SAPIR
PORTO INTERMODALE
48122 Ravenna - Via G. A. Zani, 1
Tel. +39 (0544) 289711
Fax +39 (0544) 289901
www.sapir.it

porto di ravenna
(n. 5 maggio 2015)
www.portoravennanews.com

AUTORITÀ PORTUALE DI RAVENNA
48122 Ravenna - Via A. Squero, 31
Tel. +39 (0544) 608811
Fax +39 (0544) 608888
www.port.ravenna.it

Il porto tra ritardi e investimenti

- I container recuperano quota
- Di Marco: "Il calo dei traffici non è legato all'avamporto"
- Ormeggiatori, pronti al 'gigantismo'
- Sapir, approvato il bilancio
- Oil & Gas, intervista a Daniele Rossi
- Offshore, fondamentale l'attività del settore
- Autotrasporto, lettera aperta a Graziano Delrio

Mensile su portualità e trasporti, anno IV n. 5, copia omaggio - redazione: via Ercolana, 27 - 48121 Ravenna - tel. 335.6194107

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 perdite sui 5 mesi si attestano sul 4%. L'andamento del porto di Venezia

I container recuperano quota

In maggio segno negativo del 9,2%. Ceramiche, riparte il mercato

Il traffico merci nel periodo gennaio-maggio 2015 è risultato pari a 9.899.802 tonnellate di merce, - 4% in meno rispetto alle 10.307.309 tonnellate registrate nei primi cinque mesi del 2014.
In particolare gli sbarchi sono stati pari a 8.459.969 tonnellate (-3,9%), mentre gli imbarchi ammontano a 1.439.833 tonnellate (-4,1%).
Il mese ha registrato 2.116.868 tonnellate (-9,2% rispetto a maggio 2014).
Buono il risultato dei prodotti metallurgici (+7,8%), passati da 2.375.857 a 2.560.186 tonnellate.
Positivo anche il dato dei materiali da costruzione (+5,4%) ed in particolare le materie prime per le ceramiche, passate da 1,377 a 1,499 milioni di tonnellate (+8,9%).
Molto buono il risultato del traffico container che con 93.401 TEUs, ha registrato 8.581 TEUs in più (+10,1%) rispetto allo scorso anno. In particolare l'aumento è stato pari a 3.550 TEUs per i pieni (+5,4%) e 5.031 per i vuoti (+26,9%). Nel mese i TEUs movimentati sono stati 23.446 (+9,9% rispetto a maggio 2014). In diminuzione il numero dei trailer movimentati da gennaio a maggio (-14,7%), con 26.645 trailer contro i 31.237 del 2014.
Hanno, invece, segnato un calo le merci secche, -2,3% (156 mila tonnellate in meno) e le rinfuse liquide - 7,5%.
Per quanto riguarda le merci unitizzate, quelle su rotabili sono in calo del 19,9%, sempre per l'effetto della difficoltà a ripartire della linea con la Grecia dopo il terribile incidente di settembre 2014, mentre quelle in container risultano in aumento del 3,1%.
Il calo più evidente in valore assoluto è per le derrate alimentari che da 1,122 milioni di tonnellate sono passate a 788 mila, registrando un calo del 29,8%.
In maggio il porto di Venezia ha movimentato oltre 2,5 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +23,4% rispetto allo scorso anno. La crescita è stata determinata dall'aumento dei volumi di rinfuse liquide, che sono ammontati a 841mila tonnellate (+35,4%), e di rinfuse solide, attestatesi a 892mila tonnellate (+46,5%).
Nel comparto delle merci varie il traffico è stato di 3,8 milioni di tonnellate (+12,1%), di cui 2,2 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+15,8%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 227.028 teu (+24,3%), 330mila tonnellate di rotabili (-27,2%) e 1,3 milioni di tonnellate di altre merci varie (+22,6%).

MERCE MOVIMENTATA - CUMULATA (tonnellate)

	GENNAIO-MAGGIO			
	2015	2014	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	381.529	425.641	-44.112	-10,36%
PRODOTTI PETROLIFERI	910.094	905.248	4.846	0,54%
CONCIMI	-	-	0	
PRODOTTI CHIMICI	360.451	455.732	-95.281	-20,91%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	**1.652.074**	**1.786.621**	**-134.547**	**-7,53%**
PRODOTTI AGRICOLI	761.430	777.075	-15.645	-2,01%
DERRATE ALIMENTARI	787.830	1.122.133	-334.303	-29,79%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	96.688	105.177	-8.489	-8,07%
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	5.393	28.413	-23.020	-81,02%
PRODOTTI METALLURGICI	2.560.186	2.375.857	184.329	7,76%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	1.724.779	1.636.342	88.437	5,40%
CONCIMI	711.048	760.457	-49.409	-6,50%
PRODOTTI CHIMICI	4.168	-	4.168	
PRODOTTI DIVERSI	10.390	12.287	-1,897	-15,44%
TOTALE MERCI SECCHE	**6.661.912**	**6.817.741**	**-155.829**	**-2,29%**
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	**995.953**	**966.279**	**29.674**	**3,07%**
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	**589.863**	**736.668**	**-146.805**	**-19,93%**
TOTALE	**9.899.802**	**10.307.309**	**-407.507**	**-3,95%**

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
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

Nei primi cinque mesi di quest'anno il traffico dei passeggeri è stato di 319mila unità (-20,3%), di cui 294mila crocieristi (-19,6%).
Nei primi cinque mesi del 2015 il porto veneziano ha movimentato un totale di 10,6 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +15,8% rispetto a 9,2 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-maggio dello scorso anno.
Nei primi cinque mesi di quest'anno il traffico dei passeggeri è stato di 319mila unità (-20,3%), di cui 294mila crocieristi (-19,6%).

TRAFFICO CONTAINER (TEUs)

				GENNAIO-MAGGIO			
SBARCO	**maggio**	**2015**	**quota sul totale**	**2014**	**quota sul totale**	**differenza**	**differenza %**
pieni	5.493	27.350	29,28%	28.920	34,10%	-1.570	-5,43%
vuoti	6.422	20.362	21,80%	14.005	16,51%	6.357	45,39%
TOTALE SBARCHI	**11.915**	**47.712**	**51,08%**	**42.925**	**50,61%**	**4.787**	**11,15%**
IMBARCO							
pieni	10.555	42.323	45,31%	37.203	43,86%	5.120	13,76%
vuoti	976	3.366	3,60%	4.692	5,53%	-1.326	-28,26%
TOTALE IMBARCHI	**11.531**	**45.689**	**48,92%**	**41.895**	**49,39%**	**3.794**	**9,06%**
TOTALE MOVIMENTAZIONE	**23.446**	**93.401**		**84.820**		**8.581**	**10,12%**

MERCE MOVIMENTATA - MESE (tonnellate)

	MAGGIO			
	2015	2014	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	55.919	91.209	-35.290	-38,69%
PRODOTTI PETROLIFERI	193.627	233.269	-39,642	-16,99%
CONCIMI	-	-	0	
PRODOTTI CHIMICI	82.958	80.174	2.784	3,47%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	**332.504**	**404.652**	**-72.148**	**-17,83%**
PRODOTTI AGRICOLI	134.829	103.107	31.722	30,77%
DERRATE ALIMENTARI	193.859	312.365	-118.506	-37,94%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	30.389	37.521	-7.132	-19,01%
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	0	913	-913	-100,00%
PRODOTTI METALLURGICI	521.654	500.629	21.025	4,20%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	481.257	446.524	34.733	7,78%
CONCIMI	62.383	113.646	-51.263	-45,11%
PRODOTTI CHIMICI	0	0	0	
PRODOTTI DIVERSI	1.286	3.193	-1.907	-59.72%
TOTALE MERCI SECCHE	**1.425.657**	**1.517.898**	**-92.241**	**-6,08%**
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	**232.375**	**237.209**	**-4,834**	**-2,04%**
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	**126.332**	**172.241**	**-45.909**	**-26,65%**
TOTALE	**2.116.868**	**2.332.000**	**-215,132**	**-9,23%**

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

Di Marco: “Il calo dei traffici non è legato all'avamporto”

“Dall’inizio dell’anno – commenta il Presidente dell’Autorità Portuale di Ravenna, Galliano Di Marco – abbiamo perso il 4% di traffico rispetto allo stesso periodo dell’anno scorso. È un dato che rispetta le nostre previsioni di inizio anno e che va correttamente contestualizzato. In queste ultime settimane, infatti, sono stati riportati dalla stampa dati che non coincidono con quelli in nostro possesso. Se si esaminano i dati di cui noi e la Capitaneria di Porto disponiamo, si evince che il problema dell'avamporto ha inciso molto meno di quanto si voglia far credere. Se prendiamo il periodo gennaio-maggio 2015 e lo confrontiamo con lo stesso periodo del 2014, relativamente al numero di navi arrivate con un pescaggio uguale o superiore alle 30.000 tonnellate di stazza lorda che trasportano derrate alimentari secche o in colli, si sono “perse” circa 2 navi per un totale di 113.000 tonnellate.

Nel settore dei cereali e agricolo anche Venezia ha perso traffico, a dimostrazione del fatto che il fenomeno di navi costrette ad allibare a Venezia o Koper prima di venire a Ravenna non è legato tanto all'avamporto quanto al più generale problema dei fondali del Porto di Ravenna, problema noto da oltre 20 anni. Peraltro, i peggiori mesi in assoluto sono stati dicembre 2014 e gennaio 2015, prima che ci fosse l’alluvione e subito dopo che avevamo fatto il dragaggio in avamporto del 2014.

Venezia e Koper crescono nei container proprio perché lì possono allibare navi più grandi sia per il maggior fondale che per le condizioni geometriche di ingresso delle navi che penalizzano da sempre Ravenna: oltre a scavare bisogna migliorare la curva di ingresso per le navi, altrimenti sarebbe inutile fare un nuovo terminal per i contenitori. Lo abbiamo detto con chiarezza nel Comitato Portuale del 30 gennaio scorso ed oggi lo ribadiamo.

Nonostante ciò, nel periodo gennaio-maggio, a Ravenna registriamo un'inversione positiva nella movimentazione dei container (+10,12%) grazie al grande lavoro che i due operatori nel settore dei container (TCR e Setramar) stanno facendo, nonostante un evidente problema di fondale che speravamo di poter risolvere realizzando una cassa di colmata provvisoria a Trattaroli (ipotesi svanita per il sequestro dell’area, con gravi danni sia economici che di immagine per l’Autorità Portuale di Ravenna)”.

“Mi pare che troppi dimentichino – aggiunge Di Marco – che ad inizio febbraio abbiamo avuto l'alluvione più devastante degli ultimi 50 anni e che questa calamità naturale, oltre che in avamporto, ha creato grossi problemi a molte banchine del nostro Porto, banchine vetuste e da ristrutturare per la gran parte. Proprio ieri è stato inviato alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, per la pubblicazione, così come la legge impone, il bando di gara per la rimozione del cosiddetto ‘dosso’ venutosi a creare in avamporto, per un importo di oltre 2,5 milioni di Euro. Entro l’8 luglio il bando sarà dunque pubblicato in Guri, le offerte dovranno essere presentate entro il 5 agosto, il 6 agosto saranno aperte per individuare l’aggiudicatario del servizio e, una volta fatte tutte le verifiche di legge, si potrà partire, a settembre, con l’intervento.

Tra il materiale immerso in mare l’anno scorso e quello che vi porteremo quest’anno, saranno circa 400.000 i metri cubi di materiale di escavo cui si è trovata – unica soluzione possibile – collocazione in aree di deposito in mare. Da oltre 15 anni ciò non accadeva in questo Porto ed è prassi assolutamente inusuale sia in Italia che in Europa. A Ravenna si è riusciti a farlo perché la Regione Emilia Romagna, Arpa e la Capitaneria di Porto hanno regolarmente autorizzato tale procedura attraverso le conferenze dei Servizi convocate dall’Autorità Portuale ai sensi della Legge 84/94.

Stiamo lavorando anche su altro bando, sempre per circa 3 milioni di euro, per la sistemazione delle banchine colpite dall'alluvione. E questo senza aspettare di sapere se saremo inseriti o meno nella lista delle opere regionali da realizzare per calamità naturale e senza aspettare che si compiano i lunghi iter delle pratiche assicurative.

Non è più tempo di polemiche e, aggiungo, di falsità e strumentalizzazioni di qualunque tipo. È ora di rimboccarsi le maniche, gestire l’emergenza laddove essa vi sia e, non appena questa sarà superata, ripartire, remando tutti nella stessa direzione, quella dell’approfondimento dei fondali di questo nostro porto, unico Progetto in grado di garantirne la sopravvivenza, con tutto ciò che in termini di occupazione questa significa”.

Ricci e Morini sui timori per l'occupazione

La Cgil: “Ridotte le aspettative di sviluppo”

Scende in campo anche il sindacato. La situazione fondali del porto di Ravenna è così grave che “Cgil e Filt Cgil di Ravenna esprimono forte preoccupazione per il futuro dello scalo marittimo”.
“Da mesi - afferma il sindacato - l'imboccatura del porto è parzialmente insabbiata, il pescaggio limitato e, a causa di ciò, si sono già perse diverse navi e traffici a favore di altri porti. Il tutto si traduce in perdita di lavoro e riduzione delle aspettative di sviluppo per il territorio”.
“Se conveniamo che il lavoro e lo sviluppo sono la reale emergenza attuale - dicono Costantino Ricci, segretario generale di Cgil Ravenna, e Danilo Morini, segretario generale di Filt Cgil Ravenna - allora ogni istituzione o rappresentanza sociale coinvolta deve trattare questa priorità come un'emergenza ed attivare, in tempi rapidi e consoni al bisogno, ogni azione utile a ripristinare il pescaggio necessario per l'ingresso in porto.
Senza un intervento d'urgenza le perdite in termini di lavoro e di traffici saranno difficilmente recuperabili e metteranno in seria difficoltà la tenuta occupazionale di un settore che, da ogni istituzione, è stato considerato centrale per lo sviluppo, l'economia ed il lavoro”.
La Cgil e la Filt Cgil ritengono, inoltre, non più sopportabile il ritardo che si sta accumulando sia per i necessari e continuativi dragaggi manutentivi (che non vengono svolti da anni) che per il progetto di approfondimento del porto canale.
“Anche in questo caso richiamiamo ogni istituzione pubblica e di rappresentanza ad assumere l'obiettivo comune di realizzare gli interventi necessari per salvaguardare e potenziare il nostro scalo. È ora di finirla con contrasti ingiustificabili e diatribe inconcludenti - dicono Ricci e Morini -, che allontanano sempre più i lavori, per evitare pesanti ripercussioni occupazionali su tutto il territorio provinciale.
Come già avviene negli altri scali concorrenti (Venezia, Ancona, ecc...) vanno trovate rapidamente le soluzioni possibili all'attivazione rapida dei dragaggi.

Migliorelli (Spedizionieri)

“Manutenzione da programmare”

“In più di un’occasione – ha affermato il presidente degli Spedizionieri, Marco Migliorelli, durante l’assemblea di categoria, si è ribadito a tutti gli interlocutori, pubblici e privati, che i fondali sono una condizione imprescindibile per l’esistenza e l’efficienza del nostro porto; abbiamo ricordato che in altri porti italiani si è vantaggiosamente scavato e che questo ha comportato lo sviamento di traffici destinati a Ravenna verso approdi più favorevoli. È necessaria la distinzione tra le attività straordinarie, finalizzate all’incremento degli attuali fondali e agli investimenti infrastrutturali (tutte componenti importanti del nostro porto) e le manutenzioni ordinarie. Tra queste ultime pretendiamo che rientri la pulizia della canalina di accesso in avamporto che, grazie all’attività di programmazione preventiva e periodica, garantirebbe stabilità ai traffici commerciali esistenti, evitando il ricorso a procedure straordinarie che richiedono tempi lunghi di attuazione incompatibili con i tempi del moderno commercio internazionale.
Rammentiamo che da tempo diversi traffici di merci in rinfusa si sono de-localizzati verso altri porti, nazionali e non, dell’alto Adriatico, a causa del difetto di fondali adeguati e dell’ insabbiamento della canalina di accesso al porto. Tutto ciò ha acuito lo stato di malessere che si è creato intorno al nostro approdo, rendendo impraticabili le banchine a 10.50. Le stesse navi porta- contenitori hanno avuto tempi prolungati di attesa in rada per la marea favorevole ed in più di una occasione hanno invertito le rotazioni di sbarco in adriatico.
La logistica efficiente rappresenta il valore aggiunto della commodity e quindi dobbiamo affrontare preventivamente quegli eventi naturali che, per le caratteristiche del nostro porto, non possono rappresentare un’eccezionalità.
Le vicende successive all’approvazione del P.O.T., anche di natura giudiziaria, ci fanno pensare ad una situazione di stallo che viviamo con forte preoccupazione perché siamo consapevoli di come le merci si orientino sui mercati internazionali, di come soffrano e, di conseguenza, reagiscano velocemente a nostro sfavore di fronte a limitazioni portuali anche ‘senza preavviso’.
È fatto noto agli operatori di logistica che, seppur Ravenna goda di un miglior posizionamento rispetto alle destinazioni finali delle merci, l’efficienza dei porti concorrenti, italiani ed europei, faciliti la delocalizzazione dei traffici. Questo gap di posizionamento viene recuperato dalla efficienza e dalla organizzazione infrastrutturale che consente di combinare al meglio gomma, acqua e ferrovia.
Ci aspettiamo dunque, da parte delle amministrazioni locali, una presa di posizione forte e chiara sugli investimenti portuali futuri che debbono riguardare necessariamente i fondali adeguati alle tipologie di traffici che ci caratterizzano e le infrastrutture viarie e ferroviarie che sono una componente imprescindibile delle attività logistiche competitive e al passo coi tempi. Ed al contempo auspichiamo che avvenga rapidamente la riconciliazione tra il mondo confindustriale e la governance portuale sui temi fondamentali del porto, per una condivisione di obiettivi e risultati che si possono ottenere solo con una squadra coesa”.

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

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

Cesare Guidi, presidente Angopi, all'assemblea di Piombino

Ormeggiatori, pronti ad affrontare il 'gigantismo'

"Il modello italiano del servizio di ormeggio è da conservare o da rottamare?" è stato il tema dell'annuale assemblea dell'Angopi, tenutasi quest'anno a Piombino. Ecco una sintesi della relazione del presidente Angopi, Cesare Guidi.

"Come noto, l'ormeggio e il battellaggio costituiscono servizi di interesse generale, la cui disciplina organizzativa e tariffaria è regolata dalla legge e precisata in specifici atti amministrativi.

Nell'attuale contesto normativo gli ormeggiatori si collocano rispetto alla Pubblica Amministrazione come un vero e proprio "operatore ad essa interno": infatti, la Pubblica Amministrazione può giovarsi di tali enti erogatori di servizi essenziali per la sicurezza delle acque portuali esercitando su di essi poteri autoritativi assimilabili a quelli impiegati nei confronti dei componenti della Pubblica Amministrazione senza assumerne i costi e le relative responsabilità, ma al tempo stesso determinandone i vertici e stabilendo autoritativamente le tariffe delle relative prestazioni da determinarsi in virtù di un procedimento pubblico, trasparente e adeguatamente partecipativo.

Credo che possa affermarsi che sotto l'aspetto organizzativo il nostro ordinamento abbia anticipato quello dell'Unione Europea che, nell'ambito della proposta di Regolamento per l'accesso al mercato dei servizi portuali, inserisce fra i modelli organizzativi proprio quello dell'operatore interno.

Il modello adottato risponde, inoltre, a criteri di efficienza e di economicità, assicurando anche l'accesso al mercato sulla base di criteri di selezione trasparenti e pubblici, in un settore in cui il mercato è per definizione "regolato" a causa della limitatezza degli spazi nell'ambito dei quali i servizi devono essere prestati e soprattutto a causa del necessario coordinamento tra i singoli erogatori al fine di razionalizzarne ed ottimizzarne la loro presenza in tali spazi ed i relativi investimenti evitando duplicazioni.

Con riferimento agli aspetti tariffari, vale la pena ricordare che, già precedentemente all'entrata in vigore della legge di riforma portuale, il nostro servizio era stato oggetto di una profonda ristrutturazione che aveva comportato la trasformazione delle relative tariffe da tariffe di lavoro in tariffe di servizio.

Successivamente, sono stati definiti dal Ministero i previsti criteri e meccanismi tariffari, attraverso un'istruttoria svolta congiuntamente al Comando Generale ed Assoporti ed anche in questo caso con la partecipazione delle Associazioni nazionali rappresentative degli utenti e dell'Angopi.

Ci troviamo in presenza di criteri e meccanismi sintetizzati in una formula matematica fondata su un semplice confronto fra il fabbisogno economico del Gruppo dovuto all'organizzazione del servizio e il gettito tariffario; se questo è inferiore al primo le tariffe aumentano altrimenti diminuiscono. Un algoritmo, quindi, tutt'altro che capzioso pensato apposta per evitare di rendere imperscrutabile il costo effettivo previsto per il servizio.

Per il periodo dal 1991 a oggi, giugno 2015, a livello medio nazionale le tariffe hanno fatto registrare un aumento del 28,80 % a fronte di un'inflazione del 88,32%, 3,06 volte in meno del costo della vita.

Tutto questo è dovuto anche alla nostra forma di società cooperativa, forma societaria attraverso la quale i Gruppi operano pur conservando la caratteristica di ente indiretto della Pubblica Amministrazione. In effetti, ogni attività che produce gettito non è e non può essere finalizzata alla realizzazione di profitti da ripartire tra i soci, in quanto gli unici compensi sono predeterminati nei limiti ed alle condizioni previste dagli istituti contrattuali.

Non sfugga, peraltro, il fatto che nel periodo considerato sostanziali sono state le modifiche normative che hanno progressivamente soppresso i benefici di natura fiscale un tempo riconosciuti alle Società cooperative, come pure rilevanti sono i costi incomprimibili quali ad esempio per carburanti.

I risultati sopra ricordati sono stati ottenuti pure creando nuova occupazione, aspetto questo certamente non secondario se pensiamo all'evoluzione dei dati occupazionali nel nostro Paese.

Ci troviamo, in definitiva, in presenza di criteri e meccanismi tariffari che, attraverso le richiamate istruttorie, garantiscono tariffe adottate in ottemperanza ai principi di trasparenza, obiettività ed economicità, evitando abusi del diritto esclusivo riconosciuto ai Gruppi, chiamati peraltro ad operare con standard professionali e qualitativi omogenei fra porti.

Tale ultima caratteristica di notevole rilievo è stata resa possibile dalla scelta meritoriamente sostenuta dal Ministero di centralizzare l'istruttoria per la determinazione delle tariffe, tenendo conto della natura di interesse generale del servizio tecnico nautico reso e delle preponderanti esigenze pubblicistiche ad esso sottese, nonché della necessità di mantenimento di standard di sicurezza costanti ed omogenei a livello nazionale.

Premesso che da studi effettuati dalla Commissione Europea, i cui risultati sono stati confermati dal Dipartimento di Economia dell'Università

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

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

First Class service our guarantee

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

MAC PORT macchine operatrici portuali
agente LIEBHERR gru mobili portuali per l'Italia

Dal 1987 al servizio dei porti in Italia ed all'estero.
Mac Port Srl - Via F.Fiorenzi,1 - 48122 Ravenna - Tel.0544 684069
Web: www.macport.it - Email: macport@macport.it

ZA Zanini Antonio
IMPRESA EDILE E DI SERVIZI
Via Spilimbergo,164 - Martignacco (UD)
Tel 0432 657320 - Fax 0432 637503
www.zaniniantonio.it

MARIANI LIFESTYLE
di tutto...di più
Caffetteria · Panineria · Gelateria
Osteria Tipica Romagnola
Birreria · Pizzeria · Hamburger
Cocktails Bar · Dj set e Live Music
Sala Cinematografica
Via Ponte Marino 19 · Ravenna Centro
Tel. 0544.215206
www.mariani-ravenna.it · info@mariani-ravenna.it

di Genova, il costo del servizio di ormeggio rappresenta il 2% del complesso dei costi sostenuti dalla nave in porto, il nostro è un servizio istituito per garantire la sicurezza della navigazione in ambito portuale e dell'approdo e non può subire condizionamenti al ribasso per favorire esigenze meramente commerciali, anche se di esse si è sempre tenuto e si dovrà tenere conto. Consentitemi anche di dire che la capacità professionale dei nostri ormeggiatori/barcaioli, peraltro costantemente accresciuta grazie anche alla sensibilità dimostrata dalle organizzazioni sindacali che hanno condiviso l'opportunità di individuare un programma di formazione continua a cui associare un percorso di sviluppo di carriera, ha ricevuto riconoscimenti anche al di fuori dei nostri confini nazionali.
Infatti, al fine di qualificarci ulteriormente, in collaborazione con i nostri colleghi olandesi della KRVE, abbiamo partecipato a missioni in tutti i mari del mondo per l'istallazione di piattaforme off shore ed è importante sottolineare che l'esperienza maturata in quelle occasioni è stata poi messa a disposizione del porto nello svolgimento del nostro servizio.
Non mancano ambiti di intervento che sono già da diverso tempo all'attenzione dei soggetti interessati e altri che l'evoluzione dei traffici dei nostri porti stanno progressivamente facendo emergere.
Segnalo l'effetto del gigantismo navale. Perché si possa davvero trarre vantaggio dalla globalizzazione nel nostro comparto è necessario un buon "codice del mare" che tenga conto di tutte le esigenze delle componenti coinvolte nei traffici marittimi comprese le caratteristiche dei porti, la difesa del buon lavoro e di un'occupazione stabile.
Un recente studio ha evidenziato che una mega portacontainer da 20.000 teus, per la fortuna dei cantieri coreani Daewoo, che attracca in un porto, oltre ai noti problemi ambientali, investimenti in nuove infrastrutture che permettano di scaricare la merce in tempi accettabili, dove comunque occorre grande efficienza dedicandosi quasi esclusivamente alla "grande nave", determina conseguenze sull'organizzazione dei servizi intermodali attivando contemporaneamente 14 treni, oltre 1000 automezzi e ulteriori 12 mezzi navali.
Si tratta di un fenomeno che sta interessando anche altre tipologie di naviglio e che finirà, inevitabilmente per produrre i suoi effetti sui servizi portuali, ivi compreso quello di ormeggio.
Noi abbiamo già avviato una riflessione sugli effetti di tale fenomeno sul nostro servizio, individuando nuovi strumenti ed attrezzature concepiti per consentire un ormeggio sicuro di queste mega navi (shore tension). Certamente, conseguenze ci saranno anche sotto l'aspetto organizzativo, prospettandosi uno scenario in cui l'attività sarà caratterizzata da picchi di operatività con alta intensità di impiego del lavoro e, verosimilmente, da un maggiore ricorso alla disponibilità del personale impiegato nei Gruppi".

Alternanza scuola-lavoro con gli Ormeggiatori

Alunni dell'Istituto tecnico Ginanni hanno preso parte anche quest'anno all'esperienza di alternanza scuola-lavoro presso il Gruppo Ormeggiatori.
All'iniziativa hanno partecipato alunni di 3°, 4° e 5° C, che frequentano il corso di 'Specializzazione in attività portuali'.
Anche quest'anno l'esperienza è stata giudicata molto positivamente.

Al centro, Mauro Samaritani, presidente del Gruppo Ormeggiatori

Sapir, bilancio col dividendo

Ritardi e scelte non condivise, non consentono certezze

L'assemblea degli azionisti della Sapir ha approvato il bilancio al 31 dicembre. L'esercizio si è chiuso con un utile di 5,7 milioni di euro, destinato per 4,4 milioni agli azionisti in ragione di 0,18 euro per azione e per 1,2 milioni a riserva straordinaria.
Il bilancio consolidato al 31 dicembre presenta un valore alla produzione di 56 milioni di euro (contro i 52,8 del 2013) e un utile di esercizio di 7,6 milioni (6,4 l'esercizio precedente), dopo aver destinato ad imposte 4,3 milioni di euro (4 nel 2013) e contabilizzato ammortamenti per 5,8 milioni (5,9 nel 2013). Il patrimonio netto del gruppo passa da 111,4 milioni a 114,5 milioni di euro. Per quanto riguarda gli investimenti e i programmi di sviluppo, la società è attualmente condizionata dalle politiche dell'Autorità portuale inerenti la logistica abbinata all'escavo dei fondali e alla decisione di posticipare l'avvio della costruzione del nuovo terminal container. Infatti, non avendo la tranquillità per disporre delle aree necessarie né tantomeno un minimo di certezze per quanto attiene la tipologia e la tempistica degli adeguamenti infrastrutturali, è difficile stabilire le priorità e valutare strategie per lo sviluppo e il miglioramento qualitativo delle attività. Ciò nonostante vanno avanti gli investimenti programmati. A questo proposito la Sapir ha acquistato una gru mobile portuale Liebherr LHM 550 con una portata massima di 140 tonnellate. La nuova gru viene allestita direttamente in banchina con la collaborazione di MAC PORT e dell'Impresa Compagnia Portuale di Ravenna. Sarà utilizzata a benna per velocizzare lo sbarco delle rinfuse e a gancio per la movimentazione di pezzi speciali.

exportcoop
international forwarding services
Il mercato è il mondo.
Operazioni Import/Export

RAVENNA (48122)
Via Gradenigo 6
Tel. +39.0544.423363
Fax +39.0544.420057

LUGO (48022)
Via Dogana 9
Tel. +39.0545.31840
Fax +39.0545.27039

www.exportcoop.com

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

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 Sistema Qualità Certificato
RINA ISO 14001:2004 Certified Environmental System

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

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

Parla Daniele Rossi, oggi Ceo di Gsp Offshore SA. "Grande fermento in Adriatico"

Oil&Gas in Mediterraneo, opportunità per la logistica portuale

Daniele Rossi, manager nel settore dell'oil&gas. Già Amministratore Delegato di Saipem Energy Services spa e presidente di Eni Finance Usa Inc., due anni in Rosetti Marino a Ravenna, tra i favoriti alla guida di Saipem. Oggi è Chief Executive Officer di GSP Offshore SA, società romena con tremila dipendenti che fornisce servizi di perforazione offshore, costruzione e installazione di piattaforme petrolifere. Si divide tra il porto di Costanza, dove si trova la sede operativa della società, la sede direzionale a Bucarest e il resto del mondo dove ci sono oil&gas da cercare ed estrarre. Torna molto spesso a Ravenna, dove è rimasta la famiglia.

Rossi, parliamo dell'area mediterranea. Con il prezzo del petrolio ancora molto basso e una concorrenzialità nel settore sempre più accesa, quale ruolo può giocare il Mediterraneo in questo momento e nei prossimi anni?

Guardando alla sicurezza energetica europea, sicuramente l'area del Mediterraneo riveste un'importanza strategica. In particolare le scoperte di gas attuali e future nella regione modificheranno il quadro energetico globale, anche se è ancora troppo presto per fare una valutazione precisa dell'impatto che avranno sul mercato europeo, poiché questo dipenderà dal volume delle riserve potenzialmente sfruttabili nell'intera regione. Inoltre, questo gas dovrà competere con le altre fonti di gas naturale liquefatto, in particolare quelle dell'Africa orientale e degli Stati Uniti. Pertanto, il prezzo e l'affidabilità saranno fattori determinanti. Gli eventi della Primavera araba degli ultimi tre anni hanno naturalmente avuto un impatto sul mercato oil & gas, provocando alcune interruzioni e avendo ripercussioni sul prezzo del petrolio, soprattutto a seguito della rivoluzione in Libia nel 2011. In questo contesto, è importante rafforzare il dialogo e la cooperazione a livello energetico con i Paesi produttori della regione che godono di stabilità politica, come l'Algeria e l'Egitto, ma al tempo stesso dovrebbero essere intensificati gli sforzi per recuperare la disastrata situazione politica in Libia, che resta il candidato naturale per un dialogo a livello energetico con l'Unione europea. Per quanto riguarda l'Italia, le riserve di idrocarburi dell'Adriatico potrebbero essere nel medio termine una risorsa straordinaria per diminuire la dipendenza energetica, così come per sostenere il bilancio dello Stato e gli investimenti.

Ci sono, quindi, importanti progetti come il South Stream e il Tap. Le aziende italiane potranno avere delle opportunità?

Il South Stream è in massima parte realizzato da una azienda italiana, anche se ora i russi pensano di poter fare da soli parte dei lavori, ma credo si tratti più di una reazione isterica alle recenti sanzioni che non una possibilità concreta. Il contributo tecnologico italiano è indispensabile per vincere le sfide tecniche ed ambientali di questi progetti. Parliamo di una tecnologia diffusa sul territorio, che viene messa a disposizione di grandi operatori. Per quanto riguarda il TAP, vedremo chi si aggiudicherà i lavori, ma di sicuro aziende italiane saranno coinvolte sia sul tratto off-shore che sul tratto a terra.

A quali condizioni?

Tutti i Paesi attraversati dalla pipeline del TAP hanno preteso un accordo per la valorizzazione del local content. Ecco credo che l'Italia come paese di approdo della linea di trasporto avrebbe dovuto pretendere condizioni di miglior favore per le sue aziende, invece ancora una volta abbiamo preferito dividerci in estenuanti discussioni fra chi è favorevole e contrario al progetto e le nostre aziende devono come al solito competere a condizioni di mercato contro aziende provenienti da tutto il mondo e che nessun legame avranno mai con il territorio.

L'azienda che lei dirige ha deciso di costruire addirittura un porto, in Albania, come base logistica. Ce ne può parlare?

In realtà si tratta della riqualificazione di una struttura portuale esistente in funzione delle esigenze logistiche del mercato off-shore dell'oil & gas. Sostanzialmente sono lavori di adeguamento dei fondali e realizzazione di alcune infrastrutture portuali. L'operazione è solo in parte collegata alla necessità di garantire quel local content richiesto dal TAP. Non c'è dubbio che l'Adriatico vivrà un periodo di grande fermento nei prossimi anni, sia per gli investimenti previsti in Croazia con l'assegnazione delle nuove licenze esplorative che per l'attività di rimozione delle piattaforme non più attive. Vorrei sperare anche per nuove attività previste nel settore italiano. Per tutto questo la logistica portuale assumerà un valore significativo ed è quindi importante essere presenti in posizione strategica.

Non è solo un problema di concorrenzialità delle aziende italiane. La vicenda dell'Air gun ha dimostrato come nel nostro Paese non esista una vera politica energetica se non basata sulla umoralità del momento e su qualche piccolo interesse politico di breve respiro. Quali effetti hanno questi atteggiamenti sulla nostra credibilità internazionale?

Fortunatamente gran parte delle nostre aziende godono di un livello tecnologico di avanguardia e di una capacità operativa eccezionale che ne ha garantito il successo sui mercati esteri. Il problema è per gli investimenti in Italia che nessun operatore internazionale è disponibile a fare in uno scenario normativo instabile. Dobbiamo ricordarci che nel settore dell'oil & gas ci sono opportunità infinite in giro per il mondo, solo in West Africa sono previsti investimenti per circa 400 miliardi di dollari nei prossimi dieci anni. Per le società energetiche, grandi e piccole, decidere l'allocazione del budget di investimenti è un processo di pianificazione di lungo periodo che per le cifre che coinvolge non può essere esposto a fattori "umorali" o politici.

Un altro esempio: la Croazia ha assegnato le aree per l'esplorazione di idrocarburi, l'Italia discute da sempre su questo tema, ma resta ferma, nonostante abbia un settore offshore all'avanguardia. Quali prospettive vede in Adriatico?

Come le dicevo, l'Adriatico sarà ricco di opportunità nei prossimi anni sia per le attività di prospezione e sviluppo che per la chiusura dei pozzi non più operativi. E sono sicuro che le aziende italiane sapranno cogliere gran parte di queste opportunità. Il problema è per il Paese, per la sua politica energetica ed economica. Per le casse dello Stato e per gli investimenti che potrebbero dare quello stimolo fondamentale al sistema produttivo italiano per uscire dal tunnel della crisi. Ma per questo è necessaria una convinta attuazione del Piano Energetico Nazionale approvato da poco e già dimenticato.

Associati a CNA
Dal 1945 il valore dell'impresa

70 CNA Provinciale di Ravenna 1945/2015

porto di ravenna
mistral

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

Traduzioni/Translations
Language Service Ravenna

Chiuso il 03-07-2015

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

Questo periodico è associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

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

Il vice sindaco Mingozzi chiede di contrastare la proposta

Delrio, 13 Port Authority accorpate Ravenna e Ancona

Il consiglio dei ministri ha superato l'ipotesi di 8 distretti e un'unica Authority per l'Alto Adriatico. I presidenti nominati dal ministro sentita la Regione interessata. Via i Comitati portuali

Il Consiglio dei Ministri ha approvato la proposta di riordino della portualità predisposta dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio. E' confermato il cambio di indirizzo rispetto alla previsione di 8 Autorità di distretto logistico, nell'ambito delle quali Ravenna era accorpata con Trieste, Venezia e Ancona, ma è stata smentita l'ipotesi di 14 Autorità. Il conclave ministeriale è terminato, infatti, con la decisione di scendere a 13 Autorità di distretto, con Ravenna e Ancona destinate a convivere, quando nell'ipotesi a 14 ognuna sarebbe stata per conto proprio. Ecco allora la nuova ipotesi di riforma: Ravenna-Ancona; Genova-Savona; La Spezia - Marina di Carrara; Livorno - Piombino; Civitavecchia; Napoli - Salerno; Calabria; Sardegna; Sicilia Orientale; Sicilia Occidentale; Puglia; Venezia; Trieste. Adesso è già toto-sede: Ravenna potrebbe essere designata sede dell'Authority, se prevarrà un criterio che tenga conto della movimentazione di merci, ma ci sono forti spinte politiche che privilegerebbero Ancona. La riforma approvata ieri prevede che la nomina del presidente dell'Autorità portuale spetti al ministro, sentito il presidente di Regione interessata. Sono soppressi i comitati portuali. "Proprio perché solo una proposta, fin che siamo in tempo, occorre contrastarla con tutte le forze disponibili: istituzionali, politiche, imprenditoriali. A partire dai parlamentari e dai consiglieri regionali eletti a Ravenna". Secondo il vicensindaco con delega al Porto "il progetto Delrio, pur abbandonando l'ipotesi di un'unica Port Authority per l'Alto Adriatico e proponendo l'accorpamento Ravenna-Ancona, non salva né capra né cavoli. "Non si capisce perché il riferimento dell'area geografica – dice ancora Mingozzi - valga per Trieste, Venezia e Civitavecchia e non per Ravenna, unico porto dell'Emilia Romagna. Ravenna e Ancona hanno caratteristiche merceologiche e di movimentazione diverse e, soprattutto, opportunità di sviluppo e utilizzo di nuove aree che vedono il nostro scalo considerato priorità nazionale. Ravenna può essere competitiva in piena autonomia e ha le carte in regola per decidere investimenti utili a tutto il sistema portuale italiano. L'ipotesi governativa, anche se dovesse salvaguardare una specifica identità per i due porti, ci imbriglia in una mediazione al ribasso con la Regione Marche e, soprattutto, vincola le nostre decisioni a confini territoriali di un pezzo di Adriatico del tutto inventati". "Condivido – conclude Mingozzi – le proposte di governance semplificata, così come il nuovo meccanismo di nomina dei presidenti delle Port Authority, ma proprio per questo l'identità ravennate deve ribadire la propria autonomia. Se questo è il modo di difendere Ravenna, promesso dal Presidente della Regione Bonaccini nel corso di un recente incontro, allora non siamo messi bene. Un eventuale contentino di una presidenza portuale ravennate non sanerebbe guasti e disincentivi che la proposta Delrio si avvia a provocare". Reazioni diverse dal fronte anconetano. "Dobbiamo leggere nel cambiamento anche le opportunità. Con la riforma si ridefiniscono i confini delle Autorità portuali e si stabilisce il ruolo delle città. Dire che il porto di Ancona venga accorpato a quello di Ravenna vuol dire già mettersi in subalternità. Questa è una linea guida, non è detto che si finisca con questo disegno visto che siamo solo all'inizio del percorso", spiega il presidente della Regione Marche Luca Ceriscioli.

"E' chiaro – commenta Ceriscioli, che ha parlato a margine di un convegno sulla Macroregione Adriatico Ionica - che noi faremo di tutto per affermare l'importanza strategica del nostro porto, ma se Ancona dovesse diventare guida di un'area più grande non è che ci possa dispiacere. E' una prospettiva, quella della leadership di Ancona, sulla quale si ragionava, ad esempio, spostandosi più a sud. Nella ridefinizione della riforma può esserci anche un rafforzamento, un ampliamento del nostro ruolo. Noi ci lavoriamo perché possa diventare un'opportunità per fare meglio ed essere più efficaci. Il contributo nostro deve essere quello di una visione corretta della riforma".

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

Ravenna aderisce a Vanguard Initiative

Il progetto Vanguard Initiative è stato bandito dalla Comunità Europea e prevede di sviluppare progetti innovativi nel settore nell'Oil and Gas ed Energia, insieme ad altre regioni europee con fondi della Commissione Europea. La Regione Emilia-Romagna ha aderito fin dall'inizio, proponendo le aziende del polo ravennate dell'offshore. Grande l'entusiasmo fra le aziende del ROCA per questo progetto, che potrebbe portare occupazione nel nostro territorio.
Il prossimo incontro sarà a Bruxelles l'8 e il 9 luglio, al quale parteciperanno il presidente ROCA Franco Nanni, l'ing. Joachim Wilhelm della Rosetti e l'ing. Francesco Matteucci dell'ASTER.
Per ora, aziende di 20 regioni europee partecipano a Vanguard Initiative e la Regione Emilia-Romagna, assieme a Scozia, Lombardia e Paesi Baschi, è stata fra i precursori.

Bessi: "I nostri impianti tra i più sicuri al mondo

In occasione della visita alle piattaforme Eni, il consigliere del PD Gianni Bessi ha colto l'occasione per ribadire che l'esperienza di Ravenna nel settore energetico e industriale dimostra come, in questa fase di transizione, vi sia spazio per una sinergia nell'utilizzo di fonti rinnovabili e gas metano. "Il punto di partenza – ha affermato - per una posizione equilibrata e coerente ad ogni livello amministrativo è la proposta "European Energy Security Strategy" della Commissione europea. La nuova strategia ha l'ambizione di garantire la sicurezza dell'approvvigionamento energetico con la produzione locale di energia puntando sia sulle rinnovabili che sulla 'produzione sostenibile di combustibili fossili', gas metano in primis. Il terzo pilastro dell'"European Energy Security Strategy" è incentrato sul potenziamento della sicurezza, dell'efficienza e del risparmio energetico soprattutto quella legata al settore edilizio e ai trasporti. Coerentemente con questi principi a Ravenna è stato firmato il 10 ottobre scorso un documento di intenti fra istituzioni e associazioni di rappresentanza delle imprese e dei lavoratori per un nuovo approccio sulle questioni energetiche, che punti sia al sostegno delle fonti rinnovabili sia, cosa che rappresenta un passo avanti rispetto ai recenti scenari, alla verifica della possibilità di sfruttamento dei giacimenti di gas in Adriatico, ovviamente nel rispetto degli equilibri ambientali e sociali.
Come è emerso a Ravenna il 25 marzo scorso all'Offshore Mediterranean Conference dall'incontro con il direttore generale per le risorse minerarie ed energetiche del Ministero dello Sviluppo Economico, Franco Terlizzese, i nostri impianti sono tra i più sicuri al mondo, in quanto l'Italia ha normative tra le più stringenti in Europa e possiede competenze di alto livello nel campo dei monitoraggi.
Anche per questo – ha concluso - non ci si può mai fermare nella ricerca scientifica e tecnologica di fonti energetiche, tradizionali e alternative."

Rosetti, rimorchiatori per Sers e F.lli Neri

Sono tre i rimorchiatori in lavorazione ai Cantieri Rosetti. Il primo è stato commissionato dalla Sers che ha avviato la costruzione del 'gemello' del potente rimorchiatore Francesco Paolo. La consegna è prevista per l'inizio del 2016. Recentemente, poi, il cantiere Rosetti Marino di Ravenna e l'Armatore Fratelli Neri di Livorno hanno stipulato i contratti di costruzione di due rimorchiatori gemelli su progetto della canadese Robert Allan Ltd, tipo RAstar 3200 W Terminal Escort Tug da 90 tonnellate di tiro, provvisoriamente denominati C.118 e C.119 Rosetti. Le caratteristiche principali dei Rimorchiatori sono una lunghezza fuori tutto di 32 mt, una larghezza di 13,20 mt, l'immersione di progetto pari a 6,05 mt, una stazza lorda di 499 Ton TSL, una velocità massima di 13,5 nodi, una potenza massima complessiva de due motori principali di oltre 5000 Kw a 800 giri al minuto, per un tiro a punto fisso di 90 tonnellate in avanti ed 85 tonnellate indietro.
Tali rimorchiatori, con altissime prestazioni di manovrabilità e servizio towing ed escort, grazie ai sistemi di rilevazione di atmosfere pericolose e alle loro dotazioni di tipo ex-proof (luci esterne, apparecchiature di navigazione, macchinari di coperta) saranno specializzati nell'assistenza ai terminal LNG. Tra i motivi di grande soddisfazione di Rosetti e Neri per questi due nuovi contratti recentemente conclusi tra le rispettive Società, vi è anche la comune valutazione sulla riconfermata capacità dell'industria italiana delle costruzioni navali, di attrarre nuovi ordini, quando i drivers del contratto sono principalmente - come in questo caso - l'innovazione, la professionalità delle maestranze, il livello tecnologico dei manufatti e l'affidabilità del cantiere. Riprende così, con questi due nuovi contratti, quella collaborazione avviata sul finire degli anni '90 tra Rosetti e Neri, grazie alla quale il Cantiere di Ravenna ha già costruito in Italia, per quest'importante Armatore di Livorno, ben sette unità navali a cui ora si aggiungeranno i due nuovi Rimorchiatori C.118 e C.119 di progetto Robert Allan Ltd.
Le consegne dei rimorchiatori C.118 e C.119 sono previste rispettivamente entro gennaio e marzo 2017.

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

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

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

Cozze di qualità e specie rare nell'area delle piattaforme Eni

La coesistenza virtuosa tra pesca e attività estrattiva è alla base dell'evento realizzato presso una delle piattaforme Eni, al largo della costa di Marina di Ravenna. La piattaforma Amelia D ha ospitato, infatti, una visita dimostrativa, nell'ambito della manifestazione promossa dal Comune di Ravenna "La Cozza di Marina di Ravenna in festa", che ha visto la partecipazione delle Istituzioni locali e di numerosi ravennati. Quasi duecento persone a bordo di tre crew boats, le imbarcazioni usate per il trasporto del personale Eni: la visita, grazie alla collaborazione Cooperativa dei Pescatori "La Romagnola", ha ospitato una vera e propria dimostrazione di raccolta di cozze dalle gambe della piattaforma.

Da molti anni esiste un accordo tra Eni e i pescatori per l'esecuzione dell'attività di raccolta delle cozze. Questo coinvolgimento ha portato alla creazione di cooperative che ancora oggi effettuano la raccolta e l'immissione al consumo dei molluschi prelevati dalle parti sommerse degli impianti marini. L'Emilia Romagna è la prima regione per produzione di cozze in Italia, seguita dalla Puglia. Le piattaforme sono delle vere e proprie oasi di ripopolamento della fauna marina, una scogliera artificiale, dove, grazie al divieto di pesca e di transito natanti e grazie ai rigidi controlli ambientali eseguiti da Eni e dalle autorità di controllo, trovano il loro habitat riproduttivo ideale tutte le principali specie marine della zona.

In particolare, a tutela dell'ambiente marino vengono effettuati monitoraggi periodici da parte delle Capitanerie di Porto, delle Arpa competenti, di Ispra e Cnr-Ismar.

"La presenza di una fauna così ricca – commenta il direttore del distretto Eni, Nicola Salmaso – è la conferma che l'ambiente in cui operano le piattaforme non è inquinato. I continui monitoraggi garantiscono controlli costanti. Non solo. La nostra presenza in mare d'ora in poi servirà anche per collaborare con la Fondazione Cetacea per l'avvistamento di specie a rischio di estinzione".

"Il Comune di Ravenna è favorevole alle estrazioni a mare - spiega l'assessore alle Attività produttive, Massimo Cameliani. È stato fatto un protocollo provinciale con le imprese datoriali, dove diciamo che siamo favorevoli alle estrazioni a mare oltre le 12 miglia nel rispetto dell'ambiente, perché abbiamo una attività da tutelare". "Qui si è creato un polo d'eccellenza di aziende famose in tutto il mondo per la tecnologia dell'offshore, attorno alle piattaforme a Ravenna operano 6000 persone, tra lavoratori diretti e indiretti. Quindi - conclude Cameliani - è una industria da tutelare, unico caso in Italia e in Europa. Non si capisce perché dall'altra parte dell'Adriatico cominciano le estrazioni e il nostro paese invece rimane fermo".

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

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 · contshipitalia group

Lettera aperta del presidente nazionale CNA-Fita, Cinzia Franchini, a Delrio

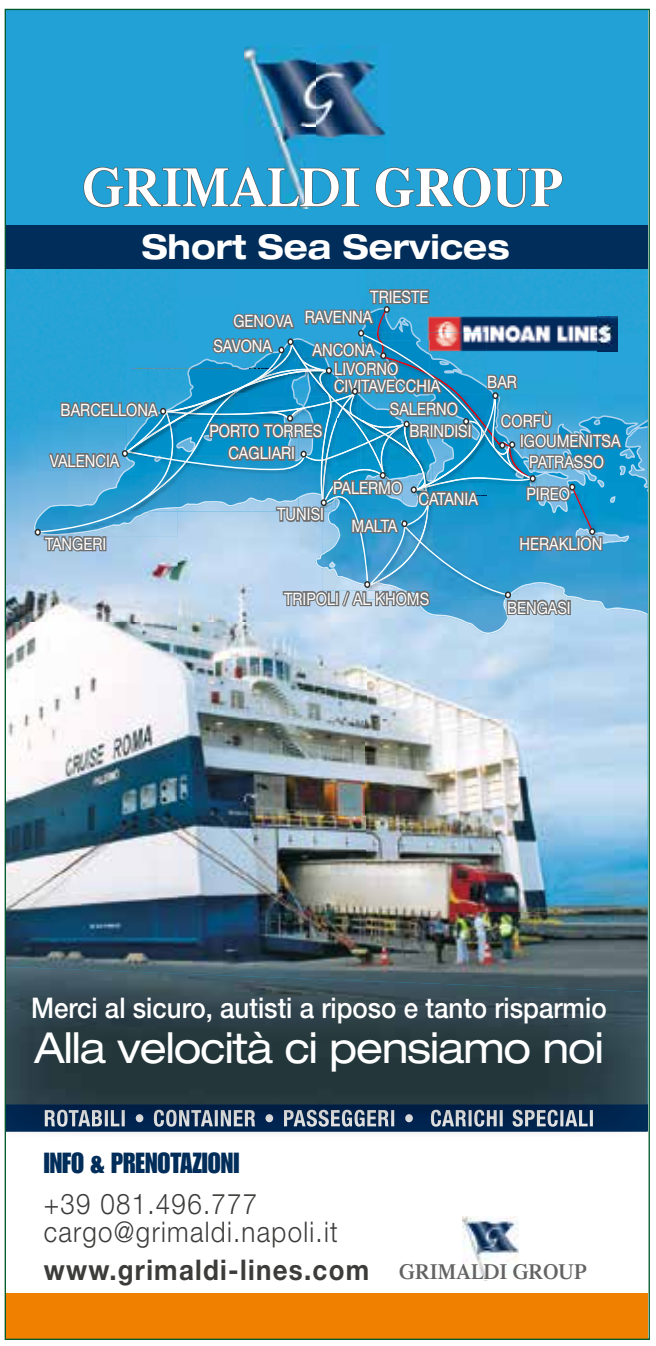
Salvare l'autotrasporto italiano

«Ancora irrisolta la questione dei soldi destinati alle deduzioni forfettarie. Le spese sostenute dalle imprese»

Illustre Ministro Delrio,
Le scrivo pubblicamente affinché sia chiaro, trasparente e condiviso il pensiero di CNA-Fita riguardo la ripartizione delle risorse economiche annuali destinate al settore che rappresento, l'autotrasporto, e più precisamente alle deduzioni forfettarie. La CNA-Fita ha assunto sempre comportamenti responsabili e improntati alla massima collaborazione con il Ministero da Lei governato. Siamo convinti, e lo abbiamo dimostrato nei fatti, che i momenti difficili vadano affrontati con sforzo comune, nella condivisione dei problemi reali e nell'interesse collettivo.
Una delle questioni urgenti ancora irrisolte è quella dei fondi destinati alle deduzioni forfettarie.
Si tratta di deduzioni e crediti d'imposta essenzialmente legati al recupero forfettario delle spese sostenute dagli autotrasportatori per le trasferte in relazione ai trasporti personalmente effettuati dall'imprenditore, titolare di ditta individuale, o dai singoli soci di società di persone. E' un beneficio essenziale per la sopravvivenza di migliaia d'imprese artigiane che subiscono, quotidianamente, concorrenza sleale e dumping sociale da parte di aziende di altri paesi, principalmente dell'est Europa, ma anche di società italiane che hanno da tempo delocalizzato sfruttando l'opportunità di costi decisamente più bassi (costo del lavoro, carburante, assicurazioni, pedaggi, pressione fiscale). Il tutto in un periodo storico di drammatica congiuntura economica.
A gennaio di quest'anno, proprio in occasione del riparto delle risorse economiche destinate all'autotrasporto, quando ci fu riferito informalmente, dal Ministero dei Trasporti, che il reale tiraggio delle deduzioni forfettarie non avrebbe superato i 60 milioni di euro, dei 250 complessivamente destinati alla categoria, CNA-Fita ribadì con chiarezza che alla verifica effettiva della reale somma impiegata, avremmo comunque messo in cima alla lista delle priorità questa voce, precisando che mai e poi mai saremmo stati disponibili ad accogliere riduzioni delle quote giornaliere per i rimborsi. In quell'occasione la voce destinata alle deduzioni è stata tagliata di quasi il 50%, passando dai 113 milioni di euro del 2014, ai 60 attualmente previsti. Per le altre voci diversamente non è stato fatto altrettanto. Anzi, allora, qualcuno pretendeva di mettere nel conto ulteriori 5 milioni per UIRNET, una piattaforma logistica già ampiamente finanziata; la nostra Associazione fu l'unica ad opporsi, tanto che quella proposta fu poi annullata.
Oggi, a distanza di qualche giorno dalle scadenze previste per le dichiarazioni dei redditi, più o meno formalmente, ci è stato comunicato dallo stesso Ministero dei Trasporti attraverso la Presidente Dell'Albo, la dottoressa Di Matteo, che la somma necessaria a coprire le spese per le deduzioni forfettarie è pari a 186 milioni di euro e quindi molto al di sopra dei 60 calcolati. Un dato certificato dal Ministero dell'Economia attraverso l'elaborazione delle passate dichiarazioni dei redditi, e che, se confermato, certificherebbe quanto la nostra richiesta sia reale e assolutamente giustificata dalle esigenze delle imprese che rappresentiamo.
Ieri come oggi, Ministro Delrio, CNA-Fita Le ribadisce le priorità reali per le imprese italiane mettendo al primo posto le deduzioni forfettarie, a seguire i pedaggi, quindi il SSN, gli investimenti e la formazione. Seguendo questa gerarchia, se ratificato il dato economico relativo alle deduzioni, è possibile recuperare i 126 milioni mancanti attraverso una rimodulazione percentuale delle altre voci di costo.
Diversamente, a causa di una informazione clamorosamente errata e ampiamente sotto stimata dello stesso Ministero dei Trasporti, gran parte delle nostre imprese si troverebbe a subire un danno insopportabile e qualora volesse sopravvivere sarebbe costretta all'illegalità. Le priorità attese e concordate vanno rispettate pena la perdita di credibilità.

Mi preme ricordarLe poi che proprio dalla CNA-Fita è stata avanzata una proposta dettagliata, che Le rinnovo, per trasformare i rimborsi sui pedaggi autostradali, attualmente a carico dello Stato per circa 200 milioni di euro, in sconti da concedere direttamente al casello a carico dei concessionari.
In un solo colpo si potrebbe risparmiare restituendo un effettivo beneficio economico per le imprese, erogando in tempo reale lo sconto e soprattutto rendendo più equo il rapporto con i concessionari autostradali che, dopo aver totalizzato negli ultimi anni utili più che ragguardevoli, malgrado la crisi, continuano a chiedere concessioni, dilazioni e allungamenti delle stesse.
Illustre Ministro, noi crediamo che le soluzioni ci siano, occorre la volontà di attuarle.
Nel rilancio della nostra azione di rappresentanza il fermo dell'autotrasporto rappresenta l'estrema ratio. Lo conferma il fatto che questo strumento non è mai stato utilizzato nel corso della mio mandato presidenziale.
Al contrario è stato evidente il nostro impegno al dialogo e ad evitare il più possibile qualsiasi forma di ostruzionismo e disagio. Purtroppo però, la situazione attuale lo renderebbe l'unica reazione possibile. Siamo convinti che quanto sopra descrittoLe possa aiutarci a trovare, insieme, la necessaria risposta ad imprese che assolvono un ruolo fondamentale per l'economia del nostro Paese e che stanno soffrendo condizioni economiche ancora fortemente negative.

Cinzia Franchini
Presidente Nazionale CNA-Fita



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