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. 1 gennaio 2015)

www.portoravennanews.com

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 IV n. 1, copia omaggio - redazione: via Ercolana, 27 - 48121 Ravenna - tel. 335.6194107

Non è questo il porto che Ravenna merita

Mentre il porto nella sua quasi interezza va sott'acqua insieme a gran parte delle attività turistiche, a causa dell'ingressione delle acque del mare, a Ravenna si litiga sulla destinazione di milioni di metri cubi di sabbia che potrebbero servire anche per realizzare arginature, ripascimenti, innalzamenti del territorio.

Queste sabbie, preziose in tutto il mondo, sono, invece, per interpretazioni e disposizioni di legge discutibili, diventate un problema che, oltre a frenare lo sviluppo del porto, fa saltare i delicati equilibri di collaborazione e rispetto delle parti che hanno sempre caratterizzato la gestione delle questioni portuali a Ravenna.

Il tutto mentre la classe politica, apparentemente, non riesce ad anticipare i problemi né a governare la situazione.

A prescindere dalle motivazioni e dalla ripartizione dei torti e delle ragioni, la frattura che si è verificata all'interno della comunità portuale evidenzia preoccupazioni sulla possibilità di portare a compimento un percorso che rappresenta quasi l'ultima occasione di avere un porto con strutture, fondali e terminali adatti a guardare al futuro.

Auspichiamo che da questa vicenda coloro che hanno la massima responsabilità di gestire e programmare le sorti di Ravenna e del suo scalo, possano attivarsi per superare gli ostacoli evitando danni inutili.

LE STATISTICHE
I metallurgici aiutano la ripresa pp. 2/3

DRAGAGGI
Ottolenghi e Di Marco: opinioni diverse su modi e tempi per realizzare gli interventi strutturali pp. 4/5/6

INVESTIMENTI
Nuovi escavatori per la Compagnia Portuale p. 7

MODIFICA 84/94
Ancora incertezze agli Stati Generali. Parlano Vitiello, Boscolo, Samaritani, Bunicci, Morini, Farinatti pp. 8/9

AUTOTRASPORTO
Confartigianato: "Non alterare il mercato"

CNA: "Rete viaria inadeguata, urgenti infrastrutture" pp. 10/11

CONVEGNI
Il Propeller sull'autotrasporto

La CGIL su logistica e legalità pp. 10/11

EVENTI
Con la merla arriva la Fegatazza p. 12

"Quando la mano destra non sa quel che fa la sinistra"

All'interno del Governo succede che due Ministeri, quello dello Sviluppo Economico, il cui reggente è il Ministro Federica Guidi, e quello delle Infrastrutture capitanato dal Ministro Maurizio Lupi, si contendano il primato sui Porti del nostro Paese.

Così, mentre il Ministro Lupi istituisce con gran clamore mediatico un Comitato di Esperti per la redazione del "Piano Nazionale della Portualità e Logistica" e ha convocato per il 9 febbraio a Roma gli Stati Generali della portualità (che tra l'altro hanno rivelato le profonde contraddizioni e divisioni che persistono nel settore), nel Ministero di Via Molise si scrive, all'insaputa di tutti o quasi, un Disegno di Legge che, nei contenuti, dovrebbe adeguare la nostra normativa in materia di concorrenza alle disposizioni volute dall'Europa. Di fatto, invece, sortisce l'effetto devastante di cancellare i pool di mano d'opera ex Art. 17 della Legge 84/94 (oltre 4.000 portuali sul territorio nazionale, oltre 500 portuali solo a Ravenna), limitare i compiti delle Capitanerie di Porto e mettere a mercato libero i servizi tecnico-nautici.

Si stravolgono le regole delle concessioni nei confronti dei Terminalisti, mettendo nella massima incertezza lo svolgimento dell'intera operazione portuale. Contemporaneamente il Comitato degli Esperti, dopo accurate ed estenuanti discussioni, propone integrazioni, modifiche e migliorie su quegli stessi articoli che altri stanno abolendo.

Il ddl solleva una alzata di scudi da parte di tutti gli operatori; segno questo che la norma proposta è – fortunatamente – scritta veramente male, in un contesto culturale ed economico avulso dalla realtà dei porti ed ispirato da burocrati chiusi in stanze blindate.

Provoca anche una reazione stizzita del Ministro Lupi che, in una intervista al Secolo XIX di Genova, dichiara che *«... le norme contenute nella bozza del ddl Concorrenza e che riguardano i porti, non sono in linea con la riforma che il Ministero delle Infrastrutture sta preparando e pertanto siamo contrari...»*.

I contenuti incriminati, ben lungi dall'essere stralciati, potrebbero ricomparire magari sotto forma di un provvedimento legislativo immediatamente applicabile sul tavolo del Consiglio dei Ministri già a fine mese! Tutto questo mentre da anni una bozza di riforma della Legge nazionale sui Porti, condivisa a suo tempo da tutte le forze politiche e che teneva conto delle esperienze pregresse, giace dimenticata nel cassetto di qualche ministero.

Forse sarebbe meglio che questo Governo cercasse di parlare di più con chi vive e lavora tutti i giorni nei Porti e magari stimolasse anche un po' di dialogo fra i propri Ministri... con buona pace di chi confida che esperienza, dialogo, buon senso e disponibilità al confronto, conditi da un'intelligenza almeno normale e dall'assenza di interessi personali, debbano essere gli strumenti di chi ambisce a governare e riformare.

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

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

Il 2014 si chiude con una crescita della movimentazione dell'8,8%. Bene anche i prodotti agricoli

I metallurgici aiutano la ripresa

Tempo di bilanci per il porto di Ravenna. Lo scorso anno si è registrata una movimentazione di merci pari a 24.460.154 tonnellate, in crescita di 1.973.836 tonnellate, ovvero dell'8,8% rispetto al 2013.
In particolare gli sbarchi sono stati pari a 20,4 milioni di tonnellate (+6,8%), mentre gli imbarchi ammontano a 4,0 milioni di tonnellate (+20,1%).
Secondo l'ISTAT il commercio internazionale dell'Italia, negli undici mesi di quest'anno, è aumentato, in termini di volumi, dello 0,1% per quanto riguarda le esportazioni (+2,2% verso i Paesi UE e –2,2 verso i Paesi Extra UE) e dello 0,9% per le importazioni (+1,6% verso i Paesi UE e -0,3 verso i Paesi Extra UE) rispetto al 2013. Da una elaborazione condotta sui dati ISTAT, in relazione al commercio estero dell'Italia via mare, per il periodo gennaio-ottobre, risultano invece diminuzioni piuttosto accentuate: -7,4% per l'import e -3,4% per l'export.
Analizzando le merci per condizionamento, si sono riscontrati per tutto l'anno segnali molto positivi per le merci secche (+9,4%), con 1,4 milioni di tonnellate in più, ed una sostanziale stabilità per le rinfuse liquide (+0,2%). E' invece continuato il trend positivo delle merci varie, in particolare per quelle su rotabili che sono cresciute del 54,8%, passando da 1,158 mila a 1,792 milioni di tonnellate.
Tra le merci secche l'incremento in valori assoluti più significativo è per i prodotti metallurgici, in particolare coils, passati da 4,448 a 5,380 milioni, con una crescita del 21,0%. Da segnalare il forte aumento dei prodotti imbarcati, passati da 250 a 627 mila, e diretti prevalentemente in USA e nel Regno Unito. Per il periodo gennaio-ottobre anche Federacciai ha rilevato una crescita degli scambi del 7,1% per l'import e del 4,5% per l'export.
Altro aumento rilevante, pari a quasi 200 mila tonnellate, è per le derrate alimentari (+8,3%) ed è da attribuirsi agli sfarinati provenienti dall'Argentina e dagli USA.
Buono anche il risultato dei prodotti agricoli passati da 1,533 a 1,727 milioni di tonnellate (+12,6%), grazie ai quantitativi di frumento (940 mila tonnellate) proveniente perlopiù da USA, Bulgaria e Canada, di granoturco (470 mila tonnellate) importato soprattutto dall'Ucraina, e di sorgo e pellet, il primo in arrivo da Ucraina e Russia, il secondo da Canada e USA. In crescita anche i concimi passati da 1,463 a 1,544 milioni di tonnellate (+5,5%).
In calo i minerali greggi e materiali da costruzione (-3,5%) a causa della diminuzione dell'import di ghiaia per l'edilizia. In moderata crescita (+1,9%), invece, le materie prime per le ceramiche, e in particolare argilla, feldspato, caolino e nefelina (complessivamente oltre 3,4 milioni di tonnellate). Secondo Confindustria Ceramica per l'industria italiana il 2014 si chiude con esportazioni superiori ai 310 milioni di metri quadrati (+3,0%), ma con un calo del mercato interno del -6,9%; inoltre la produzione è tornata a crescere del 4,5%, arrivando a 380 milioni di metri quadrati.
Per le rinfuse liquide, si è registrato un aumento per le derrate alimentari (+7,7%), grazie ad un consistente aumento dell'import di oli e grassi vegetali, un incremento per i prodotti petroliferi (+4,9%) e un calo per i chimici (-15,7%)
In leggero calo il traffico container che è stato pari a 222.548 TEUs, 4.331 in meno (-1,9%) rispetto allo scorso anno. In particolare, la diminuzione è da attribuirsi interamente ai TEUs vuoti (-7,1% e pari a 4.348 TEUs), mentre per i pieni si è riscontrata una sostanziale stabilità..
Per quanto riguarda i trailer, in totale nel 2014 sono state movimentate 76.010 unità contro le 54.359 del 2013, con una crescita del 39,8%. In particolare sulla linea Ravenna-Catania

MERCE MOVIMENTATA - CUMULATA (tonnellate)

	GENNAIO-DICEMBRE			
	2014	2013	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	1.064.907	988.895	76.012	7,7%
PRODOTTI PETROLIFERI	2.448.416	2.383.114	65.302	2,7%
CONCIMI	-	7.350	-7.350	
PRODOTTI CHIMICI	912.250	1.038.762	-126.512	-12,2%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	**4.425.573**	**4.418.121**	**7.452**	**0,2%**
PRODOTTI AGRICOLI	1.727.295	1.533.437	193.858	12,6%
DERRATE ALIMENTARI	2.602.454	2.403.166	199.288	8,3%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	242.390	204.882	37.508	18,3%
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	59.754	9.259	50.495	
PRODOTTI METALLURGICI	5.380.699	4.448.073	932.626	21,0%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	4.200.362	4.353.691	-153.329	-3,5%
CONCIMI	1.544.267	1.463.283	80.984	5,5%
PRODOTTI DIVERSI	33.619	19.092	14.527	76,1%
TOTALE MERCI SECCHE	**15.790.840**	**14.434.883**	**1.355.957**	**9,4%**
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	**2.453.301**	**2.475.045**	**-21.744**	**-0,9%**
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	**1.790.440**	**1.158.269**	**632.171**	**54,6%**
TOTALE	**24.460.154**	**22.486.318**	**1.973.836**	**8,8%**

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
RINA
Via Alberoni 31 - 48121 Ravenna - Italy
Tel +39 544 212417 - Fax +39 544 217579
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

sono stati movimentati 47.377 trailer rispetto ai 42.542 dello scorso anno, per la linea Ravenna-Brindisi i pezzi registrati sono stati 12.967 contro i 10.678 del 2013, mentre sulla linea della Grimaldi con la Grecia, inaugurata a gennaio, si sono contati 4.528 pezzi da/per Igoumenitsa e 9.856 da/per Patrasso. Tale linea è stata interrotta a settembre a causa dell'incidente accaduto in Grecia ad un altro traghetto Grimaldi che ne ha comportato l'utilizzo, in qualità di sostituto, della nave impiegata a Ravenna. La linea, tuttavia, è destinata ad essere riattivata a febbraio con una nuova unità.
Positivo il risultato per le automotive che con 26.800 pezzi sbarcati ha registrato un saldo positivo di 1.865 pezzi (+7,5%).
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 Grecia, USA, Russia, e Argentina (complessivamente 1,7 milioni di tonnellate in più); mentre i Paesi con cui gli scambi sono calati in maniera più significativa sono stati Turchia, Egitto, Bulgaria (-654 mila tonnellate).

LE STATISTICHE

TRAFFICO TRAILER-ROTABILI (numero)

	GENNAIO-DICEMBRE			
	2014	2013	differenza	differenza %
LINEA RAVENNA-CATANIA	47.377	42.542	4.835	11,4%
LINEA RAVENNA-BRINDISI	12.967	10.678	2.289	21,4%
LINEA RAVENNA-IGOUMENITZA	4.528	20	4.508	
LINEA RAVENNA-PATRASSO	9.856	129	9.727	

TRAFFICO CONTAINER (TEUs)

		GENNAIO-DICEMBRE					
SBARCO	**dicembre**	**2014**	**quota sul totale**	**2013**	**quota sul totale**	**differenza**	**differenza %**
pieni	3.850	62.574	28,1%	59.062	26,0%	3.512	5,9%
vuoti	4.324	48.278	21,7%	52.892	23,3%	-4.614	-8,7%
TOTALE SBARCHI	**8.174**	**110.852**	**49,8%**	**111.954**	**49,3%**	**-1.102**	**-1,0%**
IMBARCO							
pieni	8.658	102.800	46,2%	106.295	46,9%	-3.495	-3,3%
vuoti	377	8.896	4,0%	8.630	3,8%	266	3,1%
TOTALE IMBARCHI	**9.035**	**111.696**	**50,2%**	**114.925**	**50,7%**	**-3.229**	**-2,8%**
TOTALE MOVIMENTAZIONE	**17.209**	**222.548**		**226.879**		**-4.331**	**-1,9%**

MERCE MOVIMENTATA - MESE (tonnellate)

	DICEMBRE			
	2014	2013	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	78.172	89.082	-10.910	-12,2%
PRODOTTI PETROLIFERI	153.970	187.916	-33.946	-18,1%
CONCIMI	-	-	0	
PRODOTTI CHIMICI	32.704	79.469	-46.765	-58,8%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	**264.846**	**356.467**	**-91.621**	**-25,7%**
PRODOTTI AGRICOLI	76.998	255.016	-178.018	-69,8%
DERRATE ALIMENTARI	213.803	156.787	57.016	36,4%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	21.270	66.636	-45.366	-68,1%
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	-	1.157	-1.157	-100,0%
PRODOTTI METALLURGICI	380.910	348.792	32.118	9,2%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	346.037	307.754	38.283	12,4%
CONCIMI	92.339	141.451	-49.112	-34,7%
PRODOTTI CHIMICI	-	0	0	
PRODOTTI DIVERSI	1.574	1.909	-335	-17,5%
TOTALE MERCI SECCHE	**1.132.931**	**1.279.502**	**-146.571**	**-11,5%**
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	**178.155**	**218.291**	**-40.136**	**-18,4%**
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	**100.164**	**89.262**	**10.902**	**12,2%**
TOTALE	**1.676.096**	**1.943.522**	**-267.426**	**-13,8%**

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

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

DRAGAGGI

Diversità di opinioni tra Guido Ottolenghi, rappresentante dei terminalisti nel Comitato Portuale,

Ottolenghi: “Scelte discutibili mettono a rischio i fondali”

“La settimana scorsa il Comune di Ravenna ha annunciato una parziale dismissione delle sue partecipazioni per finanziare le attività istituzionali a favore dei cittadini e delle imprese. Confindustria ha espresso la propria piena condivisione di questa scelta auspicando che in futuro altri passi possano essere fatti in questa direzione.

La proprietà pubblica di beni economici genera alterazioni nella concorrenza, inefficiente allocazione delle risorse e altre distorsioni, e benché in taluni casi l’intervento pubblico possa avere delle giustificazioni, i cittadini hanno imparato ad avere qualche sano dubbio quando i loro soldi vengono investiti in attività non chiaramente collegate alla missione pubblica. In tale contesto è opportuna una riflessione sul dibattito sugli espropri relativi al Porto di Ravenna che va svolgendosi in questi giorni sui giornali. Il porto è una delle principali industrie del nostro territorio, dà lavoro a migliaia di famiglie, e la sua competitività è legata tra l’altro ai suoi fondali che da molti anni non solo non vengono adeguati alla concorrenza, ma anzi sono soggetti ad insabbiamento senza che si faccia più manutenzione. Di qui l’urgenza sempre più impellente per un intervento incisivo, che favorisce anche programmi di ulteriore investimento e sviluppo. Di tale missione è incaricata l’Autorità Portuale che da tre anni sta cercando di districarsi nel pur complesso groviglio di regole e vincoli associati alle attività di escavo. Gli operatori di Confindustria hanno sempre sostenuto in molti modi questo obiettivo, tra l’altro investendo 200.000 euro per il progetto preliminare. Abbiamo più volte ricordato che proprio le sabbie di escavo, che quasi ovunque al mondo sono considerate una preziosa risorsa per altre opere pubbliche, da noi sono disciplinate da normative contraddittorie che, senza dare alcuna tutela ulteriore ai cittadini, li aggravano di costi di gestione degli escavi, più o meno elevati a seconda dei porti.

Accanto al complesso ma meritorio progetto di escavo, l’Autorità Portuale ha sviluppato un progetto immobiliare di costruzione di una delle più vaste piattaforme logistiche d’Italia, su ben 220 ettari di terreni non collegati tra loro e in corso di esproprio, definendola una priorità pubblica non attuabile dai privati poiché non economica. Che una ingente e crescente somma di denaro dei cittadini debba essere indirizzata a fare 220 ettari di capannoni, tra l’altro a discapito dello sviluppo portuale, ci appare incomprensibile e sbagliato. Inoltre desta angoscia il disinvolto ed esteso uso dell’esproprio, che è uno strumento estremo nella tutela dell’interesse pubblico, poiché esso sopprime un diritto fondamentale, quello della proprietà privata. Ciò a maggior ragione in un’epoca in cui lo Stato tende a cedere e non ad accrescere le aziende e i beni immobili accumulati negli anni in cui il debito pubblico è cresciuto fuori controllo, rendendoci oggi più poveri.

Anche se la ragione dichiarata dall’Autorità Portuale per dare veste di priorità pubblica ai costosissimi espropri è un faraonico e non economico progetto logistico, probabilmente in tale decisione pesa molto la convinzione che questo strumento consenta di superare le tante difficoltà altrimenti esistenti nel temporaneo o definitivo collocamento delle sabbie di escavo. Ma le sabbie sono le stesse, sia che vengano collocate su terreni privati che su terreni espropriati. Non così le implicazioni per la collettività e per l’industriosità della città. Infatti gli espropri hanno tempi lunghi, rischiano di ritardare i dragaggi e dirigono soldi pubblici su attività di magazzinaggio che non sono tipiche del pubblico. Inoltre sottraggono al mercato la gran parte dei terreni produttivi della nostra città, affidandoli ad un ente pubblico. Ora, anche immaginando che l’ente pubblico sia un arbitro neutrale e non influenzato dalla politica e dagli interessi nel gestire queste aree in futuro, è certo che le gestirà con le lungaggini e i vincoli tipici dell’amministrazione pubblica, che sono inadatti alle attività economiche.

Si tratta insomma di una questione che non solo ha grandi implicazioni di costo per la collettività, ma anche un impatto strategico di lunghissimo periodo per la nostra città.

Anche qualora fosse la migliore delle soluzioni possibili, e come Confindustria esprimiamo dubbi al riguardo, essa non dovrebbe avvenire nella segretezza ma, proprio per la sua natura profondamente politica, nel miglior senso di questo termine, dovrebbe avere un momento di dibattito pubblico il più aperto ed onesto possibile”.

Guido Ottolenghi
Presidente Confindustria Romagna

Ottolenghi, il testo della lettera di dimissioni

“Presidente, Colleghi e Revisori,
con la presente rassegno con rammarico le dimissioni dal Comitato Portuale.
Da tempo, forse per limiti nelle mie capacità di comprensione, non riesco ad ottenere adeguate risposte alle richieste di chiarimento sui temi fondamentali di sviluppo del porto. Il comitato si riunisce poco e senza un calendario, dopo tre anni il progetto di escavo del porto è ancora soltanto un progetto, e a quanto pare è sempre più un progetto immobiliare e sempre meno un progetto marittimo. I costi dell’Autorità intanto sono lievitati quanto a personale e spese legali, probabilmente per l’aumentato carico di lavoro, ma senza che il Comitato conosca le esigenze funzionali assolte da ciascuno. L’associazione che presiedo ha preso una posizione fortemente critica sugli espropri.
Alla riunione di Comitato del 30 u.s. associavo grandi aspettative quanto a un quadro chiaro su: I) stato e contenuti del progetto e del suo iter autorizzativo; II) costo complessivo del progetto, piano finanziario e risorse per rimborsare l’ingente debito assunto; III) costo e motivazione degli espropri (altri porti dragano senza espropriare) e alternative analizzate; IV) altre voci di costo e investimento. Ho ricevuto per la prima volta risposte articolate (ma non complete perché il Presidente non ha mostrato materiale a suo avviso riservato), ma quel che ho capito non mi ha convinto.
Mi pare che in tre anni siano fallite tutte le strade di programmazione del dragaggio, e ad ogni soluzione mancata si sia intrapresa una strada più complessa e costosa fino ad arrivare all’attuale, nella quale non ho più fiducia per le troppe incertezze e apparenti contraddizioni. Ho sostenuto in tutte le sedi quanto sia vitale per il nostro Porto e per tutto il territorio di Ravenna l’escavo dei fondali, e lo sosterrò sempre. Mi pare però che il mio contributo di riflessione e stimolo in Comitato sia ora percepito come un ostacolo e non un aiuto alla effettiva realizzazione del progetto.
Poiché non sono capace di partecipare in ossequioso silenzio, né di subire non condivisibili accuse di conflitto di interesse ogni volta che chiedo un chiarimento, e poiché non penso di poter votare scelte che non capisco e che impegnano ingenti somme dei cittadini, è giunto il momento di farmi da parte.
La mia azienda opera nel porto di Ravenna da quasi cento anni, ad essa sono legate le gioie e le angosce di generazioni della mia famiglia e di tante famiglie, i momenti di terrore e le soddisfazioni, i rischi e il benessere. Mi sono sbagliato alcune volte nella mia vita personale e professionale, ma mai come questa volta spero di sbagliarmi nel mio giudizio sulle scelte dell’Autorità Portuale, e di vedere presto le draghe nel nostro porto, perché per me è più vitale che per molti di Voi che il dragaggio avvenga presto e bene. Non è mai esistito a Ravenna, a mia memoria, un progetto che abbia raccolto così ampio consenso e sostegno da cittadini, operatori economici, forze politiche e istituzioni locali e nazionali. Esso dunque può ancora avere successo se guidato con saggezza ed equilibrio ".

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

DRAGAGGI

e Galliano Di Marco, presidente AP, su modi e tempi per realizzare gli interventi strutturali

Di Marco, la replica: “Tutto necessario”

Non ho capito se il Dottor Ottolenghi parli a nome di Confindustria o a titolo personale, visto che molti di quelli che erano presenti alla riunione del Gruppo Porto di venerdì scorso mi hanno detto di non essere assolutamente d’accordo con lui. Di sicuro ha una idea di porto e di portualità molto diversa dalla mia, ma non dobbiamo per forza essere d’accordo.
Mi pare opportuno - nonostante un Comitato Portuale (quello del 30 gennaio scorso) durato 4 ore, durante il quale ho presentato 77 slides ed un Business Plan (di Ente, non di Progetto, basato sui flussi di cassa) che nessun’altra Autorità Portuale ha - spiegare nuovamente alcune cose.
Primo - nel caso del Progettone non esiste alcuna alterazione della concorrenza: l’Autorità Portuale mette gli operatori in condizione di operare, realizzando le infrastrutture della Piattaforma Logistica e, successivamente, facendo gare concorrenziali per avere aree attrezzate. Gare, non una situazione monopolistica come quella odierna.
A tal fine, l’Autorità portuale ha fatto richiesta di inserire il Progetto della Piattaforma Logistica (parte infrastrutturale) nel Piano Nazionale della Logistica e nel Piano Juncker.
L’Autorità Portuale non fa capannoni né un’operazione immobiliare, tutt’altro.
Se poi il Dottor Ottolenghi, quando parla di alterazione della concorrenza, si riferisce alla SAPIR, di cui il suo gruppo è azionista, non posso che essere d’accordo: gli Enti Pubblici dovrebbero uscire da SAPIR e renderla una Società che sta sul mercato.
Oppure dovrebbero uscire i privati e i Pubblici potrebbero conferire le aree all’Autorità Portuale, per diventare azionisti di maggioranza di una forte Autorità Portuale di Ravenna SpA (modello cui tende la Riforma dell’attuale Governo, da noi totalmente appoggiata, su questo punto).
Ne abbiamo parlato più volte con i soci pubblici di SAPIR, e siamo a disposizione per parlarne ancora, quando lo riterranno opportuno.
Secondo – La vicenda espropri è stata ampiamente spiegata sia in Comitato Portuale che in occasione di Commissioni pubbliche in Comune.
Il Progetto Preliminare, che era basato su quello “donato” da Confindustria Ravenna all’Autorità Portuale, e redatto da SAPIR Engineering, aveva un “baco” in origine: la Piattaforma Logistica doveva essere realizzata dai privati e questo comprendeva lo svuotamento delle casse di colmata.
Peraltro, il Progetto non aveva tenuto conto del fatto che le autorizzazioni alle casse di colmata erano scadute.
L’Autorità Portuale di Ravenna disse al CIPE, e l’ho personalmente spiegato anche al Procuratore Capo di Ravenna, Dottor Mancini, che il Progettone le avrebbe svuotate, sanando così una situazione de facto di “discarica abusiva”, con la quale il sottoscritto non ha nulla a che vedere. Lo svuotamento del 100% doveva essere realizzato dai privati e a fine 2014 le casse avrebbero dovuto essere vuote. Al momento sono ancora piene.
Nel passaggio dal Progetto Preliminare al Definitivo è emerso il problema (anche penale) dell’Area di Logistica 3 e l’Autorità Portuale di Ravenna, nonostante non sia coinvolta in nessuna vicenda

segue

Chimenti (Confindustria): “Quella di Ottolenghi non è solo un'opinione personale”

“La nota stampa diffusa sabato scorso *(riportata a fianco ndr)* è tutt’altro che l’opinione personale di un sia pur più che autorevole imprenditore portuale: è viceversa l’unanime e meditata espressione del gruppo dirigente di un’associazione fortemente preoccupata dall’abnorme dilatarsi dei tempi di realizzazione di un progetto vitale non solo per il porto di Ravenna, ma per l’intera economia romagnola” - precisa Marco Chimenti, Direttore generale di Confindustria Ravenna, a proposito dei dubbi esternati in merito da Galliano Di Marco.
“L’improcrastinabilità di una presa di posizione sull'argomento è stata decisa direttamente dall’organismo direttivo collegiale dell’Associazione, il Comitato di Presidenza, e la nota è uscita a firma Confindustria Romagna dopo essere stata condivisa con i presidenti di Unindustria Rimini, Paolo Maggioli, e di Unindustria Forlì-Cesena, Vincenzo Colonna.
La decisione assunta dagli organismi dirigenti di Confindustria Ravenna e Romagna di prendere posizione è stata valutata anche nell'ambito della sezione Porto, articolazione interna di Confindustria Ravenna, nel corso di una riunione svolta venerdì scorso, alla presenza di oltre 20 operatori, che hanno condiviso le preoccupazioni sulla gestione dei lavori e sui ritardi espresse dal Comitato di Presidenza.
Ben si può quindi affermare - aggiunge Chimenti - che la nota in questione è il risultato della condivisione dell’intero gruppo dirigente del sistema confindustriale romagnolo dell’urgente necessità che si apra una rinnovata riflessione sulla possibilità di realizzazione del progetto, senza ricorrere allo strumento estremo dell'esproprio”.
“Il dott. Di Marco afferma inoltre che dopo questo intervento da 250 milioni di euro (una volta per tutte gradiremmo conoscere l’esatto importo del progetto, visto che emergono sempre cifre diverse) il porto diventerà pubblico. Riteniamo utile precisare che, a parte i 60 milioni del CIPE - dunque statali - le restanti risorse sono corrisposte dall’Autorità Portuale e dalla BEI tramite un mutuo di 20 anni, e dovranno poi essere restituite dalla stessa Autorità attraverso le tasse portuali pagate dagli operatori.
Si può quindi affermare - conclude Chimenti - che il progettone è finanziato in gran parte dai soggetti privati, che hanno quindi il diritto di esprimere la propria opinione liberamente e di venire ascoltati, anche alla luce del timore di un aumento delle tasse portuali per far fronte alle rate del mutuo”.

XCICLAT 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

penale, ha deciso di intervenire, a termini di legge, come soggetto attuatore della Piattaforma Logistica, provvedendo lei a fare l'infrastrutturazione pubblica e lanciando dei PPP (Progetti Pubblico/Privato) per la parte dei capannoni.
L'Autorità Portuale, quindi, adempirebbe con ciò alla sua missione pubblica, senza alcuna velleità di fare l'operatore economico.
Insomma, l'Autorità Portuale vuole fare quello che in 30 anni nessuno qui a Ravenna ha fatto o meglio, lo ha fatto solo in Piani o Programmi rimasti sulla carta o negli Atti di tanti convegni sulla logistica organizzati proprio da Confindustria.
Questi i fatti , il resto sono solo chiacchiere da bar.
All' "angoscia" del Dottor Ottolenghi per gli espropri che sopprimerebbero "un diritto fondamentale, quello della proprietà privata", possiamo solo rispondere che essi sono una necessità di qualunque opera pubblica importante come il Progettone.
Nel nostro caso lo sono a maggior ragione per i motivi cui facevo cenno prima. Temo, come ho detto in Comitato Portuale, che il Dottor Ottolenghi non abbia chiara la procedura delle opere pubbliche in Italia. Eppure ho dedicato giorni a preparare, proprio per il Comitato e per soddisfare le richieste del Dottor Ottolenghi, una mappatura delle varie fasi che sarà mia cura presentare anche in un incontro pubblico con i cittadini interessati.
Sulla sua dichiarazione "anche immaginando che l'ente pubblico sia un arbitro neutrale e non influenzato dalla politica e dagli interessi....", vorrei rassicurare il Dottor Ottolenghi: se non avessimo la schiena dritta e la capacità di non lasciarci influenzare dalla politica, non staremmo qui a replicare al Presidente di Confindustria e azionista di diversi terminal del nostro Porto.
E se per andare avanti con il Progettone fosse necessario espropriare SAPIR, facendo cadere un tabù che dura da 50 anni, non ci penseremmo sopra neanche un secondo. Per noi il bene del Porto di Ravenna viene prima di quello di SAPIR e di Ottolenghi.
E' vero che questo Porto è stato "creato" dai privati, ma il Pubblico ha avuto una grossa parte nel suo sviluppo - come dimostrano i bilanci dell'Autorità Portuale di Ravenna da quando è stata creata ad oggi - e se lo Stato decidesse di spendere ora circa 250 milioni di euro per il Progettone, allora questo non sarebbe più un Porto "privato" ma diventerebbe un Porto "normale", come tutti i più importanti Porti Europei.
Quanto alla "segretezza" dell'operazione espropri, non possiamo che ribadire che nessuna opera pubblica italiana ha subito un processo trasparente come il Progettone, con focus group, incontri singoli e lettere singole.
Siamo andati ben oltre quanto imposto dalle leggi vigenti perché i cittadini e le famiglie per noi vengono prima degli interessi delle lobby. Siamo in una procedura pubblica con pubblicazione, deposito, osservazioni e contro-deduzioni.
In ultimo vorrei che fosse chiaro, una volta per tutte, cosa accadrebbe se non si realizzasse il Progettone (che sta in piedi solo legato alla procedura degli espropri).
L'Autorità Portuale non ha già ora aree ove collocare il materiale dell'escavo e quindi non sarà in grado di fare nessun approfondimento del Canale.
L'Autorità Portuale dovrà però, comunque, svuotare la propria cassa di colmata, spendendo circa 80 milioni di euro per portare il materiale all'estero. Ogni altro investimento o contributo dell'Autorità Portuale (penso alle strade del porto, all'impianto di trattamento del materiale di dragaggio, all'impianto fognario in destra Canale, alla ristrutturazione delle banchine oramai vetuste. ecc.) sarebbe azzerato per poter sostenere il costo dello svuotamento della cassa, a fronte di un Porto che, insabbiandosi progressivamente, andrebbe incontro ad un lento ma ineluttabile declino. Nessun approfondimento, sempre meno navi, sempre meno lavoro.
Io devo fare, e sto facendo, tutto quello che posso per evitare che ciò accada e per fare del Porto di Ravenna uno dei Porti su cui il Governo Italiano debba puntare nella Riforma del settore che il Ministro Lupi sta varando.
Domani sarò a Roma agli Stati Generali della Portualità e della Logistica, convocati dal Ministro Lupi, a riaffermare la grandezza del Porto di Ravenna e la mia contrarietà alla bozza del Decreto Guidi sulle liberalizzazioni che, per la parte portuale, sarebbe devastante per il settore.
Colgo questa occasione per esprimere tutta la mia solidarietà e la mia vicinanza ai lavoratori della Compagnia Portuale e dei Servizi Tecnico-Nautici del Porto di Ravenna che costituiscono un'eccellenza nazionale alla quale gli altri porti dovrebbero guardare.

Galliano Di Marco
Presidente
Autorità Portuale Ravenna

DRAGAGGI

coface
FOR SAFER TRADE
I VOSTRI RISCHI COMMERCIALI, SOTTO CONTROLLO
ASSICURAZIONE DEI CREDITI, CAUZIONI E C.A.R.
INFORMAZIONI COMMERCIALI
RECUPERO CREDITI
WHIT COFACE TURN EVERY CLIENT INTO A GOOD CLIENT
AGENZIA GENERALE DELL'EMILIA ROMAGNA
CREDITPARTNER SRL
PRESIDENTE DEL CDA - MARIO BOCCACCINI
LUCA BOCCACCINI
MANUELA CASTAGNETTI - GIUSEPPE DEL VECCHIO
MARCO FERRARI - FRANCESCO ORIOLI
ANDREA BALDI - GIOVANNI FERRARI
SEDE LEGALE E AMMINISTRATIVA
48124 RAVENNA - VIA MEUCCI, 1
TEL. 0544 408911 FAX 0544 408907
EMAIL: RAVENNA@COFACE.IT
WWW.COFACE.IT

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

SECOMAR SERVIZI ECOLOGIA MARE
La Società 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
• Fornitura di prodotti petroliferi alle navi - bunkeraggi
RINA ISO 9001:2008
RINA ISO 14001:2004
Secomar spa a socio unico
Via del Marchesato, 35
48122 Marina di Ravenna
Tel. 0544530534 Fax. 0544530846
Sito internet: www.navenna.it
Tecnico: rt@secomar.it
Direzione: dirt@secomar.it
Operativo: op@secomar.it
Equipaggi: re@secomar.it
Amministrazione: amm@secomar.it

INVESTIMENTI

Prosegue il rinnovo del parco mezzi. Fondamentale contributo di Mac Port e Alliance Port

Nuovi escavatori per la Compagnia Portuale

Da sinistra: Allen Boscolo, presidente Cooperativa portuale; Matteo Bilotti, amministratore unico Mac Port; Luca Grilli, presidente Compagnia portuale srl; Fabio Bilotti, responsabile vendite Mac Port; Marcello Miccoli, amministratore unico Mariport

La Compagnia Portuale prosegue il proprio programma di ammodernamento e rinnovo del parco mezzi in uso alla Cooperativa Portuale.
La consegna in questi giorni di cinque escavatori speciali, destinati ad operare nelle stive contenenti rinfuse, ne sono la conferma.

Questo importante investimento è stato affrontato per assecondare i terminalisti nella ricerca dei massimi ratei di sbarco e della migliore operatività, nonchè per contribuire alla competitività dello scalo. Il tutto malgrado il momento di crisi economica e di incertezza delle normative.

Si tratta di un impiego di risorse che nel complesso raggiunge il milione di euro, e che rientra in un quadro più ampio di investimenti economici indirizzati verso la movimentazione delle rinfuse, importante segmento merceologico del porto di Ravenna.
Anche diversi operatori portuali hanno infatti provveduto a potenziare le loro capacità tecniche attraverso nuove gru più performanti e nuovi sistemi di movimentazione del materiale sbarcato.
Le risorse economiche messe in campo dai terminalisti sono nell'ordine delle decine di milioni di euro.
Per quello che riguarda la Cooperativa Portuale la manovra dell'acquisto degli escavatori sarà completata da un percorso formativo teorico/pratico indirizzato agli operatori e teso ad aggiornarli rispetto alle caratteristiche tecnico operative delle nuove attrezzature, con l' obbiettivo costante di mantenere e migliorare i livelli di sicurezza negli ambienti di lavoro. Va ricordato infatti che la movimentazione delle rinfuse all'interno delle stive sottopone operatore e macchina a temperature estreme ed a condizioni di visibilità particolari.
Con il fondamentale contributo dell'Agente Mac Port, la Compagnia Portuale di Ravenna, insieme ad Alliance Port Service (la quale svolge assistenza unica sui mezzi Liebherr, non solo per Ravenna ma in tutta Italia, per la divisione gru portuali LHM), ha posto le basi per una collaborazione orientata allo sviluppo di mezzi speciali con il gruppo LIEBHERR. I mezzi recentemente consegnati sono infatti proprio il frutto di una collaborazione tecnica congiunta tra Compagnia Portuale/Mac Port/Liebherr.
I nuovi escavatori Liebherr R 918 hanno un peso operativo di circa 19.000 kg. e sono stati modificati ed allestiti per operare al meglio nelle condizioni sopra descritte.
Sono dotati di luci ad alta visibilità e di una cabina operatore (la più spaziosa della categoria) collegata al telaio da cuscinetti idraulici, una struttura di sicurezza ROPS/FOBS estremamente robusta che insieme al vetro blindato anti sfondamento ed alla griglia di protezione garantiscono ottimi standard di sicurezza.
All'interno della cabina depressurizzata, tramite un monitor touch screen da 7" a colori, l'operatore oltre ad avere tutte le informazioni sul mezzo, ha la possibilità di monitorare costantemente tutta l'area circostante dove il mezzo andrà ad operare, questo tramite una telecamera integrata nella parte posteriore dell'escavatore.
È stato tenuto in considerazione anche l'aspetto ecologico, i motori sono di produzione Liebherr e conformi alle norme IIIB/Tier 4, al momento le più avanzate. Questa nuova generazione di motori (unici nella propria categoria) permette il non utilizzo di filtri anti-particolato (FAP) ed iniezione di urea (SCR), e ciò diminuisce notevolmente l'emissione di sostanze inquinanti nell'ambiente, riducendo anche le manutenzioni periodiche ed i consumi di carburante.
È evidente quindi come la Compagnia Portuale e l'agente Mac Port abbiano cercato di mettere in campo tutta la passione e le competenze di cui sono capaci, in un'operazione che ha visto coinvolte decine di soggetti, tra operatori della Cooperativa Portuale e tecnici di Mac Port, Alliance e Liebherr.
Il risultato è una macchina all'avanguardia sotto tutti gli aspetti e dalle grandi potenzialità.
È nelle intenzioni di tutti farsì che questo sia l'inizio di un percorso avente come soggetto il lavoro ed i lavoratori, sullo sfondo di un porto ed una portualità che hanno bisogno di guardare avanti e non di retrocedere.

PORT INFORMER
AVVISATORE MARITTIMO
AVVISATORE MARITTIMO s.r.l.
Porto di Ravenna
V.le F. Rismondo, 6 - 48122 Marina di Ravenna (Ra)
Tel. 0544 531336 - 530986 - Fax 0544 531375
www.avvisatoremarittimo.ra.it - avvisatore@avvisatoremarittimo.ra.it

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

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

... millions of miles in a sea of experience!
Agmar
Shipagents
Via Magazzini Anteriori, 27
48122 Ravenna (Italy)
Tel. +39 0544 422733
Fax +39 0544 421588
www.agmarravenna.it
agmarsnc@agmarravenna.it
agmar@agmarravenna.it

MODIFICA 84/94

Convocati a Roma i rappresentanti di tutte le categorie e gli stakeholder del settore

Ancora incertezze agli Stati Generali. L'iniziativa

«Lo sblocca Italia ci dà i tempi e gli obiettivi per realizzare il primo piano strategico dei porti e della logistica, entro fine febbraio sarà esposto al Cdm e poi sottoposto al parere delle commissioni in Parlamento». Lo ha detto il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, a margine degli Stati Generali dei porti e della logistica. «L'obiettivo - ha spiegato Lupi - non è né il conservatorismo né il consociativismo, anche per i porti e la logistica serve il coraggio di cambiare e costruire il futuro».
Lupi ha spiegato che i porti e la logistica «sono un asse fondamentale per un paese come l'Italia che punta sull'industria e la manifattura». Lupi ha poi elencato quali sono gli obiettivi della riforma: fare in modo di acquisire nuovi traffici e mercati, di attrarre investimenti e mantenere quelli che ci sono, recuperare il gap sullo sviluppo tecnologico con i concorrenti europei, semplificare le autorizzazioni e i controlli, ragionare su domanda e offerta dei porti ed eventualmente razionalizzare le autorità portuali e aumentare la concorrenza nel settore.
Il ministro ha poi ricordato che saranno accolti pareri e opinioni fino a fine febbraio, quando il ministero «si prenderà la responsabilità e proporrà il piano strategico con le priorità».
Lupi ha anche aggiunto che «questa riforma è un'opportunità, non dovremmo buttare via tutto, ma serve il coraggio di cambiare, è una sfida che dobbiamo affrontare tutti insieme perché se perdiamo lo facciamo tutti».
Se questa è l'opinione del ministro, va detto che non ha sollevato applausi a scena aperta. Sono stati prodotti tanti documenti, ma la concretezza è ancora là da venire. Nei tanti interventi che si sono succeduti è stato sottolineato che il documento del ministro pone degli obiettivi, senza però indicare come possono essere raggiunti e in quali tempi. I presidenti delle Autorità portuali che sono intervenuti hanno dimostrato

Luca Vitiello (Sers): "No a modifiche che peggiorano il servizio"

Innanzitutto colpisce come in tema di politica portuale il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti non abbia alcun ruolo.
Riguardo ai servizi tecnico nautici e al rimorchio in particolare, mi sembra che chi ha scritto il DDL non conosca la materia. Il rimorchio portuale, lo sappiamo tutti, è un servizio di interesse generale per la sicurezza della navigazione. Una nave utilizza un rimorchiatore per non andare a sbattere contro una banchina o un'altra nave. Se il comandante è sicuro di poter ormeggiare senza rimorchiatore, non lo utilizza.
L'attuale assetto normativo prevede che il servizio sia svolto attraverso una concessione esclusiva assegnata a seguito di una gara europea. È la cosiddetta "concorrenza per il mercato". Queste gare, che sono gare europee, ormai sono e saranno frequentissime, il mio più importante contratto è a gara tra qualche mese, nei prossimi 5 o 6 anni tutta l'industria del rimorchio portuale sarà andata a gara. Se non è concorrenza questa ditemi voi cosa è.
Il sistema concessorio è quello più conveniente per lo Stato, perché lo Stato nella gara può imporre degli obblighi all' azienda selezionata per garantire la sicurezza della navigazione e lo fa a costo zero. Quello che sembra nessuno sappia è che con l'attuale sistema lo Stato italiano (le Autorità Marittime) ha a disposizione oltre 100 rimorchiatori (così come piloti e ormeggiatori) sparsi lungo gli 8.000 km di coste italiane pronti ad intervenire in soccorso ad altre navi. E questa disponibilità è a costo zero.
Mi sembra che quello che è stato fatto in occasione dell'affondamento della Gobkel lo scorso dicembre sia sotto gli occhi di tutti e ricordo che la SERS si è resa in più occasioni protagonista di importanti salvataggi a navi in difficolta, come la "Nazo S", chimichiera turca in fiamme alla deriva tra le piattaforme offshore fuori Ravenna.
L'altro argomento su cui si sta disquisendo è se assegnare il servizio di rimorchio in concessione o avere un regime di libera iniziativa economica.
Qui si perde di vista la reale dimensione dei nostri porti, innanzitutto il mercato del rimorchio portuale è il singolo porto, nel senso che se ho un rimorchiatore a Ravenna non posso fare un servizio a Venezia, spenderei 2.000 euro di gasolio per fare un servizio da 1.500 euro, ogni porto è un mercato a sé.
Detto questo, si sappia che anche il più importante porto petrolifero d'Italia, che è anche il più importante del Mediterraneo, necessita di quattro rimorchiatori, più due di riserva, ma solo di quattro operativi. Che concorrenza nel mercato (nel porto) si può instaurare? La mia azienda con due rimorchiatori e un concorrente con altri due... impiegherei mezz'ora a trovare un accordo e fare cartello. E se non cerco un accordo è perché penso di poter eliminare il mio concorrente e creare un monopolio.
Provate a scrivere su internet le parole Antitrust - Hamburg Port - Smit Tug, troverete articoli sulla stampa specializzata che raccontano dell'esistenza di un grande cartello e parliamo di un porto da dieci milioni di TEU, cioè che movimenta più contenitori di tutti i porti italiani insieme.

Allen Boscolo (Cooperativa Portuale): "Un provvedimento contro il buon senso"

La bozza del disegno di legge "concorrenza" è un duro colpo al mondo portuale a tutto tondo, anche perché parte da un presupposto sbagliato, che nei porti manchi la concorrenza. I terminalisti possono operare con personale alle dirette dipendenze, possono appaltare alle società autorizzate a norma dell'art. 16 e possono servirsi del personale delle società art. 17. L'autorizzazione dell'art. 17 viene concessa dopo avere emanato un bando avente caratteristiche europee e prevedendo specifiche tecniche e professionali tarate sulle esigenze dei singoli porti. La fornitura del lavoro è fortemente controllata dall'Autorità Portuale che ne verifica la efficienza e ne controlla le tariffe. La cancellazione degli articoli proposta nel DDL annullerebbe tutto questo, togliendo all'Autorità Portuale la possibilità di portare avanti la sua azione di vigilanza e controllo ed aprendo i cancelli del porto non alla concorrenza, già efficacemente presente, ma a pericolose forme di deregolamentazione.
Qualsiasi soggetto potrebbe inventarsi operatore portuale senza averne minimamente le conoscenza, non garantendo né le professionalità né le qualità che oggi sono indispensabili per operare e dare tranquillità ai committenti. Si rischia di far collassate uno dei pochi settori economici ancora funzionanti in Italia. Il porto di Ravenna l'anno scorso ha avuto una crescita a due cifre, l'occupazione è aumentata di un centinaio di soggetti.
Nelle banchine non vi è lavoro nero o infiltrazioni malavitose. Il porto è un ambiente economico e di lavoro particolare, non a caso in tutto il mondo è governato da leggi dedicate, classificarlo al pari di un qualsiasi opificio è da incoscienti. Il prezzo di un'operazione di questo tipo, maldestra e non lungimirante, ricadrebbe su tutto il comparto, avremmo innanzitutto la diminuzione dei livelli di sicurezza e l'aumento della conflittualità, impoverimento della professionalità e decadimento dei servizi.

Mauro Samaritani (Ormeggiatori): "Non abbassare la qualità"

Quanto apprendiamo in questi giorni sul DDL predisposto dal ministro Guidi ci lascia sconcertati. Dalle riunioni che, anche come categoria, abbiamo tenuto, traspare che si tratta di norme scritte da chi non ha una esatta percezione di come funziona un porto.
Lo scalo ravennate può essere preso ad esempio come una realtà che funziona, con personale dotato di grande professionalità che anche in circostanze drammatiche, come quelle del 28 dicembre legate alla collisione tra due mercantili, ha dimostrato di avere un alto senso della sicurezza e di sapere come agire.
E non può essere preso a pretesto l'argomento delle tariffe, ferme ormai da 20 anni e, comunque, sempre concordate a livello nazionale. Ci si deve preoccupare dell'efficienza dei servizi e della sicurezza, non aggrapparsi a mere questioni ideologiche, come se la liberalizzazione dei servizi fosse la panacea di tutti i mali.
I porti hanno bisogno di altro: servono infrastrutture competitive, snellimento burocratico, relazioni internazionali. Le dispute ideologiche lasciano il tempo che trovano.

MODIFICA 84/94

porto, per valutare il lavoro fin qui svolto dalla Commisione ministeriale

del ministro Lupi genera proposte contrastanti

di non avere una linea comune. C'è chi si accontenta di un ruolo di mero fattorino portuale e chi chiede poteri e risorse.
Per le Autorità portuali sono intervenuti Merlo, Di Marco, Gallanti, Costa, Forcieri che hanno portato il loro contributo: uno diverso dall'altro. Il presidente ravennate Di Marco ha insistito sulle Autorità portuali come Spa, dividendo la platea. Le organizzazioni sindacali tutte, tra cui la Uil con il ravennate Tarlazzi, hanno rimarcato "che i sindacati non sono stati coinvolti nella fase di elaborazione e non danno giudizi fino a quando non vedono risultati e i lavoratori non sono tutelati".

Partono le iniziative sindacali

I lavoratori del porto non si fermano. Cominceranno con lo stato di agitazione fino allo sciopero e al blocco dei porti. Il ddl del ministro Guidi non può essere accettato e si opporranno con ogni mezzo. È questo l'epilogo dell'assemblea promossa dalla Filt Cgil poche ore dopo la riunione degli Stati Generali sulla riforma portuale. "La riunione dei cosiddetti Stati Generali- afferma **Danilo Morini, segretario della Filt Cgil** – non è stata risolutiva, più che altro abbiamo ascoltato i desiderata dei singoli soggetti, senza risposte del ministro. Non c'è niente di nuovo né di ottimistico". "Tutto ciò, oltre a mettere in seria difficoltà soprattutto chi, come la Cooperativa Portuale, il Gruppo Ormeggiatori, il Gruppo Piloti, i lavoratori del rimorchio, si è fortemente strutturato ed ha fatto investimenti importanti per consolidare l'impresa, provocherebbe la fine della professionalità in banchina e in porto, la fine della formazione e dell'attenzione alla sicurezza. Insomma, distruggerebbe quanto di buono oggi, in diverse realtà portuali e per vincolo di legge, si è realizzato. Se pensiamo poi agli straordinari interventi fatti nel tempo per emergenze e salvataggio, come avvenuto di recente anche di fronte al nostro porto, è facile rendersi conto del disastro che tali politiche potrebbero provocare. La Filt CGIL si è fortemente mobilitata per contrastare i contenuti di un testo che, per ora, non ha ancora forma ufficiale".

Il Circolo Porto boccia il DDL Mise

Riscontriamo i contenuti della bozza del Ddl cd. "Concorrenza" che è comparso, non più di 10 giorni or sono, all'attenzione del cluster marittimo, prevedendo ipso facto, l'eliminazione dei pool di mano d'opera ex Art. 17 della Legge 84/94, la cancellazione del contratto nazionale di lavoro dei lavoratori portuali, lo svuotamento dei compiti delle Autorità Portuali e delle Autorità Marittime (Comando Generale delle Capitanerie di Porto) rispetto al controllo ed alle autorizzazioni nello svolgimento delle operazioni portuali e sulle imprese portuali.
Tutto questo, in nome di una presunta apertura alla libera concorrenza che, se da un lato ottiene l'effetto di devastare una delle poche realtà economiche che ancora non sono state danneggiate irrimediabilmente dalla crisi economica, dall'altro consolida le posizioni monopolistiche di alcuni terminalisti.
Esprimiamo con vigore la nostra contrarietà a queste norme che, se dovessero passare, inaugurerebbero una stagione di deregulation del mercato del lavoro portuale, pericolosa per le imprese che operano nei porti e dannosa per la sicurezza delle merci, con il serio rischio di favorire il fenomeno dell'infiltrazione da parte della criminalità organizzata; deleteria per i lavoratori, che verrebbero espulsi dal lavoro senza più sicurezze per il futuro.

Ci delude soprattutto l'atteggiamento di questo Governo, che sta esprimendo posizioni ben lontane da quanto ci aspetteremmo, come lavoratori, come imprenditori, come cittadini. Auspichiamo che riprenda immediatamente una discussione per la riforma della portualità, seria e partecipata dall'intero cluster marittimo, cogliendo anche l'occasione presentata dall'art. 29 dello "Sblocca Italia". Ci aspettiamo, inoltre come cittadini di Ravenna e dell'Emilia Romagna, che ci sia una presa di posizione forte, senza tentennamenti, da parte delle nostre Istituzioni e dei nostri rappresentanti in Parlamento.

Non possiamo accettare che una prospettiva di licenziamenti, diminuzione dei livelli di sicurezza del lavoro, deregulation, come quella che la discussione politica in atto ci sta proponendo, sia tollerata dalla maggioranza che oggi ci governa! Pertanto siamo a proporre efficaci e partecipate iniziative con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, affinché tali disegni vengano cancellati e si possa proseguire nell'approvazione dei progetti di legge già all'esame del Parlamento e per definire i contenuti dei provvedimenti di cui all'art. 29. Invitiamo a partecipare ad iniziative di lotta tese a salvaguardare le imprese portuali, i lavoratori e la sicurezza nei porti e nel Paese.

Marco Farinatti segretario del Circolo "Porto di Ravenna"
Allen Boscolo presidente Cooperativa Portuale di Ravenna/ vicepresidente ANCIP
Roberto Bunicci capopilota Corpo Piloti del Porto di Ravenna
Mauro Samaritani Capogruppo Ormeggiatori del Porto di Ravenna
Luca Vitiello presidente SERS Rimorchio Ravenna – Gruppo GESMAR
Danilo Morini segretario provinciale CGIL FILT Ravenna

Roberto Bunicci (Piloti): "Garantire la cultura della sicurezza in ambito portuale"

La proposta del DDL Concorrenza, sembra dimenticare la Cultura della Sicurezza, che ha sempre contraddistinto il pensiero e le successive proposte di Legge sulla navigazione, specie in ambito portuale. La navigazione in ambiti portuali si svolge, di norma, in ambiti ristretti ed in presenza di più navi che muovono simultaneamente, anche intorno a traffico minore senza il Pilota a bordo ed in condizioni meteo marine variabili. È stato ripetutamente ribadito che il Pilotaggio è un servizio legato alla esigenza di sicurezza necessario nello scalo e ha una minima componente commerciale. Ciò rappresenta una ben precisa scelta di regolamentazione. Questi operatori privati godono infatti di un'autonomia ristretta, da norme e Regolamenti stabiliti dalle Pubbliche Autorità, volti a disciplinare rigorosamente funzioni, disponibilità, organico, turnistica, dotazioni materiali, ecc., che devono mettere a disposizione. Si prefigura così uno standard minimo di qualità universalmente offerto a tutti i soggetti, in ogni istante e a beneficio di chi ne ha interesse. È un grosso equivoco ritenere vantaggiosa l'idea della liberalizzazione del mercato.
Questa logica dispone come contr'altare la determinazione di un modello tariffario Centrale, che punta al recupero dei costi dell'attività, prevedendo anche la gratuità di alcune prestazioni disposte dalle A.M. come nelle situazioni di emergenza, nelle quali i STN possono essere chiamati a offrire servizi. Abbiamo esempi recenti in cui, pur in seguito ad accurato negoziato privatistico, le Corporazioni Piloti siano state scelte anche per operare al di fuori degli ambiti di legittima competenza.
Mi riferisco per esempio, al servizio svolto nel vicino rigassificatore "LNG Adriatic ", in cui i Piloti di Chioggia, prestano costantemente la loro opera da ormai 5 anni, con risultati eccellenti e secondo le più elevate aspettative di un'infrastruttura al top tecnologico e strategica per l'Italia. Stessa cosa per il rigassificatore al largo di Livorno "OLT Offshore", in cui i Piloti di Livorno, operano per assistere le operazioni di allibo nave-nave a circa 12 mg dalla costa.
Ultimo ma non ultimo, se questa paventata liberalizzazione selvaggia, lasciando a libera iniziativa economica il servizio di Pilotaggio, riducesse la capacità di controllo da parte dell'A.M. e quindi ad un abbattimento degli standard di sicurezza e ad un eventuale riduzione tariffaria, ne deriverebbero costi sociali terzi, rapidamente crescenti in seguito a potenziali incidenti. Poiché é legittimo aspettarsi la massima spinta individuale nello spirito di Impresa degli Armatori, deve essere lo Stato a rappresentarne il valore tipicamente di un bene Pubblico, poiché nessun soggetto utente, accetterebbe di pagarne il prezzo se non ne fosse obbligato. Occorre ricordare, inoltre, che il modello Italiano offre un modello tariffario secondo criteri e meccanismi determinati dalla Stato e discussi alla presenza di tutte le Associazioni di categoria coinvolte ogni due anni.
Tale modello è stato più volte preso a modello in sede Europea. Ovvero tariffa regolata dallo Stato, universale, trasparente, volta al contenimento del costo.
Giova ricordare inoltre, che negli ultimi 10 anni, questo modello ha riconosciuto meno della metà di ciò che avremmo percepito se fosse stato applicato il c.d. "price-cap" , che applica meramente un fattore percentuale legato all'inflazione, non monitorando valore dei traffici, organico piloti, mezzi nautici, investimenti, qualità dell'organizzazione e così via.
Ad oggi, nella realtà Ravennate, i Piloti hanno una struttura al di sopra dei termini previsti, in quanto consapevoli che i mezzi possono fare la differenza, unitamente alla professionalità ed esperienza maturata sul campo.
Se mai dovesse passare il principio della libera iniziativa economica, molti dei principi sin qui presentati cadrebbero, generando inevitabili riduzioni di organico, compressione di ogni costo, riduzione e decadimento della flotta pilotine, riduzione dell'offerta e decadimento delle qualità del servizio.
Le tariffe dei porti nazionali sono mediamente inferiori a quelle dei porti del Nord Europa, quindi appare non credibile la tesi che tale costo, freni lo sviluppo del portualità.
In Adriatico invece è evidente il costo inferiore dei servizi portuali nei porti Croati e Sloveni.
Per ridurre tale gap, il Governo dovrebbe attivarsi sul settore fiscale, per potenziare un settore vitale per la nostra economia, come quello portuale, evitando di agire su meccanismi che nel ridurre parte dei costi, demolirebbero quanto di buono si è fatto e si farà. Inoltre senza retorica, il presidio dei S.T.N., corrisponde ad una prontezza di mezzi e uomini professionalmente competenti e immediatamente pronti ad operare in maniera capillare, secondo le direttive del quotidiano interlocutore, ovvero le Capitanerie di Porto, offrendo in tempi rapidissimi garanzie di poter operare sia per fini ordinari che straordinari.
L'auspicio pertanto è che per il 20 febbraio prossimo, data in cui si svolgerà un determinante Consiglio dei Ministri, possa maturare una maggiore consapevolezza su temi così determinanti e si faccia largo una coscienza che sappia coniugare la competitività dei nostri scali, senza intaccarne le naturali aspettative di contesti in cui si opera sempre con la massima sicurezza possibile.

AUTOTRASPORTO

La Confartigianato interviene su cabotaggio e distacco transazionale degli autisti

"Non alterare il mercato dell'autotrasporto"

Dopo i continui solleciti di Confartigianato Trasporti nazionale, i Ministeri dei Trasporti e dell'Interno hanno fornito chiarimenti circa le modifiche introdotte alla normativa di controllo ai trasporti di cabotaggio su strada nel nostro Paese, per assicurare la massima uniformità interpretativa in fase di controllo.
La nuova disciplina, introducendo il principio dell'inversione dell'onere della prova, stabilisce che si applicano ai veicoli immatricolati all'estero che circolano in Italia le sanzioni per il trasporto di cabotaggio abusivo (sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 5.000 a 15.000 euro, nonché il fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi e per 6 mesi in caso di reiterazione nel triennio) anche adducendo, come elemento di prova a fini sanzionatori, sia il dato tachigrafico che quello legato al pedaggio autostradale, qualora vi siano incongruenze con la circolazione del veicolo in territorio nazionale.
La circolare precisa che non è più consentita alcuna produzione differita dei documenti probatori e che si deve procedere, dove risulti carenza di documentazione a bordo, direttamente con l'applicazione della sanzione prevista per il trasporto di cabotaggio abusivo.
Questo provvedimento normativo è stato ripetutamente richiesto da Confartigianato Trasporti nazionale per regolarizzare i trasporti in regime di cabotaggio stradale, in cui vi è la percezione di una sistematica elusione delle normative che lo regolano e che portano ad una rilevante distorsione dei servizi di autotrasporto nel nostro paese. Analogamente occorre intervenire sul distacco internazionale degli autisti, che penalizza le imprese che occupano autisti con il regolare CCNL.
Dopo mesi di stallo è stata approvata, dal Parlamento Europeo, una Direttiva relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno.
Confartigianato Trasporti ritiene che questa direttiva sia un atto in favore della legalità e della giustizia nei rapporti di lavoro subordinato, in particolare per quelli stipulati nel settore del trasporto merci conto terzi.
La Direttiva prevede che "Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 18 giugno 2016".
Diventa quindi urgentissimo recepire nell'ordinamento legislativo italiano la norma in questione, per bloccare trattamenti diseguali e la feroce concorrenza sleale operata sul salario e sui diritti sociali.
La credibilità del Governo verrà verificata e messa alla prova: dovrà in tempi strettissimi attuare tutti i conseguenti provvedimenti, anche di carattere amministrativo, per adempiere allo spirito della norma europea.
Confartigianato Trasporti rammenta che la Francia è già giunta a definizioni condivisibili, sia generali che specifiche per l'autotrasporto merci, quali:
- il divieto di trascorrere il riposo settimanale regolare (45 ore consecutive) a bordo del veicolo. Previsto un anno di arresto ed un'ammenda di 30.000 euro in caso di organizzazione del lavoro che preveda la violazione a questa norma e nel caso sia prevista la remunerazione legata alla distanza percorsa o al volume del trasporto;
- rispetto delle norme sul cabotaggio anche per veicoli appartenenti a imprese non titolari di licenza comunitaria.

I vertici dell'autotrasporto al convegno del Propeller

Il Propeller Club, presieduto da Simone Bassi, in collaborazione con Fita-Cna e Confartigianato Trasporti, organizza per il 12 febbraio alle ore 19 un convegno su 'Uno sguardo sull'autotrasporto. Recenti interventi normativi in materia".
L'incontro si terrà presso La pescheria ristorante di via Romea sud.
Sul Supplemento Ordinario n. 99 alla Gazzetta Ufficiale n. 300 del 29 dicembre scorso, è stata pubblicata la Legge 190 del 23 dicembre 2014 (cd. Legge di Stabilità 2015) che contiene importanti misure per il settore dell'autotrasporto.
L'attenzione verterà sulle risorse strutturali per il settore, sugli interventi incidenti nel rapporto contrattuale con la committenza (modifiche al D. Leg.vo 286/2005 e all'art. 83bis D.L. 112/2008).
Si tratta di un incontro di particolare importanza ed utilità pratica in quanto, tra l'altro, verranno illustrate le novità recentemente introdotte nella disciplina del contratto di autotrasporto.
Sono previsti gli interventi di Simone Bassi, presidente The International Propeller Club Port of Ravenna; Cinzia Franchini, presidente FITA-CNA; Amedeo Genedani, presidente Confartigianato Trasporti.

Ravenna: the fastest link to East Med and beyond.

Terminal Container Ravenna (TCR)
Strategic Gateway in the Adriatic Sea.

Competitiveness through experience and tradition.
- ONE stop shop, Value Added Services.
- The perfect supply chain center for perishable cargoes.
- Relax! we deliver your products to market.
- Building the future: CONCRETE.
SAPIR
www.contshipitalia.com
ONE FLAG TEAM SOUL
contship italia group

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

Cooperativa Portuale Ravenna
Il porto ha un grande alleato
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

AUTOTRASPORTO

L'opinione di Daniele Giovannini, presidente Cna Fita Emilia Romagna

"Rete viaria inadeguata, urgenti infrastrutture"

L'inadeguatezza della rete viaria del nostro Paese, già denunciata da parte di Cna Fita in tante occasioni, appare ancor più evidente in presenza di situazioni di emergenza come quelle che hanno visto più volte, nel corso di questa settimana, il traffico completamente bloccato per ore ed ore in corrispondenza di un nodo di cruciale importanza per la viabilità del centro nord.

"Per la sua peculiare collocazione geografica, baricentrica rispetto alla viabilità dell'intero Paese, la Regione Emilia Romagna ed in particolare l'area Bolognese, necessitano con estrema urgenza di veder accelerato l'iter per la realizzazione di importanti infrastrutture viarie come il Passante Nord" sostiene Daniele Giovannini, autotrasportatore e Presidente Regionale Cna Fita Emilia Romagna.

"Riteniamo quest' opera – prosegue Giovannini - di rilevante importanza strategica per l'intera regione; basti pensare alle opportunità ed al miglioramento che potrebbe derivarne nella velocizzazione dei collegamenti fra il Porto di Ravenna e tutta l'Emilia.

Le imprese di trasporto in particolare non possono più subire i danni ed i disagi che tutti ben conosciamo. Non è infatti solo in presenza del verificarsi di incidenti stradali che il traffico rimane completamente bloccato, con grave pregiudizio per le attività economiche e per i cittadini."

"In questa settimana – conclude Giovannini - due incidenti stradali hanno generato una paralisi del traffico pressoché totale, protrattasi per diverse ore. Se l' Emilia Romagna vuole essere competitiva in Europa la questione delle infrastrutture per la viabilità va affrontata e risolta".

Convegno della Filt Cgil a Cervia il 27 febbraio

"Legalità e rispetto delle regole nella logistica"

La Filt CGIL dell'Emilia Romagna, unitamente a "Libera", l'associazione fondata da Don Ciotti, nel corso del 2014 ha promosso un progetto di contrasto all'illegalità, denominato "Infiltrazioni legali – Percorso contro l'illegalità e le infiltrazioni mafiose in Emilia Romagna". Il progetto, che ha ricevuto l'alto patrocinio del Parlamento Europeo, la medaglia del Presidente della Repubblica, la medaglia della Camera dei deputati, i patrocini della Regione Emilia Romagna e dei Comuni in cui è stato fino ad ora proposto, si articola in iniziative di discussione e realizzazione di sportelli permanenti, soprattutto nelle grandissime piattaforme logistiche della regione, per attivare presidi di legalità e luoghi di tutela dei diritti soprattutto per le lavoratrici ed i lavoratori, del facchinaggio e dell'autotrasporto.
Al progetto hanno aderito tantissimi soggetti di rappresentanza sociale tra cui SPI sindacato pensionati, UISP, Avvocato di Strada, Rete Studenti ER, Rete Universitari, Unindustria Bologna e tanti altri ancora.
Afferma Danilo Morini, segretario generale FILT CGIL Ravenna : "Abbiamo costruito una coacervo di partecipazioni a partire dagli studenti, perché per riuscire a cambiare una società si deve sempre partire da ciò che è il suo futuro e i giovani sono quelli che hanno il futuro nelle loro mani.
Da qui il coinvolgimento anche delle singole scuole, con un progetto per condividere il valore del lavoro e far comprendere che unire le forze consente di contrastare meglio i fenomeni criminosi e la sottrazione dei diritti.
Per dirlo con le parole di Paolo Borsellino: *Il profumo fresco della libertà e una cultura della legalità, quale bene comune di questa nostra terra, sono gli obiettivi che ci prefiggiamo*.
Nell'ambito del progetto "Infiltrazioni legali", come FILT di Ravenna, unitamente alle Filt di Forlì e Cesena, abbiamo organizzato il convegno "Legalità e rispetto delle regole nella logistica", che si terrà alla sala MUSA, presso i Magazzini del Sale di Cervia, venerdì 27 febbraio 2015, dalle ore 10.
Abbiamo scelto di concentrarci sulla logistica, perché nel territorio considerato sono presenti il porto dell'Emilia Romagna, una delle piattaforme logistiche più rilevanti per economia e occupazione diretta ed indotta, le importantissime aree della logistica collegate all'agroindustria prevalentemente cesenate, le piattaforme logistiche del forlivese prospicienti l'autostrada e la via Emilia.
In ognuna di queste aree il facchinaggio e l'autotrasporto sono le attività prevalenti. Esistono appalti, sub appalti, terziarizzazioni e, a parte l'ambito portuale demaniale oggi ancora fortemente regolamentato (L. 84/94) ma altrettanto fortemente scosso da irresponsabili volontà politiche di destrutturazione, sono presenti, a nostro avviso, fortissimi rischi di infiltrazioni criminali, riciclaggio di denaro e irregolarità relativa ai trattamenti dei lavoratori, ai loro versamenti contributivi ed al godimento dei diritti fondamentali. Dove prevale la logica del mero profitto e del massimo ribasso, la contrazione dei costi porta inevitabilmente a fenomeni che, nel migliore dei casi, sono di carattere elusivo, ma che trascendono velocemente verso l'illegalità e la criminalità.
Parteciperanno alla discussione, coordinata da Danilo Morini, segretario generale FILT CGIL Ravenna: Raffaele Donini, assessore regionale Trasporti e infrastrutture; Guido Ottolenghi, presidente Confindustria Romagna; Rudy Gatta, responsabile Trasporti e Porto Legacoop Romagna; Galliano Di Marco, presidente Autorità Portuale Ravenna; Carlo Germi, Generale Guardia di Finanza a riposo; Enzo Lattuca, deputato; Balduino Simone, esperto viabilità trasporti e Michele de Rose, segretario generale FILT CGIL Emilia Romagna.

EVENTI

Tutto il cluster marittimo all'appuntamento gastronomico promosso da Cordone alla Neptune

Con la merla arriva la fegatazza

Fegatazza, vocabolo italianizzato derivante dal dialetto abruzzese Fechètàzze. Si tratta di un insaccato di fegato di maiale. Gli ingredienti per preparare 'a fechètàzze sono: fegato e grasso o frattaglie di maiale, tagliati a pezzetti, peperoncino piccante, aglio, sale e buccia di arancia. A differenza della salsiccia, che si mangia cruda quando è stagionata e cotta quando è fresca, 'a fechètàzze si mangia soltanto cotta da fresca. Questa prelibatezza per stomaci 'veri' è stata protagonista anche quest'anno del tradizionale appuntamento organizzato da Carlo Cordone e dall'agenzia marittima Corship insieme alla Neptune di Alberto Rossi e Franco Greco.

Il Comandante in II, Giuseppe Romano, e Carlo Cordone

All'evento, che si tiene nei giorni più freddi 'della merla', ha preso parte il cluster marittimo al gran completo. Anche quest'anno i promotori non hanno lesinato in vivande e bevande. Salsiccia, pancetta, porchetta, prosciutto in crosta e dolci hanno fatto degna compagnia alla fegatazza portata in Romagna da Cordone stesso, dopo un'incursione in Abruzzo. Per riscaldare la temperatura particolarmente fredda, birra e vino rosso come se diluviasse. Secondo i bene informati, la giornata, iniziata verso le 12, è andata avanti fino a sera nel 'privée' della Neptune (il piano superiore del fornitissimo magazzino) con qualche buon bicchiere di rhum e whisky.

Zanini Antonio
IMPRESA EDILE E DI SERVIZI
Via Spilimbergo,164 - Martignacco (UD)
Tel 0432 657320 - Fax 0432 637503
www.zaniniantonio.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.com • gruppogesmar@pec.it
Skype: gesmar_group • www.gruppogesmar.com

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

La forza del Gruppo Consar è il risultato di una lunga storia:
una storia di passione e di avventura,
una storia di uomini, di investimenti,
di qualificazione e rinnovamento.
CERTIFICAZIONE DI ECCELLENZA
UNI EN ISO 9001:2008
UNI EN ISO 14001:2004
BS OHSAS 18001:2007
CERTIQUALITY
SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI
Certificato di Eccellenza n° 147
GRUPPO consar RAVENNA
www.consar.it
CONSAR s.c.c. - Via Vicoli 93 - 48124 Ravenna - Tel. 0544 469111

porto di ravenna
Direttore responsabile
Lorenzo Tazzari
Editore e proprietario
Mistral Comunicazione Globale s.a.s. di M. Vittoria Venturelli & C. Via Ercolana, 27 - Ravenna
Fotocomposizione e stampa
FullPrint - Ravenna
Chiuso il 11-02-2015
Reg. Trib di Ravenna n. 1401 dell'26/11/2012 R.N.S. n. 5381
Questo periodico è associato all'Unione Stampa Periodica Italiana