#Nessun dorma

Come tutte le grandi scoperte esplorative anche quella di Zohr è piena di [...]

Questa e altre storie ti aspettano su **eniday.com**

www.portoravennanews.com

mensile

porto di ravenna

il porto dell'Emilia Romagna

FOCUS

Sicurezza e competitività

BPER: Banca 150 Da 150 anni Vicina. Oltre le attese.

FORUM NAZIONALE
Ravenna, 25-27 maggio 2017

Porto di Ravenna - Reg. Trib. Ra n. 1401 del 26/11/2012 - Editore Mistral Comunicazione Globale s.a.s - Dir. Resp. M. Vittoria Venturelli - Suppl. al n. 2 del 24/05/2017

sommario

Focus Sicurezza e competitività

FORUM NAZIONALE
Ravenna, 25-27 maggio 2017

I porti facciano squadra

p. 3

Pronti alle sfide lanciate dagli scenari marittimi

Giovanni Pettorino
Comandante regionale della Guardia costiera della Liguria e Comandante del Porto di Genova
p. 4

Bonaccini, De Pascale, Rossi: Ravenna piattaforma logistica europea

p. 8

Il "sistema mare" e la sicurezza

Cesare Guidi
Presidente Angopi
p. 10

Riconoscimento ai servizi tecnico-nautici di Genova

p. 15

Il ruolo del Gruppo Ormeggiatori di Ravenna

Mauro Samaritani
Presidente del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Ravenna
p. 16

Gli obiettivi fissati dal I Forum di Catania e i risultati già conseguiti

p. 16

L'assemblea di Ravenna rilancia la competitività degli agenti marittimi e dei porti italiani

Gian Enzo Duci
Presidente Federagenti
p. 18

Nobel alle Capitanerie di Porto

p. 19

Carlo Cordone: "Occorre recuperare vitalità economica"

Carlo Cordone
Presidente Associazione Agenti Marittimi Raccomandatari e Mediatori Marittimi di Ravenna
p. 20

Foto: Paolo Pizzimenti

©Edizioni Mistral

redazione@portoravennanews.com - 335 6194107

Fotocomposizione e stampa: FullPrint - Ravenna

FULL PRINT www.fullprint.it ARTI GRAFICHE
Ravenna · Via Giulio Pastore, 1x · 0544 684401

RAVENNA eventi.net
il meglio degli eventi a Ravenna e provincia

I porti facciano squadra

Il ministro Delrio al forum di Angopi e all'Assemblea di Federagenti

Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio, è stato al centro dell'attenzione durante il forum sulla Sicurezza di Ancopi e l'assemblea annuale di Federagenti.
"L'Italia ma anche l'Europa - ha affermato Delrio - devono proporsi come un *unicum* dal punto di vista marittimo. La sicurezza è fondamentale e da questo punto di vista i porti italiani sono ben presidiati. Il nostro sistema portuale deve programmare i suoi interventi come un tutt'uno. Siamo un unico grande molo nel Mediterraneo, da dove devono entrare le merci per il Sud Europa.
"Per intercettare i traffici - ha aggiunto Delrio - si deve lavorare insieme, non farci la guerra a 20 chilometri di distanza, ma aiutarci a fare squadra per vincere la competizione con gli scali del Nord Europa e del Nord Africa. E credo che siamo sulla strada giusta".
Insomma "essere insieme è il punto chiave: mare e logistica sono una risorsa straordinaria per sviluppare lavoro e occupazione".
Da questo punto di vista "la sicurezza è la premessa per essere produttivi".
Anche l'Europa, ha proseguito il ministro, "si deve vivere come un *unicum* dal punto di vista marittimo". Per esempio per sviluppare le autostrade del mare, per le quali servono collegamenti interni, non su gomma, ma su nave e ferro. Da qui l'invito a "favorire il pagamento di tasse basse per le merci su ferro, andando ad aumentare i pedaggi per quelle su gomma".
Per quanto riguarda la riforma italiana "viaggia tra semplificazione dei dragaggi, infrastrutture portuali e sinergie tra le diverse Autorità. Piemonte e Liguria si pensano come un *unicum* dal punto di vista logistico". Negli ultimi tre anni sono stati investiti sul ferro 237 miliardi di euro. "In conclusione, c'è da vincere una sfida importante e siamo incamminati come non mai con spirito di squadra. La migliore garanzia che si vada avanti è esserci tutti insieme". Per questo agli operatori e ormeggiatori che lo vedono come una 'stampella' della riforma, Delrio risponde che "può essere anche essere abbandonata senza problemi. Avere suscitato interesse darà una forza straordinaria al cluster marittimo, per cui dobbiamo provare a migliorarci ogni giorno".
Il ministro si è quindi soffermato sul progetto di sviluppo di Ravenna. "Il piano decolla assolutamente. Il lavoro sta procedendo bene e sono molto soddisfatto della nuova armonia tra Comune e Autorità di sistema portuale. Con il nuovo presidente, Daniele Rossi, abbiamo già avviato la revisione del progetto. Ora è assolutamente in grado di decollare. Siamo molto fiduciosi, abbiamo cercato di non perdere i finanziamenti. I fondi, quindi, ci sono.
Ravenna è un porto molto importante. Ho già riunito la prima cabina di regia, voglio dare al coordinamento dei porti del Nord Est un impulso molto forte in modo che l'area logistica si offra al mercato internazionale come un'unica grande area e quindi aumenteranno le opportunità anche per il porto romagnolo. Si tratta dell'unico porto canale d'Italia e farà benissimo la sua parte nel sistema del Nord Est".
"Sulle infrastrutture - ha commentato il ministro - alcuni lavori sono in corso e altri stanno per essere sbloccati", sono state semplificate le norme sui dragaggi, "essenziali per Ravenna e presto sarà pronto il cronoprogramma dei lavori".
Delrio ha anche parlato di governance delle Autorità di sistema: "Non è il ruolo dei sindaci stare dentro i comitati portuali. Le leggi vanno interpretate nel loro spirito non solo attraverso Tar e Consigli di Stato, altrimenti il Paese non si muove". Secondo Delrio è "un errore grave" che i sindaci si propongano per i board portuali. I comitati portuali "sono comitati di gestione e ci vogliono caratteristiche analoghe a quelle dei presidenti". E anche se i sindaci le avessero, "se non formalmente è sostanzialmente incompatibile con lo spirito della legge autoproclamarsi dentro. Abbiamo emanato direttive di chiarificazione, spero ci sia buon senso".

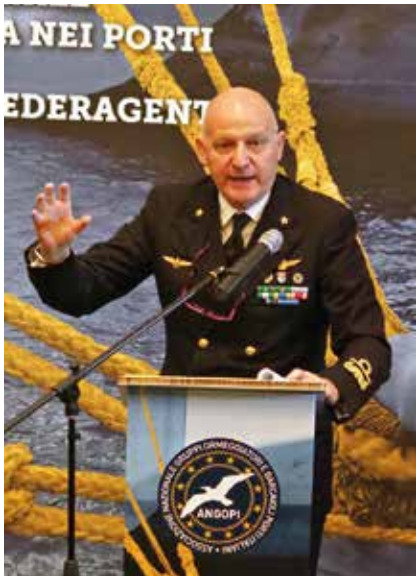
L'Ammiraglio Pettorino:
"Servizi tecnico-nautici
all'altezza di compiti fondamentali"

Ammiraglio Ispettore (cp)
Giovanni Pettorino
Comandante regionale della Guardia costiera della Liguria e Comandante del Porto di Genova

Pronti alle sfide lanciate dagli scenari marittimi

Il forum nazionale sulla sicurezza dei porti giunge oggi alla sua seconda edizione. Un'iniziativa che ci sta particolarmente a cuore, perché ha il pregio di riunire, favorire e rinsaldare il confronto tra tutti i soggetti istituzionali che concorrono alla gestione e allo sviluppo del nostro sistema portuale, nel comune denominatore della sicurezza, fattore imprescindibile per lo sviluppo della nostra economia marittima.
L'anno che è trascorso dalla prima edizione del forum in quel di Catania, sarà certamente ricordato come quello in cui ha visto la luce l'attesa riforma della legge portuale.
Ad oltre vent'anni dalla legge 84 del 1994, il decreto legislativo 4 agosto 2016, n.169, traducendo in norma gli indirizzi programmatici del piano strategico nazionale, ha indicato a tutti gli attori - pubblici e privati - la 'rotta' della nuova governance portuale, incentrata su una dimensione multiscalo e pensata in un'ottica di distretti logistici.
Il 2016, inoltre, spostando l'attenzione dal piano nazionale

a quello europeo, verrà certamente ricordato per l'adozione del regolamento europeo 2017/352 del 15 febbraio 2017, che ha istituito un quadro per la fornitura e la trasparenza dei servizi portuali.
La norma europea riveste – sotto il profilo della salvaguardia della sicurezza – grandissima importanza, perché reca un riconoscimento implicito – ma non per questo meno significativo – della bontà e validità del 'sistema italiano' di organizzazione e gestione dei servizi-tecnico nautici.
Infatti, il legislatore europeo, dopo un lungo e articolato iter che ha visto il coinvolgimento e il contributo (in fase ascendente) degli stati membri e degli operatori del cluster marittimo, ha sostanzialmente riconosciuto la peculiarità dei servizi tecnico-nautici rispetto alle altre prestazioni di natura puramente commerciale che vengono rese nei porti.
Differenziando opportunamente i servizi commerciali resi alle merci ed alla nave dalle prestazioni strumentali alla sicurezza della nave e, quindi, dello scalo, il regolamento europeo ha fatto salve le specificità dei servizi – quali quelli di pilotaggio, rimorchio e ormeggio – che devono necessariamente rispondere a precisi canoni di universalità e continuità che solo un regime pubblicistico può assicurare con assoluta certezza.
Tali contenuti, proiettati nel panorama italiano, rafforzano il comune convincimento secondo cui solo un modello di stampo pubblicistico può garantire una pronta e continua disponibilità operativa degli assetti dei servizi tecnico-nautici per assolvere alle esigenze che, su richiesta dell'autorità marittima, possono vericarsi per la sicurezza del porto e della navigazione in generale.
Visto il luogo in cui ci troviamo, è fin troppo facile citare – a titolo di esempio – l'evento che nel 2015 ha visto impegnati, in prima persona, i componenti del Gruppo Ormeggiatori di Ravenna, i quali, in presenza di condizioni meteo-marine proibitive, hanno contribuito a strappare a morte certa tre naufraghi della m/n Gokbel … in uno slancio che ha accomunato l'intera comunità marittimo-portuale di Ravenna, evidenziando, ancora una volta, il ruolo imprescindibile degli ormeggiatori e, più in generale, dei servizi tecnico-nautici, ai fini dell'efficienza e della sicurezza portuale.
In questa sede è, quindi, importante sottolineare, in linea con gli autorevoli interventi che mi hanno preceduto, come le novelle normative hanno ribadito la centralità dei temi legati alla sicurezza, e, con essi, il ruolo di garanzia e regolamentazione rappresentato dall'autorità marittima,



custode e responsabile della sicurezza globale dello scalo, in sinergia e armonia con l'autorità di sistema portuale, con gli operatori dei servizi tecnico-nautici e, in una dimensione realmente inclusiva, con tutti gli operatori che si interessano – a vario titolo – al 'vettore nave'.
Quella convinta, autentica, concreta sinergia di azioni e di intenti tra gli operatori e le autorità (… marittima, di sistema, ma anche doganale e di governo del territorio …), che la 'nuova' legge portuale pone al centro del proprio orizzonte riformatore, quello stesso spirito unitario - consentitemi di affermare - ispira anche l'idea, lo spunto che sta alla base dell'iniziativa arrivata oggi al suo secondo appuntamento annuale.
Proprio in questa ottica, nella direzione che porta alla sinergica aggregazione e al confronto costante, poco più di un anno fa, è nato a Catania il Forum nazionale sulla sicurezza nei porti, inziativa fortemente voluta da tutti noi nell'intento di rafforzare e rinsaldare quel significativo, quotidiano, imprescindibile confronto, scambio e interrelazione che sussiste tra gli attori del cluster e del mondo marittimo.
L'anno scorso il 1° forum si è concluso con la sottoscrizione di una dichiarazione d'intenti, una sorta di road map che ha tracciato la direttrice per il lavoro che tutti noi avremmo poi sviluppato nel concreto.
Numerosi sono, infatti, i 'tavoli tecnici' che hanno preso il via dopo l'incontro di Catania, sedi privilegiate – e permanenti - ove poter affrontare le criticità, individuare soluzioni condivise a problemi comuni e valorizzare 'pratiche virtuose'.
Grazie al dialogo tra il comando generale, la competente direzione generale del MIT, i rappresentanti delle diverse amministrazioni, le associazioni di categoria, gli operatori dei servizi e gli esponenti del cluster marittimo, sono stati raggiunti significativi risultati.
Ne ricorderò alcuni, cercando di tracciare una sorta di bilancio del lavoro svolto:
- l'istituzione, presso il ministero, di un 'osservatorio permanente sulla sicurezza e sull'efficienza dei servizi tecnico nautici nei porti', varato con decreto interdirigenziale, a firma congiunta del comandante generale e della competente direzione generale;
- l'istituzione di un 'premio per la sicurezza del trasporto marittimo', da assegnarsi a coloro i quali si siano distinti in attività di rilievo per la sicurezza;
- la sottoscrizione di un protocollo tecnico operativo tra il comando generale e Federpiloti, per la creazione di team operativi misti per le emergenze; in tale contesto sono stati avviati significativi momenti formativi presso i comandi base aeromobili del Corpo a beneficio dei piloti (ad oggi, sono stati già abilitati quattro piloti).
Non posso non citare, inoltre, quale concreta testimonianza delle potenzialità che sviluppa il confronto e il dialogo, la circolare a firma congiunta del comandante generale e della competente direzione generale, recante 'linee guida' per il servizio di pilotaggio tramite vhf, i cui contenuti sono scaturiti proprio dagli approfondimenti condotti nei citati 'tavoli tecnici'.
Infine, merita un cenno la sinergia attivata con la direzione generale della prevenzione sanitaria del Ministero della salute, con la quale è stata condivisa l'adozione di apposite linee di indirizzo per la verifica del mantenimento dei requisiti psicofisici dei piloti, poi recepite con apposita circolare.
Il 2° forum, che si svolge in questa meravigliosa città, culla di cultura e di arte, straordinaria città di mare, ha rappresentato l'occasione per fare il punto sulle iniziative avviate, per evidenziare le nuove sfide del nostro sistema portuale e, soprattutto, per condividere e rilanciare l'impulso a proseguire nel lavoro congiunto, nel comune intento di contribuire – ciascuno con la propria specificità e le connesse responsabilità - alla crescita ed al 'sicuro sviluppo' del settore portuale.
È evidente per tutti noi come il sistema portuale italiano, per poter competere nel mercato globale, deve poter intercettare percentuali sempre più significative delle grandi linee di transhipment che solcano il Mediterraneo, e dovrà, quindi, perseguire le direttrici dello sviluppo infrastrutturale, dell'integrazione dei sistemi logistici e dell'aumento dell'efficacia dei propri servizi, materiali ed immateriali.
Rispetto a quest'ultima tematica, consentitemi di evidenziare come l'autorità marittima – con impegno crescente

– nell'ultimo anno ha proseguito sulla strada della modernizzazione, della semplificazione, standardizzazione e digitalizzazione degli adempimenti amministrativi connessi all'arrivo delle navi.
Come il comandante generale - l'Ammiraglio Vincenzo Melone - ha più volte evidenziato in altre occasioni d'incontro con gli operatori del cluster, gli sforzi che il corpo sta profondendo per aumentare il numero degli scali in cui opera il PMIS, la national maritime single window, la piattaforma informatica attraverso cui il vettore navale si interfaccia con tutte le amministrazioni interessate al 'ciclo nave', testimonia quanto elevato sia il livello di attenzione verso tutti gli elementi che devono contribuire ad aumentare la competitività del nostro sistema portuale.
La strada percorsa in questi anni dal Corpo ci ha dotato di strumenti tecnologici in grado di fornire servizi sempre più efficienti a beneficio dell'utenza marittima, quindi di generare valore aggiunto, agendo costantemente nel fermo convincimento che snellire e digitalizzare – oltre ad essere un preciso obiettivo programmatico per la pubblica amministrazione – diventa anche un risparmio reale, di energie e di risorse (… sto pensando, sembra banale ma non lo è, ai risparmi generati dal venir meno dell'obbligo di apporre la marca da bollo sulle domande d'accosto …).
L'incidenza di questi strumenti digitali sul lavoro quotidiano di tutti noi è straordinaria, ci semplifica la vita e aumenta, al contempo, l'efficienza dei processi … sono certo che questa affermazione trovi negli agenti marittimi – che si accingono ad aprire i lavori della 68ª assemblea generale di Federagenti – una convinta adesione.
Accanto al PMIS, inoltre, non posso non fare un veloce cenno alla concreta utilità dei sistemi di monitoraggio e informazione del traffico navale che compongono il VTMIS, forieri, anch'essi, di sensibili contrazioni dei tempi 'improduttivi' per le navi.
Cito, a mo' di esempio, la nota inziativa in corso, sviluppata in proficua sinergia con l'Agenzia delle dogane, per lo sdoganamento in mare delle merci (c.d. *preclearing*), una prassi virtuosa che, a norme invariate, contribuisce al rilancio della competitività dei porti nazionali.
Prima dei saluti, dei ringraziamenti e degli auguri di buon lavoro per il prossimo anno che l'ammiraglio Vincenzo Melone formula idealmente al forum … e non prima di aver rivolto, a nome del comandante generale e mio personale, i più sinceri auguri al comandante Cino Milani per la sua meritata nomina a vice presidente dell'Associazione europea dei piloti … permettetemi di indicare quelle che il comandante generale ritiene debbano essere le linee guida su cui sviluppare nell'immediato futuro i lavori del forum:
- ricercare forme, termini e condizioni per istituzionalizzare, o comunque implementare in misura crescente, il ricorso allo strumento – utilissimo – della 'Commissione accosti' presso ciascuna Capitaneria di porto, quale ulteriore, quotidiano momento di coordinamento e raccordo tra tutte le componenti di sicurezza;
- ricercare e 'cristallizzare' ulteriori forme di stabile raccordo e confronto interno tra gli operatori dei servizi di pilotaggio, ormeggio e rimorchio, calibrate sulle specificità del singolo intervento e/o della singola operazione di accosto che li vede congiuntamente impegnati, per facilitare e promuovere ogni ulteriore occasione di 'analisi preventiva del rischio' specifico connesso alle peculiarità di quella manovra e/o di quello specifico intervento.
Nell'auspicio – anche mio personale - che si portino a compimento queste, come tutte le altre inziative avviate, e che le stesse possano essere sempre più proficue e realmente rispondenti a concrete esigenze di crescita e sviluppo, a nome del Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Vincenzo Melone, concludo il mio intervento assicurando al cluster e agli operatori oggi riuniti che potranno sempre contare sul ruolo di garanzia del comandante del porto, costantemente impegnato a ricercare le migliori soluzioni che consentano di coniugare 'sicurezza' e 'sviluppo dei traffici', coordinatore di attività di regolamentazione irrinunciabili per conferire sicurezza ed efficienza ai processi portuali, sempre aperto al confronto e al costruttivo dialogo con tutte le istituzioni del territorio, *in primis* quelle della città, per superare insieme le 'sfide' che i nuovi scenari della 'marittimità' ci pongono.

Ammiraglio Ispettore (cp)
Giovanni Pettorino

Bonaccini, De Pascale, Rossi: Ravenna piattaforma logistica europea

Stefano Bonaccini
Presidente Regione Emilia-Romagna

Michele de Pascale
Sindaco di Ravenna

Sono stati incentrati sul potenziamento infrastrutturale del porto gli interventi del presidente della Regione E.R. Stefano Bonaccini, del sindaco di Ravenna Michele de Pascale e del presidente dell'Autorità di sistema portuale Daniele Rossi.

Per Bonaccini "occorre abbassare i fondali di tre metri o anche qualcosa in più. Il porto dell'Emilia-Romagna – ha aggiunto – è tra i più rilevanti di tutto l'Adriatico. Ed è cresciuto molto". Ora però serve quel "salto di qualità che da troppi anni non è stato realizzato". E che passa per l'abbassamento dei fondali per un "porto più competitivo e moderno". "Si devono attivare i 220 milioni di euro di investimento - prosegue Bonaccini - per fare arrivare navi più grandi e creare posti di lavoro".

"Noi ci crediamo molto": l'export regionale vale 56 miliardi di euro e "siamo la sesta regione più attrattiva d'Europa per investimenti dall'estero".

Le priorità del sindaco Michele de Pascale sono "abbassamento dei fondali, connessioni, infrastrutture stradali e ferroviarie, terminal.

"Siamo impegnati come amministrazioni locali affinché la portualità italiana giochi un ruolo importante".

Per il sindaco il valore aggiunto del porto romagnolo è rappresentato dal retroporto: "L'escavo dei fondali è importante, ma la differenza la fanno quei 100 ettari di terreni a ridosso del porto che possono farne una piattaforma logistica europea. A partire da Largo Trattaroli, è quella l'area di maggior pregio dalla quale iniziare a investire.

Stiamo spingendo molto, inoltre, sugli accordi con Rfi per potenziare i collegamenti ferroviari. Oggi solo il 13% delle merci viaggia su treno, dovremo salire in fretta almeno al 30%.

Stiamo firmando con Rfi un accordo per realizzare nell'arco di un paio di anni, due scali merci, in destra e sinistra Candiano, per evitare ai treni che operano sul porto di transitare dalla stazione centrale. Questi investimenti vanno nella direzione di rendere sempe più competitivo il nostro scalo".

"Tutto questo senza perdere mai di vista la sicurezza sul lavoro che per noi è centrale. Abbiamo già pagato un prezzo molto alto".

"Approfondimento dei fondali, nuove piattaforme logistiche e nuove infrastrutture portuali".

Ribadito l'impegno prioritario per l'approfondimento dei fondali, ma anche per investimenti nelle ferrovie. L'importanza delle aree da sviluppare

Questa la ricetta per affrontare le sfide della competitività, secondo il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Daniele Rossi.
"Stiamo lavorando duramente e siamo ottimisti" ha spiegato Rossi.
Intanto, Rossi porta a casa la firma del protocollo d'intesa con il Comando generale della Capitaneria di porto per migliorare la sicurezza della navigazione, con l'installazione del secondo vessel traffic service, vts, in Adriatico.
Un sistema che fornisce tutte le informazioni sulla movimentazione delle navi per evitare situazioni di pericolo.
Non solo. Nei prossimi giorni sarà siglato un secondo protocollo per aggiornare quello del 2008 sulla sicurezza del lavoro portuale.
"Ap, Cooperativa portuale, sindacati e Confindustria si impegnano ad accrescere formazione e controlli".
Per il canale Candiano, prosegue, c'è in vista anche il rifacimento delle banchine, ora non adeguate alle normative sismiche: ci saranno "disagi" per gli operatori e "costi elevatissimi", ma, sottolinea Rossi, "il porto sarà più funzionale e sicuro".
La concorrenza tra porti e imprese "non può essere distorta da diversi livelli di normative sulla sicurezza".
Rossi ribadisce l'importanza di avviare l'approfondimento dei fondali "in una prima fase a 12,50 metri, e in futuro a 14,50. Nella prima fase rifaremo anche le banchine portuali portandole 14,50 metri. Un intervento complesso e oneroso visto che abbiamo 24 km di banchine. Contemporaneamente avvieremo la costruzione dell'impianto di trattamento dei materiali di escavo, dove opereremo in sinergia con altri due scali adriatici. Con parte del materiale di escavo realizzeremo la piattaforma logistica, il nostro vero obbiettivo al quale lavoriamo in perfetta sinergia con il sindaco de Pascale e il presidente Bonaccini".

Daniele Rossi
Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Cesare Guidi
Presidente Angopi

Il "sistema mare" e la sicurezza

A un anno di distanza dal vertice di Catania, Ravenna ospita il secondo Forum nazionale sulla sicurezza. "Sono lusingato che sia stato affidato all'Angopi il compito di organizzare l'assise sui porti"

Sono particolarmente lusingato che all'Angopi sia stato richiesto di organizzare il II Forum nazionale sulla sicurezza nei porti, anche perché abbiamo potuto realizzarlo qui a Ravenna.
Questo è importante poiché ci permette di mettere a fuoco, in occasione di questo straordinario evento la nostra capacità organizzativa (e ringrazio i colleghi di Ravenna) e dall'altro canto, come romagnoli della marina, far conoscere il nostro rapporto con il mare. E sì perché, sembrerebbe che agli emiliani/romagnoli, nati e vissuti lungo la costa, sia mancata quella attitudine, quella passione… vivida e pro-

fonda che si traduce nella capacità di ricavare dalla vita e dal lavoro nel mare un vero sostentamento.
È pur vero che mamma natura ci ha chiamati a vivere e operare in un piccolo mare che soprattutto nella sua parte nord-occidentale presenta coste basse, poco declivi, facili a interrarsi per effetto delle correnti marine e delle fiumane. Mare piccolo, è vero, ma, e noi del mestiere possiamo sicuramente dirlo, imprevedibile e spesso rabbioso proprio per questo degno di uomini esperti e capaci.
Allora si può affermare per la somma delle caratteristiche che richiamavo, che da sempre i romagnoli di mare possiedono pregi e competenze assai spiccati e tali da poterli proporre e a nessuno secondi.
Venendo ai temi del convegno, voglio dire che nel I Forum - nato dalla felice intuizione della Federazione Italiana dei Piloti dei Porti, condiviso dalla Direzione Generale e dal Comando Generale a cui noi come Angopi, Assorimorchiatori, Federimorchiatori e gli altri componenti del cluster abbiamo convintamente aderito…, - il dibattito relativo alla gestione delle problematiche del sistema mare, si è basato in modo precipuo su una visione della sicurezza, non solo intesa quale fattore di sviluppo e di promozione

dei traffici marittimi (obiettivi fondamentali e irrinunciabili) ma anche come "modello alto di civiltà", che si qualifica sempre più nel fare sistema. Sistema inteso come vero valore aggiunto a cui legare un insieme di scelte tecniche o per meglio dire "aspetti tecnici della materia", anche per valorizzare tutto un ambiente e un modo di vita, che trova le sue valide radici in quei costumi e quei capisaldi morali/professionali che fanno parte dell'orgoglio e dell'identità di ogni uomo di mare.
È in questo senso che va riaffermato il valore di una forte "cultura della sicurezza" all'interno di un settore così delicato come il nostro […] quindi non un costo improprio, un accessorio, ma una forma di investimento che offre garanzia di qualità al servizio, al porto, al bene comune.
Permettetemi solo una rapidissima riflessione.
In genere lo shock dell'11 settembre ha procurato nel mondo reazioni a catena determinato dalla costruzione di un apparato di sicurezza gigantesco, ipertrofico, invasivo, costosissimo. Abbiamo dovuto adattarci a notevoli cambiamenti in molte direzioni: disagi quotidiani, violazioni della nostra privacy, lunghe attese ai check-in, forte limitazione dei prodotti trasportabili in cabina, divieto di iPad, PC e altri dispositivi elettronici dai voli provenienti da Africa e Medio Oriente. C'è chi ha cancellato interi paesi dalle proprie destinazioni di viaggio.
E c'è una domanda angosciante: tutto questo ci sta rendendo più sicuri?
Tornando al nostro tema ci incontriamo a poco più di un anno di distanza dall'appuntamento di Catania, al termine del quale erano state individuate alcune iniziative volte al comune interesse della promozione e della crescita della qualità dei servizi nei porti, indicando nella sicurezza il fattore imprescindibile alla base della loro erogazione e della loro obbligatorietà ove del caso.
Fra gli appartenenti al cluster marittimo, la sicurezza rappresenta un valore profondamente condiviso, al punto che la legittima tutela degli interessi di ciascuna categoria è perseguita attraverso le singole Associazioni nel rispetto delle regole stabilite dall'Autorità Marittima: regole da rispettare affinché le operazioni di arrivo e partenza delle navi avvengano in modo sicuro.
Il modello organizzativo definito dal legislatore, che vede i servizi tecnico nautici operare sotto il controllo e la vigilanza dell'Autorità marittima, ha dimostrato di ben funzionare, fornendo ai porti un presidio di sicurezza, economicamente sostenibile, il cui apporto va abbondantemente oltre la sola attività istituzionale e i vari encomi che arricchiscono le bacheche dei Stn di Ravenna lo stanno certamente a testimoniare.
Lo stesso Osservatorio permanente sulla sicurezza e l'efficienza dei servizi tecnico nautici nei porti, recentemente costituito dalla competente Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e al quale tutte le Associazioni del cluster partecipano, ha fra i suoi compiti quello di migliorare l'efficienza dei porti, sempre, però, garantendo al riguardo che tali valori siano perseguiti all'interno di una cornice di legalità e sicurezza.
Non è irrilevante il fatto che l'iniziativa di oggi sia stata organizzata con il supporto di Fedepiloti dall'Angopi congiuntamente e contestualmente a Federagenti; si tratta di un'ulteriore conferma dell'identità di vedute che su questo tema c'è non solo tra erogatori dei servizi tecnico-nautici, ma anche fra utenti e prestatori dei servizi tecnico nautici. Siamo infatti tutti consapevoli che la pericolosità del transito navale in spazi sempre più ristretti non è affatto un residuo del passato, destinato quindi a sparire con la introduzione delle nuove tecnologie ma un'esigenza insopprimibile da monitorare e prevenire continuamente.
I relatori che interverranno durante i lavori riferiranno dettagliatamente i risultati conseguiti nel corso dell'intensa attività successiva al I Forum e indicheranno gli obiettivi che sono stati individuati per il II Forum.
A me preme nell'avvio di questi lavori, condividere con voi alcune brevi considerazioni riguardanti importanti novità di particolare interesse per le materie che stiamo trattando recentemente intervenute in ambito internazionale, europeo e nazionale e che certamente potranno favorire il perseguimento di quegli obiettivi.
Parto dall'ambito nazionale perché, con specifico riferimento alla sicurezza, ritengo di straordinaria importanza la legge 230/2016, in quanto, meglio specificando quel

modello organizzativo a cui ho fatto prima riferimento, per la prima volta in una norma di rango primario vengono disciplinate l'erogazione e le circostanze che giustificano l'obbligatorietà del servizio di ormeggio, individuando in un decreto ministeriale il provvedimento per la sua regolamentazione, che viene quindi sottratta dalle condizionanti pressioni locali e garantisce l'applicazione di criteri uniformi al riguardo evitando che la sicurezza possa essere strumentalizzata a fini anticoncorrenziali.

Faccio mie le considerazioni esposte dal Sen. Borioli, dell'VIIIª Commissione, durante l'approfondito dibattito che ne ha preceduto l'approvazione e che evidenziavano come la norma in argomento non solo pone il principio relativo ai casi in cui i servizi tecnico-nautici, possano, anzi devono, essere resi obbligatori, ma anche che debba a tale principio essere data attuazione, previa adeguata regolamentazione, stabilita e disciplinata attraverso un decreto ministeriale.

Trattandosi, infatti, di esigenze di sicurezza è essenziale garantire una disciplina uniforme per tutto il territorio nazionale, il che giustifica la scelta di regolare la materia a livello centrale e non a livello locale, per evitare impostazioni difformi tra i singoli porti.

Registro positivamente il fatto che, proprio in virtù di quella comunanza di intenti che sulla materia di cui ci stiamo occupando caratterizza i rapporti fra utenti e prestatori dei servizi, anche sul contenuto della legge 230/2016, che per molti versi recepiva aggiornandolo l'accordo interassociativo del 2007, il sostegno del cluster è stato unanime.

Del resto, il clima di armonia che caratterizza i rapporti all'interno del cluster marittimo, mi pare sia stato colto e più volte sottolineato anche dal Segretario Generale dell'IMO, Kitach Lim, durante la sua presenza a Roma in occasione della recente Assemblea di Fedepiloti.

Un'altra rilevante novità proviene da Bruxelles, essendo stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea dello scorso 3 marzo il Regolamento, che, fra l'altro, istituisce un quadro normativo anche per la fornitura dei servizi portuali.

Come già in altre occasioni osservato, il contenuto del provvedimento europeo è frutto di un ottimo gioco di squadra svolto dall'Amministrazione e dalla Associazioni, essendo state di fatto recepite tutte le istanze che nel corso dell'iter parlamentare erano state rappresentate al riguardo.

In particolare, modificando radicalmente posizioni che Organismi europei avevano assunto nel passato, per la prima volta è stata riconosciuta l'essenzialità nella regolamentazione ed erogazione del servizio di ormeggio e la sua funzionalità al fine di garantire la sicurezza della navigazione in ambito portuale e dell'approdo.

Ritengo, inoltre, rilevante il fatto che il legislatore europeo, preso atto della complessità del settore rappresentato dai servizi portuali, abbia meritoriamente indicato la formazione come essenziale per garantire la qualità dei servizi medesimi e la salute e la sicurezza dei lavoratori che in tali servizi sono impiegati.

Sotto questo profilo segnalo anche, con specifico riguardo al servizio di ormeggio, che le rilevanti novità provenienti da Bruxelles si vanno perfettamente ad integrare con le indicazioni emerse in ambito IMO, attraverso al definizione di linee guida per la formazione del personale adibito al

servizio di ormeggio, contenute in un documento approvato nell'aprile del 2016.
Ritengo, inoltre, di notevole interesse un altro aspetto che conferma l'accennata integrazione fra alcune ulteriori disposizioni in via di elaborazione a Londra e il richiamato Regolamento.
In ambito IMO, infatti, si sta lavorando sulla modifica della Regola II della SOLAS e uno degli emendamenti proposti, attualmente al vaglio di uno specifico comitato, è l'individuazione degli ormeggiatori come soggetti chiamati a valutare lo stato di manutenzione dei cavi di ormeggio.
Si tratterebbe di un ulteriore riconoscimento del ruolo pubblicistico che caratterizza il nostro servizio e le sue modalità organizzative e di funzionamento, assolutamente coerenti con caratteristiche proprie dell'operatore interno individuato nel Regolamento Europeo come il soggetto al quale può essere riconosciuta l'esclusiva titolarità di alcuni servizi d'interesse generale.
Del resto che il vigente modello organizzativo del nostro servizio sia riconducibile all'operatore interno è stato recentemente confermato da una sentenza del Consiglio di Stato, che ha affermato l'obbligo di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dei bandi di concorso per l'accesso alla attività di ormeggiatore, motivando la decisione anche in considerazione del fatto che tutti i più importanti e qualificanti momenti di esercizio, organizzazione, direzione ed erogazione di tale attività sono pervasi da un forte tratto pubblicistico.
In particolare, a detta del citato Organo della giustizia amministrativa, tutto il vigente quadro normativo ed amministrativo depone infatti nel senso di una strutturale, congenita, qualificante natura pubblicistica delle prestazioni degli ormeggiatori e, più in generale, della loro stessa professione, funzionale ad un superiore interesse pubblico a cui presidio è posta un'Autorità pubblica (il Comandante del Porto o, in alcuni casi, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti), dotata nei loro confronti di un potere non solo di regolazione, controllo e vigilanza, ma anche di vero e proprio ordine, nonché della capacità di incidere, pure in senso definitivo, sullo status professionale degli ormeggiatori con riferimento anche agli aspetti disciplinari.
Chiudo il mio intervento, ringraziando l'Amm. Melone per il fattivo contributo che il Comando Generale, attraverso gli Uffici preposti, ha dato per l'organizzazione del Forum.
Ringrazio la competente Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'impegno profuso perché alle idee emerse nel corso del I Forum fossero date le gambe.
Ringrazio, inoltre, sia i predetti Comando Generale e la Direzione Generale del MIT per i contributi che hanno garantito nel consentire che le idee anticipate nel I° Forum trovassero concreta attuazione nei provvedimenti che ho appena ricordato e sui quali sinceramente si intratterranno gli altri relatori.
Ringrazio anche la Federagenti e l'Asamar, perché gli sforzi organizzativi compiuti insieme da chi presta e da chi utilizza il nostro servizio, danno a questo evento un significato particolare.
Permettetemi di ringraziare il Direttore della Fedepiloti, Fiorenzo Milani, per tutti Cino, perché è soprattutto da una sua intuizione che nasce il I Forum sulla sicurezza nei porti, sede privilegiata di confronto fra politica, amministrazione e operatori e di definizione di regole e procedure volte a rendere i nostri porti sempre più efficienti ma soprattutto più sicuri.
E infine un'ultima considerazione.
Abbiamo pienamente condiviso le considerazioni emerse nel I Forum a Catania circa l'importanza dell'evento e la rilevanza dei temi trattati per l'intero cluster marittimo portuale. Dico di più! È iniziata una nuova storia.
Con questo II Forum vogliamo dare ulteriore conoscenza e continuità al valore di quella iniziativa. E sono sicuro che questo impegno lo sapremo vivere con la generosità, passione e il coraggio che richiedono le grandi imprese.
Buona prosecuzione dei lavori e grazie per l'attenzione.

Cesare Guidi

Riconoscimento ai servizi tecnico-nautici di Genova

Assegnato il Premio per la sicurezza nel trasporto marittimo per l'anno 2016. "Estremo coraggio, alta professionalità elevata perizia marinaresca"

I servizi tecnico nautici del porto di Genova, cioè piloti, ormeggiatori e rimorchiatori, si sono aggiudicati il Premio per la sicurezza del trasporto marittimo per l'anno 2016.
La motivazione è "l'estremo coraggio, l'alta professionalità e l'elevata perizia marinaresca" dimostrata sia in occasione del salvataggio della portacontainer Cosco Africa nel marzo 2015, che sotto le raffiche del vento stava strappando gli ormeggi in porto con il rischio di andare a sbattere contro i moli o altre navi, sia nel trasferimento del relitto di Costa Concordia, proveniente dal Giglio, all'interno del porto di Genova, operazione resa complessa dal fatto di muoversi in spazi ristretti.
La premiazione è avvenuta a Ravenna, presente il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, nell'ambito del II Forum nazionale delle sicurezza dei porti organizzato da Angopi, Associazione nazionale gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani, in collaborazione con il Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto, Federagenti e il patrocinio del ministero delle Infrastrutture.
A ricevere il premio John Gatti, capo dei Piloti del porto di Genova, Alessandro Serra, presidente del Gruppo Antichi ormeggiatori del porto di Genova e Alberto Dellepiane, amministratore delegato di Rimorchiatori Riuniti.

Mauro Samaritani
Presidente del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Ravenna

Sotto la regia di Angopi, il Gruppo ravennate ha lavorato per mesi per garantire la migliore accoglienza possibile ai principali rappresentanti della portualità nazionale

Il ruolo del Gruppo Ormeggiatori di Ravenna

Le giornate di fine maggio, che hanno visto confluire su Ravenna i massimi rappresentanti della portualità nazionale, sono state precedute da intensi mesi di lavoro organizzativo nei quali il Gruppo Ormeggiatori del porto di Ravenna, guidato da Mauro Samaritani e sotto la regia di Angopi, ha dato il meglio di sé per non lasciare nulla al caso.

Gli obiettivi fissati dal I Forum di Catania e i risultati già conseguiti

In questo anno è stata data forma, definito, avviato e in gran parte attuato, quanto era emerso dalla prima edizione del Forum tenutosi a Catania il 24 e 25 febbraio 2016 dal tema: "La Sicurezza Produttiva: fattore essenziale di crescita dei traffici marittimi".
L'Osservatorio, costituito ufficialmente con decreto in data 25.1.2017, composto da rappresentanti del Comando generale delle Capitanerie di porto, della Direzione generale e delle Associazioni di categoria, si è riunito due volte ed è stato costruito come il luogo di convergenza delle istanze attinenti al miglioramento della sicurezza e dell'efficienza portuale, della loro valutazione e della selezione degli obiettivi da perseguire ogni anno.
La Carta nazionale della sicurezza è il prodotto finale nel quale confluiscono i pertinenti obiettivi raggiunti.
Sono stati individuati tre tipi di obiettivi: quelli fissi pluriennali, quelli annuali e il Premio per la sicurezza del trasporto marittimo, obiettivo ricorrente.
Il Premio è destinato a enti/associazioni/soggetti che si siano distinti in attività o eventi attinenti alla sicurezza della navigazione, del porto e della salvaguardia della vita umana in mare, e nei quali vi sia stata una particolare sinergia tra i servizi tecnico/nautici.
Con riferimento agli obiettivi annuali, va evidenziata l'adozione delle linee guida per il pilotaggio in VHF: con Circolare a firma congiunta n. 1862 del 19.1.2017 è sta-

La scelta delle location dove ospitare la cena di gala, il palazzo dei congressi per le conferenze e gli altri compiti non hanno comunque sottratto tempo agli ormeggiatori in servizio h 24 per garantire la sicurezza in ambito portuale. "Il forum sulla sicurezza e le iniziative promosse di contorno – commenta Samaritani – hanno riscontrato un consenso unanime.
Il forum ha consentito di sviscerare tutte le novità scaturite dalla nuova legge di riforma portuale, ma anche di fare un bilancio su quanto messo in atto delle conclusioni del primo forum di Catania. Ciò che deve essere chiaro a tutti è che la sicurezza non può essere considerata un costo, ma un elemento di competitività, un ulteriore valore di qualità che contraddistingue un porto".
Un contributo importante agli eventi promossi da Angopi, l'associazione che raggruppa 62 gruppi di ormeggiatori, presenti in 91 porti italiani con un organico complessivo di circa 850 unità.

to fornito uno strumento operativo alle autorità marittime sia per il procedimento amministrativo da seguire sia per i parametri tecnici base da prendere in considerazione ai fini della verifica della compatibilità del pilotaggio in VHF con la sicurezza portuale.
Inoltre, l'adozione della Circolare n. 8162 del 16.3.2017 contenente direttive relative all'idoneità fisica dei piloti con cui è stata introdotta la sorveglianza sanitaria attraverso la verifica periodica dell'idoneità all'attività professionale e la nomina del medico competente, coordinando la disciplina vigente in materia di sicurezza e salute dei lavoratori con l'articolo 117 reg.cod.nav..
Con la collaborazione del Ministero della Salute è stato costruito un sistema che colma una lacuna nell'ordinamento, che prevedeva la verifica dell'idoneità fisica dei piloti solo in occasione di infermità evidenti e dichiarate, ma non con un monitoraggio continuo. Sulla valorizzazione del best practices sono arrivate parecchie segnalazioni e si sta procedendo alla loro elaborazione.
Per quanto riguarda le istanze emerse nella riunione dell'Osservatorio del 20 aprile scorso sono stati confermati gli obiettivi fissi pluriennali, il Premio e sono stati fissati nuovi obiettivi la cui realizzazione si auspica possa intervenire nel corso del prossimo anno.
In particolare sono: il riconoscimento di una certificazione professionale specifica per piloti e ormeggiatori, sulla base della Risoluzione IMO n. 960; la revisione dei regolamenti locali di pilotaggio, alcuni dei quali sono datati e nei quali vanno inseriti i riferimenti all'assicurazione obbligatoria al posto della cauzione, e alla sorveglianza sanitaria, sulla strada avviata con il recente regolamento locale di Civitavecchia e Fiumicino; la modifica del regolamento al codice parte pilotaggio e ormeggio, sostanzialmente già delineata ma per la quale occorre ancora sciogliere due nodi quello del limite d'età per l'accesso alla professione dei piloti e, quindi, anche degli ormeggiatori, e quello della natura del soggetto che presta il servizio di ormeggio anche alla luce del Reg. UE n. 352/2017 sull'accesso al mercato dei servizi portuali; le linee guida per la formazione professionale degli ormeggiatori in applicazione delle relative linee guida dell'IMO.
Infine, per quanto riguarda il servizio di rimorchio portuale, la diffusione di specifiche best practices e la definizione della fattispecie e dei relativi compensi per alcuni interventi di assistenza svolti dal concessionario del servizio fuori dai limiti della concessione.

Gian Enzo Duci
Presidente Federagenti

L'assemblea di Ravenna rilancia la competitività degli agenti marittimi e dei porti italiani

L'assemblea di Ravenna di Federagenti, la 68esima della categoria e la 40esima dall'entrata in vigore della legge professionale (che oggi – ha sottolineato Duci – necessita di una rivisitazione), ha indicato alcune priorità precise in un mercato che è caratterizzato da profondi cambiamenti e che nel Mediterraneo impone scelte rapide ed efficaci per sfruttare le opportunità schiuse dalla strategia, o meglio, dall'offerta – come ha sottolineato il presidente di Federagenti – di "una cooperazione internazionale" su quella che comunemente viene denominata la via della seta, nella sua versione più recente la "Belt and road initiative".
Gian Enzo Duci ha quindi fornito alcune indicazioni precise:

- Nel mercato container, i porti italiani di destinazione finale hanno avuto performance in questi anni superiori al Pil del paese, mentre per quelli di transhipment si pone probabilmente il problema di selezionarne uno solo e sperare concretamente sulla ripresa del mercato e della velocità di esercizio delle navi.
- Nel mercato delle navi che trasportano carichi liquidi Federagenti ha auspicato la definizione di una strategia che risponda alle trasformazioni di un mercato che ha visto in questi anni lo spostamento delle attività di raffinazione direttamente nei paesi produttori.
- Per quanto riguarda la riforma portuale, Duci ha evidenziato i rischi connessi con quella che ha definito "la stampella Delrio": nel sottolineare lo sforzo e l'attenzione del ministro e del suo staff alle tematiche del settore marittimo e portuale, il presidente Duci ha paventato i pericoli connessi

con un futuro cambio di governo focalizzando l'attenzione sulla necessità urgente di potenziare la struttura del ministero con la creazione di una Direzione porti e logistica.
In conclusione, il presidente di Federagenti ha sottolineato come la categoria degli agenti e raccomandatari marittimi sia tutt'altro che una razza in estinzione. È vero il contrario: non appena nei porti la legge di riforma del '94 ha cambiato le regole del gioco, alcuni fra i maggiori agenti marittimi sono stati i primi a trasformarsi in terminalisti. Nel settore della grande nautica, le più moderne marine per grandi yacht sono nate su iniziativa di agenti e anche la multinazionale del management delle navi è figlia di un'agenzia marittima di Genova.
Prove tutte di una capacità camaleontica degli agenti marittimi di trasformarsi, adattarsi ai tempi e al mercato e di svolgere un ruolo strategico anche per la sicurezza economica del sistema paese.

Nobel alle Capitanerie di Porto

Un riconoscimento mondiale del sacrificio e della professionalità nel soccorso ai migranti

Nobel per la pace per il Corpo Nazionale delle Capitanerie di Porto. La proposta è stata lanciata dal presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che l'ha consegnata al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio affinché si faccia carico di presentarla al Comitato norvegese di selezione delle candidature al Nobel.
Secondo Federagenti, che ha celebrato a Ravenna la sua assemblea nazionale, il ruolo e l'attività degli uomini e delle donne della Guardia costiera italiana, nell'opera quotidiana di salvataggio e di soccorso ai migranti in Mediterraneo, rappresentano motivo di orgoglio non solo per l'Italia, ma per il mondo intero. Nel momento in cui si parla di riaffidare al Corpo Nazionale delle Capitanerie di Porto l'intero coordinamento delle operazioni di salvataggio in Mediterraneo (i loro mezzi sono costretti a pattugliare e intervenire in un'area di 1,2 milioni di chilometri quadrati) e tutti i paesi europei riconoscono ai 13.000 uomini della Guardia costiera specialmente uno spirito di sacrificio e professionalità unici, per Federagenti la candidatura al Nobel 2018 dovrebbe essere quasi un atto dovuto. Su questa proposta ora la responsabilità passa al Governo.

Carlo Cordone: “Occorre

Innanzitutto vorrei ringraziare tutti voi che siete intervenuti così numerosi e in particolare le Autorità presenti, la cui partecipazione mi e ci onora e attesta la rilevanza della portualità, non solo nella nostra economia locale ma anche come particolare traino dell’economia italiana.
Vorrei ringraziare i relatori che mi hanno preceduto, che hanno trattato ai massimi livelli temi imprescindibili per lo sviluppo e la crescita dei traffici marittimi. Molte delle problematiche che sono state analizzate oggi, non riguardano solo i servizi tecnico nautici, ma sono di comune interesse e coinvolgono l’intero cluster marittimo, a testimonianza del fatto che quando si parla di porto ci si riferisce sempre ad un "Sistema portuale e logistico" e non ad una frammentazione di attività, dove la sicurezza è e deve essere sempre il valore in cima alle priorità, come sinonimo di garanzia di qualità di tale Sistema.
Non mi voglio soffermare però sul sistema portuale italiano e sulla sua riforma, di cui ampiamente tratterà il presidente nazionale di Federagenti - Gian Enzo Duci; in qualità di presidente dell'Associazione Agenti Marittimi dell'Emilia Romagna, che in questa occasione ha l'onore di ospitare a Ravenna tanti colleghi provenienti dai porti di tutt'Italia, desidero focalizzarmi sulle peculiarità e potenzialità dello scalo ravennate e su quanto gravita intorno ad esso.
Il porto di Ravenna, come a molti noto, è un felice *unicum* in Italia o, meglio ancora, “una felice anomalia”. Gran parte dello sviluppo del nostro porto si è concretizzato proprio grazie alla collaborazione attiva dei privati ed enti pubblici: certo, non possiamo nascondere che ci siano stati momenti difficili; del resto si parla pur sempre di Romagna, dove la franchezza e l’essere un po’ ruvidi sono caratteristiche imprescindibili.
E la Romagna ha da sempre ben manifestato questa sua duplice natura: terra e mare che si concretizzano efficacemente proprio nella nostra Ravenna, dove il Canale Candiano arriva a lambire il centro cittadino.
Il nostro scalo si sviluppa lungo un canale che si insinua dal mare fino alla città per oltre 11 km e, in virtù della sua strategica posizione geografica, si caratterizza come leader in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero (quasi il 40% del totale nazionale ad esclusione del carbone e dei prodotti petroliferi) e svolge una funzione importante per quelli con il Medio e l’Estremo Oriente, Nord America e Sud America - Brasile.
Oggi il nostro porto è uno dei maggiori in Italia per quanto riguarda le rinfuse solide: è leader nello sbarco dei cereali, degli sfarinati, derrate alimentari, dei fertilizzanti, delle materie prime per l’industria della ceramica, dei prodotti metallurgici - in particolare coils e lamiere. Ha collegamenti di linea e tramp con tutto il mondo, un pilastro importante è costituito anche dal traffico in container, e rappresenta uno snodo fondamentale per i servizi RO-RO di cabotaggio nazionale nella direttrice con la Sicilia, con un incremento nel 2016, addirittura del 17,9%.
È un porto che nel 2016 ha visto arrivare oltre 3000 navi, per un totale di merce movimentata di circa 26 milioni di tonnellate.
Parliamo di una realtà dinamica in grado di offrire la più completa gamma di servizi a ogni tipo di merce, oggetto di grandi investimenti pubblici e privati, per migliorare le dotazioni infrastrutturali, per ampliare e, allo stesso tem-

recuperare vitalità economica”

Carlo Cordone
Presidente Associazione Agenti Marittimi Raccomandatari e Mediatori Marittimi dell'Emilia Romagna

po, per specializzare l’offerta di servizi così da ottenere standard qualitativi sempre più elevati.
Un porto che a livello infrastrutturale non ha esaurito le sue potenzialità... anzi ... un porto, che sta aspettando la realizzazione di un importante progetto di escavo che per il suo sviluppo futuro risulta oramai un fattore essenziale, come essenziale deve essere l'adeguamento e l'ottimizzazione di tutta la catena logistica nell’interesse locale ma soprattutto nazionale.
In questi anni, la perdita di competitività della portualità italiana - che ha rappresentato un elemento di criticità non soltanto per il settore, ma per l’intero sistema economico nazionale - non ha certo risparmiato la realtà ravennate che per di più continua a pagare lo scotto, essendo un porto canale, di tutte le criticità derivanti da fondali oramai non più adeguati alle richieste del mercato.
Certo, non siamo ancora usciti dalla gravissima congiuntura economica che attanaglia il nostro paese dal 2008, ma grazie alla professionalità e la tenacia degli operatori ravennati – perché è proprio il capitale umano a fare la differenza e questo va sottolineato con forza – abbiamo mantenuto standard di tutto rispetto in attesa di una ripresa che sia finalmente piena e consolidata.
L'iniziativa privata (per quanto intraprendente possa essere) non può però non essere associata a una politica con una visione realistica e lungimirante e in grado di instaurare un confronto continuo con la comunità portuale, per creare quelle sinergie, determinanti allo sviluppo della nostra economia.
Per questa ragione, il Sistema Italia, in generale, e Ravenna, in particolare, devono puntare a recuperare la vitalità economica e il livello di competitività che hanno posto il nostro cluster marittimo al centro di relazioni e traffici, contribuendo così in maniera determinante allo sviluppo della nostra economia. Bisogna quindi dotarsi di una cornice infrastrutturale, ma soprattutto amministrativa, che consenta un pieno rilancio del sistema logistico e portuale, favorendo un percorso che è quotidianamente rallentato da inefficienze, ostacoli e criticità di varia natura.
A Ravenna il dialogo tra utenza portuale e istituzioni non è mai mancato, ma anche quando gli intenti sono comuni spesso l’estrema lentezza delle procedure amministrative determinata da una burocrazia a volte farraginosa e un universo normativo complesso, rappresentano purtroppo il vero elemento di debolezza del sistema portuale nazionale. Allora, in questi casi, anche la manutenzione ordinaria diventa un serio problema.
Anche per le citate ragioni, il nostro scalo marittimo è costretto ormai da anni a operare in condizioni che non ci permettono di sfruttare pienamente le notevoli potenzialità dei suoi terminali, ma soprattutto di tutta l’area retro-portuale, eppure, malgrado tutto ciò, Ravenna continua a manifestare la sua vitalità, resiliente e forte, grazie alle grandi professionalità che popolano il nostro porto. Citiamo per tutti i nostri servizi tecnico-nautici: i colleghi Ormeggiatori, Piloti e Rimorchiatori che ho definito colleghi perché condividono con noi le difficoltà di ogni giorno, dimostrando le loro competenze e capacità in un porto così complesso.

Li ricordiamo e li ringraziamo ancora per questo ed anche per il loro coraggio, dimostrato, per ultimo la mattina del 28 dicembre 2014: quel giorno, insieme agli uomini della Capitaneria, tutti i servizi tecnico-nautici del porto non esitarono ad affrontare il mare in burrasca per soccorrere i naufraghi di due navi che erano entrate in collisione. Il bilancio, purtroppo, fu pesantissimo: due deceduti, quattro dispersi e cinque marinai salvati, ma senza il loro intervento, il conto luttuoso sarebbe stato sicuramente più pesante.

Vedete, cari ospiti, il porto di Ravenna è come una grande famiglia di una volta, di quelle che abitavano le case coloniche che ancora troviamo nelle nostre campagne: a volte gli animi si scaldano, si discute, ma quando ci si trova di fronte a situazioni difficili, si mette da parte la propria individualità e si fa squadra. Questo è il caso, anche del Comitato Territoriale di Welfare della Gente di Mare di Ravenna. Nel giro di pochi anni, dal giorno della sua fondazione, il 23 febbraio 2009, a oggi le sinergie messe in atto da tutti gli aderenti hanno fatto sì che Ravenna uscisse dalla black list in cui era stata posta dai marittimi che approdavano nel nostro porto, per essere addirittura nominata tra i migliori centri di accoglienza nel 2014.

Per questo, miei cari amici, ancora grazie anche a nome del Comitato Territoriale di Welfare che ho l'onore di presiedere.

Posso dire sinceramente di essere onorato di rappresentare la categoria degli Agenti e mediatori marittimi della nostra regione: la cui professionalità è riconosciuta e attestata da tutte le amministrazioni locali e presso gli uffici periferici dello Stato, per l'alto valore che la caratterizza.

Proprio per la complessità e specificità dell'attività dell'Agente marittimo, figura indispensabile all'interno di ogni porto: … "La nave siamo noi"…, in virtù delle importantissime funzioni di garanzia pubblica che sono proprie del nostro lavoro, siamo rappresentati e tutelati sia a livello nazionale che locale dalle nostre Associazioni di riferimento, molto attive e presenti nei maggiori tavoli istituzionali e imprenditoriali del settore.

Ringrazio quindi la nostra Federazione Nazionale per il continuo prodigarsi e il fattivo supporto che da sempre ci assicura.

Concludo rinnovando la massima collaborazione della nostra categoria alla nuova Autorità di Sistema del bacino centro settentrionale dell'Adriatico, il cui ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento è determinante per la realizzazione dei progetti che da anni stiamo aspettando, nonché fondamentale per la promozione del nostro scalo all'estero.

In ultimo ma non per ordine di importanza, non posso sicuramente mancare di nominare la nostra Direzione Marittima e l'elevata competenza della sua "squadra", che rende lo scalo ravennate altamente performante e con la quale noi Agenti marittimi condividiamo il lavoro quotidiano e con cui, da sempre, abbiamo ottime relazioni.

Ci tengo in questa sede a rimarcare il ruolo e l'impegno costante del personale delle Capitanerie di Porto a favore della popolazione e della comunità portuale.

È sotto gli occhi di tutti l'onere gravoso di coloro che servono il paese per prestare soccorso alle migliaia di migranti, mettendo a repentaglio anche la propria incolumità, senza mai un attimo di esitazione…. Eroi dei tempi difficili … per citare le parole di Barack Obama per onorare coloro che, in tempi difficili, hanno la capacità di prendersi cura gli uni degli altri "anche quando le probabilità di successo sono contro di loro".

Per queste gesta, che fanno onore al nostro Paese, io non posso che ringraziare a nome di tutto il cluster marittimo e portuale gli straordinari donne e uomini della Guardia Costiera! Ringrazio nuovamente tutti voi per essere intervenuti, Vi auguro buon prosieguo di lavori e lascio il microfono al nostro presidente nazionale di Federagenti, Prof. Gian Enzo Duci, certo che le sue considerazioni ci offriranno ottimi spunti di riflessione.

Fotogallery

una storia di qualità e professionalità

Gruppo Ormeggiatori del Porto di Ravenna

Via Fabbrica Vecchia 5 Marina di Ravenna (Ra)
Tel. (0544) 530505
www.ormeggira.it