e di Polizia, e altri ancora.
Per inciso, voglio qui ricordare che il paese, nato e sviluppatosi come Porto Corsini su ambedue le sponde del canale, dal 1930 l'abitato della sponda destra ha assunto il nome di Marina di Ravenna".
Cornazzani ha poi illustrato ancor più nel dettaglio i contenuti storici della pubblicazione.
Beppe Rossi, vice presidente del Comitato per la Fabbrica Vecchia, ha sottolineato che Bazzoni e Cornazzani sono "bravi ricercatori, studiosi, buoni ravennati e, con il loro lavoro, hanno espresso un ruolo di cittadinanza attiva". Rossi ha anche ricordato il "ruolo fondamentale del comitato Fabbrica Vecchia nell'evitare che gli amministratori locali distruggessero questo importante patrimonio storico".

Nella foto, da sin: Pericle Stoppa, Giancarlo Bazzoni, Beppe Rossi, Claudio Cornazzani

Un libro di favole scritte da un nonno e pubblicate dalle Edizioni del Girasole. Ma se il nonno è Carlo Zingaretti dell'associazione Ravennadomani, ecco che le favole diventano delle ecofavole, destinate a bambini e adulti, che parlano con un linguaggio semplice di temi importanti legati alla storia e ai personaggi di Ravenna e alle emergenze ambientali della città. Sono nove racconti, completati dai disegni della figlia Chiara.
Protagonisti delle favole anche la Torraccia abbandonata che si trova a Lido di Dante, dove una volta era il porto di Ravenna, e "Il gigante Cangiàn".

Fishing Club, grande battuta di pesca al largo delle piattaforme

Nella serata di venerdì 16 agosto si è celebrata l'ennesima esperienza alieutica del Ravenna Port Fishing Club.
La partecipata battuta di pesca al largo delle piattaforme lasciava sperare molti nella cattura delle prime palamite della stagione, ma lo "specialista" Simone Bassi disilludeva immediatamente l'allegra brigata. Il Capo Pescatore Pino Benazzi e il prode Riccardo Martini tentavano comunque la sorte, senza esito; Riccardo Martini provava a spacciare un'abboccata di un lanzardone per un attacco di palamita.
Le catture di lanzardi si sono alternate con quelle di occhioni, tutte in buona quantità.
Nella batteria di poppavia si segnalavano Roberto Rubboli, indomito e capace di una buona costanza di rendimento, Eglio Martini, che nell'ardore della tenzone finiva per pescare con una canna senza cimino, e Giordano Angelini, sempre fulgido esempio di tecnica sopraffina.
Non sono certo mancati degli intrecci, normalmente sedati al grido di "taglia, taglia!". Ripetuti prodigiosi lanci di Pasquale Mingozzi procuravano il non gradito coinvolgimento di vicini di pesca. A mezza barca si posizionavano Roberto Ridolfi, che senza una propria canna in dotazione veniva fornito di una specie di palo della luce, e Fabrizio Lorenzetti, dotato di cassettina da pesca lillipuziana. A pruavia si notava Veniero Rosetti, che stazionava a fianco di Vigorone per sfruttarne la scia, oltre ad alcuni ospiti padovani.
Il rancio a cura del cambusiere Renzo Ragazzini si è dimostrato parzialmente deludente per un maccheroncino al pesce non cotto alla perfezione dallo skipper Ermanno.
Seguiva il beccaccino/briscola che vedeva la coppia Bassi/Lorenzetti stroncare nettamente la coppia Martini/Rosetti.
Bellissima serata nel pieno spirito di amicizia che lega i pescatori del Ravenna Port Fishing Club.

Banca Popolare di Ravenna
GRUPPO BPER
Sede di Ravenna
Via Arnaldo Guerrini, 14 - 48121 Ravenna (RA)
Tel. 0039 0544 540111 - Fax 0039 0544 540460
www.bpr.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