SAPIR
PORTO INTERMODALE
www.grupposapir.it

PORTO DI RAVENNA
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE
www.port.ravenna.it

n. 07/08 luglio/agosto 2017
www.portoravennanews.com

porto di ravenna

il porto dell'Emilia Romagna

Ferro e argilla sostengono il porto

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
www.exportcoop.com

- **Statistiche. Primi sei mesi -2,5%, ferro e argilla attenuano la perdita**
- **Analisi. Gli operatori commentano i dati della movimentazione**
- **Infrastrutture. Fagnani: "Merci, semplificata e migliorata l'entrata e l'uscita dal porto"**
- **Dogane, dall'autunno interventi per colmare le carenze di organico**
- **Università. Le nuove frontiere degli studi giuridici (e non solo)**
- **Autotrasporto. Rimborso pedaggi autostradali, l'opinione di Fita CNA**
- **TCR, Mingozzi verso la presidenza**
- **La nuova vita delle piattaforme in disuso**

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

DCS TRAMACO
DSC TRAMACO srl
Via Magazzini Anteriori, 63 - 48122 Ravenna/Italy
tel. (+39) 0544 426711 - fax (+39) 0544 426799
tramaco@tramaco.net
www.tramaco.net

Mensile su portualità e trasporti, anno VI n. 7/8, copia omaggio - redazione: via Ercolana, 27 - 48121 Ravenna - tel. 335.6194107

In calo frumento e semi oleosi. Anche i container perdono il 2,2%

Primi sei mesi -2,5%. Perdita attenuata grazie a ferro e argilla

Il traffico merci nel periodo gennaio-giugno 2017 è risultato pari a 12.994.794 tonnellate di merce, il 2,5% in meno rispetto ai primi sei mesi del 2016.

In particolare gli sbarchi sono stati pari a 11.010.796 tonnellate, 414.740 tonnellate in meno rispetto allo scorso anno (-3,6%), mentre gli imbarchi ammontano a 1.933.998 tonnellate (+4,5%).

TRAFFICO CONTAINER (TEUs)

		GENNAIO-GIUGNO					
SBARCO	**giugno**	**2017**	**quota sul totale**	**2016**	**quota sul totale**	**differenza**	**differenza %**
pieni	5.805	38.494	33,2%	42.112	35,6%	-3.618	-8,6%
vuoti	6.061	20.510	17,7%	18.232	15,4%	2.278	12,5%
TOTALE SBARCHI	**11.866**	**59.004**	**50,9%**	**60.344**	**51,0%**	**-1.340**	**-2,2%**
IMBARCO							
pieni	9.205	50.174	43,3%	50.537	42,7%	-363	-0,7%
vuoti	1.262	6.630	5,7%	7.503	6,3%	-873	-11,6%
TOTALE IMBARCHI	**10.467**	**56.804**	**49,1%**	**58.040**	**49,0%**	**-1.236**	**-2,1%**
TOTALE MOVIMENTAZIONE	**22.333**	**115.808**		**118.384**		**-2.576**	**-2,2%**

MERCE MOVIMENTATA - CUMULATA (tonnellate)

	GENNAIO-GIUGNO			
	2017	2016	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	520.919	520.479	440	0,1%
PRODOTTI PETROLIFERI	1.254.005	1.228.508	25.497	2,1%
CONCIMI	4.205	4.839	-634	-13,1%
PRODOTTI CHIMICI	442.620	491.180	-48.560	-9,9%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	**2.221.749**	**2.245.006**	**-23.257**	**-1,0%**
PRODOTTI AGRICOLI	673.479	1.043.427	-369.948	-35,5%
DERRATE ALIMENTARI	999.536	1.147.035	-147.499	-12,9%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	141.890	145.799	-3.909	-2,7%
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	50.731	9.973	40.758	408,7%
PRODOTTI METALLURGICI	3.193.276	3.007.003	186.273	6,2%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	2.712.177	2.450.543	261.634	10,7%
CONCIMI	757.879	852.602	-94.723	-11,1%
PRODOTTI DIVERSI	14.933	11.630	3.303	28,4%
TOTALE MERCI SECCHE	**8.543.901**	**8.768.012**	**-224.111**	**-2,6%**
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	**1.288.464**	**1.351.095**	**-62.631**	**-4,6%**
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	**890.680**	**912.966**	**-22.286**	**-2,4%**
TOTALE	**12.944.794**	**13.277.079**	**-332.285**	**-2,5%**

Martini Vittorio
Spedizioni Internazionali
Agenzia Marittima
- 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

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

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

Per quanto riguarda il solo mese di giugno, la movimentazione è stata di 2.217.325 tonnellate (-1,1% rispetto a giugno 2016), con un calo del numero di navi arrivate in Porto (1.459), pari al 4,8% rispetto allo scorso anno.
In particolare sono state sbarcate 10.351.786 tonnellate di merci (-1,0%), mentre gli imbarchi ammontano a 1.780.498 tonnellate (-3,6%).
Le merci secche hanno registrato un calo del 2,6%, mentre per le rinfuse liquide risulta una diminuzione dell'1,0%.
Diminuita anche la movimentazione delle merci unitizzate, tra le quali quelle in container risultano in calo del 4,6% e quelle su rotabili segnano un -2,4%.
Per i container il risultato è stato di 115.808 TEUs, -2,2% rispetto allo scorso anno; in aumento i container vuoti (pari a 27.140 TEUs), 1.405 in più, e in calo i pieni (88.668 TEUs), 3.981 in meno.
Il numero dei trailer è stato di 34.023 unità (-12,4%).
Buono il dato sulla relazione Ravenna-Brindisi-Catania, dove sono stati movimentati 25.939 trailer per Catania e 6.943 per Brindisi, per un totale di 2.740 pezzi in più (+9,1%).
Il calo in questo caso è da attribuirsi, sostanzialmente, alla sospensione dal gennaio scorso della linea della Grimaldi per Bari e Patrasso, oggi in corso di riattivazione.
Buono il risultato dei materiali da costruzione, con 2,712 milioni di tonnellate movimentate, in crescita di 262 mila tonnellate (+10,7%), grazie a oltre 220 mila tonnellate in più (+10,3%) di materie prime per le ceramiche e in particolare di argilla dall'Ucraina.
In crescita anche i metallurgici, con 3,193 milioni di tonnellate (+6,2%); i Paesi con gli incrementi più consistenti sono stati India, Egitto, Turchia e Germania.
I comparti dove si sono registrati i segni negativi più evidenti sono stati l'agroalimentare (derrate alimentari solide e prodotti agricoli), con oltre 500.000 tonnellate in meno (-23,6%), e i concimi (-20,4%).
Per le derrate alimentari solide e prodotti agricoli il calo più sostanziale si è verificato per il frumento e per i semi oleosi.
Buono invece il dato relativo alla movimentazione di autovetture nuove che ha registrato la movimentazione di 13.989 auto sbarcate (+11,5%).
Per quanto riguarda il traffico crocieristico, nei primi sei mesi dell'anno si sono registrate 16 toccate, rispetto alle 15 dello stesso periodo del 2016, con 14.751 passeggeri rispetto ai 16.574 del 2016 (-11%).
Naturalmente i mesi che più incidono in questo tipo di mercato sono quelli che vanno da giugno a settembre, basti pensare che a fine luglio, se saranno rispettate le attuali previsioni, oltre 9.000 passeggeri si aggiungeranno a quelli sino al 30 giugno sbarcati sulla banchina del terminal di Porto Corsini.

Venezia perde il 7,2%

Nei primi sei mesi del 2017 il traffico delle merci movimentate dal porto di Venezia è ammontato a 12,2 milioni di tonnellate, con un calo del -7,2% rispetto a 13,1 milioni di tonnellate nella prima metà dello scorso anno. I carichi allo sbarco hanno totalizzato 9,6 milioni di tonnellate (-7,8%) e quelli all'imbarco 2,6 milioni di tonnellate (-5,2%).
Complessivamente il traffico delle merci varie è stato pari a 4,8 milioni di tonnellate (+0,6%), di cui 2,8 milioni di tonnellate di merci in container (-3,0%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 306.461 teu (0%), 747mila tonnellate di rotabili (+41,6%) e 1,2 milioni di tonnellate di altre merci varie (-7,9%).

GENNAIO-GIUGNO

	2017	2016	differenza	differenza %
LINEA RAVENNA-BRINDISI	6.943	5.411	1.532	28,3%
LINEA RAVENNA CATANIA	25.939	24.731	1.208	4,9%

MERCE MOVIMENTATA - MESE (tonnellate)

GIUGNO

	2017	2016	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	105.053	54.840	50.213	91,6%
PRODOTTI PETROLIFERI	147.637	222.444	-74.807	-33,6%
CONCIMI	-	-	0	
PRODOTTI CHIMICI	78.762	88.958	-10.196	-11,5%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	**331.452**	**366.242**	**-34.790**	**-9,5%**
PRODOTTI AGRICOLI	50.268	213.546	-163.278	-76,5%
DERRATE ALIMENTARI	138.084	239.145	-101.061	-42,3%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	46.968	4.990	41.978	
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	6.531	2.965	3.566	
PRODOTTI METALLURGICI	595.301	474.530	120.771	25,5%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	657.145	539.638	117.507	21,8%
CONCIMI	29.539	24.742	4.797	19,4%
PRODOTTI DIVERSI	3.528	2.774	754	27,2%
TOTALE MERCI SECCHE	**1.527.364**	**1.502.330**	**25.034**	**1,7%**
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	**205.696**	**212.030**	**-6.334**	**-3,0%**
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	**152.813**	**161.881**	**-9.068**	**-5,6%**
TOTALE	**2.217.325**	**2.242.483**	**-25.158**	**-1,1%**

DAL 1904
Raffaele Turchi
Agenti marittimi, spedizionieri, commissari d'avaria
Mediatori marittimi
Movimentazione e magazzinaggio merci varie e pezzi speciali
Imbarchi e sbarchi
Periti nautici e merceologici
Member of CSQ Federation RINA ISO 9001:2008
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

Daniele Rossi:
"Ha pesato il dosso in avamporto. Ora attenzione alla tempistica per i fondali"

"I traffici sono calati del 2,5% durante i primi sei mesi di quest'anno, ma - commenta Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale - confidiamo che questo dato possa essere invertito poiché le cause che hanno determinato il rallentamento dei primi sei mesi sono risolte, ad esempio le limitazioni alla navigazione derivanti dal dosso in avamporto, e la congiuntura economica generale dei mercati sembra orientata ad una progressiva ripresa.
Il porto di Ravenna sta soffrendo di alcuni limiti di carattere infrastrutturale sui quali però si sta da tempo lavorando sia per il breve che per il lungo periodo. Tutta la comunità portuale, i terminalisti primi tra tutti, si sta impegnando con determinazione per reggere la competizione dei traffici e i futuri investimenti programmati da tanti operatori nel nostro scalo, ne testimoniano la vitalità, la forza e le grandi potenzialità. Stiamo lavorando sul progetto "Hub Portuale di Ravenna 2017" consapevoli che si tratta di una imperdibile occasione per il rilancio e l'affermazione del ruolo, assolutamente primario, che lo scalo di Ravenna può ricoprire nei prossimi anni all'interno della portualità italiana e non solo.
Andiamo avanti con il nostro lavoro – conclude Rossi - per rispettare la serrata tempistica imposta dalla procedura di presentazione del Progetto, rimodulato, di "Hub portuale" e per mantenere le fonti di finanziamento già destinate alla sua realizzazione perché questo porto e tutte le persone che vi lavorano, la città di Ravenna e tutto il suo territorio traggano, dal futuro sviluppo dei traffici portuali, nuove occasioni di crescita e di occupazione".

Grandi alleanze nei container, ruolo del Mediterraneo e velocità negli investimenti

L'economia marittima internazionale e il porto di Ravenna

ANDREA GENTILE
Direttore generale Docks Cereali
Sull'andamento dei primi sei mesi pesano più fattori, alcuni legati alle dinamiche di mercato, altri connessi con problematiche tipicamente locali. Ci sono situazioni infrastrutturali (fondali, ferrovia, strade) che penalizzano il porto di Ravenna, al pari delle difficoltà di funzionamento di uffici pubblici che hanno un importante impatto sulla circolazione delle merci. Oggi la logistica richiede un forte dinamismo, principio non in linea purtroppo con le carenze di organici e i tempi di lavoro di determinati servizi pubblici.
L'auspicio è, naturalmente, quello di vedere attuati gli investimenti infrastrutturali previsti, ma anche la risoluzione dei problemi legati alla burocrazia che pregiudicano la competitività del nostro porto.

MARCO MIGLIORELLI
Presidente Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali
L'andamento negativo del primo semestre, relativo ai traffici del porto di Ravenna, preoccupa ed è giusto porsi degli interrogativi precisi se altri porti significativi del panorama italiano e non, con particolare riferimento a Koper, hanno un trend positivo.
Da un lato il nostro porto vanta eccellenti e invidiabili servizi terminalistici, nautici e spedizionieristici, dall'altro è penalizzato da numerosi fattori fra i quali i pescaggi inadeguati all'evoluzione del commercio marittimo, collegamenti ferroviari e stradali obsoleti, collegamenti alle principali reti e arterie inconsistenti, tracce ferroviarie internazionali praticamente nulle, burocrazia poco snella, un apparato burocratico sotto organico, incapace di adempiere a tutte le sue mansioni nei tempi dovuti con il rischio di penalizzare la circolazione delle merci; aggiungo che i tempi per il realizzo delle attività di manutenzione portuale ordinarie e straordinarie sono troppo lunghi, non si coniugano con i dinamismi della logistica moderna e finiscono col favorire i porti meglio infrastrutturati rispetto al nostro.
Queste situazioni che perdurano da tempo, sviliscono l'immagine portuale e il suo gradimento nel contesto logistico nazionale/internazionale, condizionano negativamente i nostri traffici, favoriscono la crescita dei porti a noi vicini che beneficiano di migliori condizioni infrastrutturali, di uffici pubblici maggiormente strutturati e di migliori condizioni doganali (ad esempio free zone).
Inoltre, negli anni, abbiamo abbondantemente eroso anche il vantaggio derivante del posizionamento geografico di Ravenna perché, pur essendo essa al centro dell'importante flusso di traffici generato dalla pianura padana, efficienti sistemi logistici hanno consentito di distrarre le "nostre" merci verso i porti del medio/alto Tirreno.
Nonostante le persistenti e note problematiche infrastrutturali, il 2016 si è concluso con un risultato di movimentazione dal segno positivo rispetto all'anno precedente, che peraltro ha caratterizzato molti altri porti italiani.
Il trend positivo del nostro porto è stato favorito dai prezzi competitivi delle materie prime all'origine, da un ricettivo mercato interno, dai noli vantaggiosi, dal dollaro e bunker favorevoli, da una produzione interna scarsa, elementi che hanno comportato acquisti massicci e conseguente riporto al 2017 delle merci arrivate a fine 2016.
Osservo che il nostro porto deve poter cogliere le opportunità dei mercati in generale aprendosi al flusso di tutte le merci qualunque sia la modalità di trasporto; deve cercare di assecondare per quanto possibile le capacità di imbarco dei porti di origine per evitare operazioni di allibo che comportano aggravi di costi e perdita di carico per il porto di Ravenna; deve rispondere al meglio alla nuova flotta in circolazione e alle mutate istanze delle attuali compagnie di navigazione che nel mondo dei container si raggruppano in grandi alleanze; deve essere attento alla nuova centralità del Mediterraneo a seguito della "belt and road initiative".
Non si può pensare di fare bilancio portuale puntando su: eventi naturali che favoriscono l'approvvigionamento di materie prime dall'estero, su consumi interni in crescita, sull'assenza di conflittualità interna nei paesi esportatori abituali, sui cambi valutari favorevoli, sul trend dei noli al ribasso, sui prezzi bassi delle materie prime e del bunker, sulle dinamiche di mercato facili. Trattasi di variabili che hanno influenzato e influenzano i traffici, ma che sono ingovernabili.
Pertanto gli investimenti programmati devono essere attuati velocemente perché fondamentali allo sviluppo della produttività ed economicità dei servizi portuali, a supporto di tutte le iniziative imprenditoriali di import ed export di merci. In alternativa, non certo in posizione vantaggiosa: hic manebimus optime!
Per il secondo semestre di quest'anno, ritengo si possa realizzare un recupero di traffico perché alcune delle condizioni di cui sopra si stanno verificando e quindi le importazioni anche a Ravenna dovrebbero crescere, perché favorite.

A Ivano Russo il coordinamento delle Autorità di Sistema portuale

Nei giorni scorsi si è insediata a Roma, sotto la presidenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. Questa conferenza ha, tra gli altri, anche il compito di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali. "Il porto di Ravenna - dice Rossi - è seduto a questo tavolo a rappresentare e sostenere la strategicità e valenza del suo progetto di potenziamento infrastrutturale che, come è stato detto molte volte, è un progetto integrato che comprende l'escavo dei fondali, il consolidamento delle banchine, il potenziamento delle reti di collegamento viarie e ferroviarie nonché le tante azioni, molte delle quali già in corso, mirate all'innalzamento ulteriore del già alto livello dei servizi che il porto può offrire".
A coordinare i lavori della conferenza, il Ministro Delrio ha delegato Ivano Russo, consulente del Ministero, che il 30 gennaio scorso è venuto a Ravenna a visitare il porto e a incontrare tutti i rappresentanti del cluster marittimo e sono certo che abbia alla

sua attenzione l'importanza dei progetti di sviluppo del porto di Ravenna, in corso e futuri. La Conferenza si avvarrà inoltre di Assoporti - l'Associazione dei porti italiani della quale il porto di Ravenna è recentemente rientrato a far parte - come struttura tecnica di supporto, mentre la Società RAM (Rete Autostrade Mediterranee), guidata da Ennio Cascetta, la affiancherà su tutti i principali dossier di studio, analisi dei traffici e pianificazione strategica delle opere.

Gli operatori: "Infrastrutture al palo, ma ci sono segnali positivi"

RICCARDO MARTINI
Presidente Unione Utenti
Il consuntivo negativo del primo semestre 2017, pur con qualche attenuante per il dosso in avamporto, deve comunque suonare come un campanello di allarme per il nostro porto.
Settori importanti come i cereali, i fertilizzanti e i container, di solito trainanti per la nostra economia portuale, registrano perdite significative, pur in presenza di un quadro economico nazionale in crescita rispetto agli anni scorsi.
Senza fasciarci la testa, dobbiamo però cominciare a chiederci se l'offerta di servizi del porto di Ravenna stia perdendo competitività sul mercato e mettere in atto tutte le contromisure per tornare a far crescere i nostri traffici. In questo quadro, non potendo contare nel breve periodo sugli agognati approfondimenti dei fondali, diventa indispensabile accelerare gli interventi collaterali su elementi altrettanto determinanti per l'efficienza del porto, come i collegamenti ferroviari e stradali e il potenziamento degli uffici di controllo, cronicamente sotto organico, per velocizzare l'entrata e l'uscita delle merci. Aggiungo che forse andrebbe implementato il modello di promozione del porto di Ravenna all'estero. A parte il Mediterraneo Orientale ed il Mar Nero, da sempre principali partner commerciali di Ravenna, il nostro porto è spesso sconosciuto agli operatori dei mercati emergenti a cui dovremmo guardare, grazie alle rotte veloci che ci consente il canale di Suez: Medio Oriente e Golfo Persico, Estremo Oriente e Africa Orientale.

MANLIO CIRILLI
Italterminal
Al di là dei problemi legati alle infrastrutture del nostro porto, sulle quali non mi soffermo per non essere ripetitivo, i primi sei mesi sono stati caratterizzati dalla crisi dei mercati di riferimento. Italterminal, per quanto ci riguarda, ha risentito della crisi che attraversa l'agricoltura, settore che ha richiesto un quantitativo di concimi inferiore rispetto al passato. In generale, la crisi del porto, in particolare il calo del numero delle navi che hanno fatto scalo a Ravenna, ha avuto un impatto negativo sui servizi forniti dal nostro gruppo. Aspettiamo segnali di ripresa.

NORBERTO BEZZI
Le Navi Seaways
"I primi cinque mesi del 2017, secondo i dati diffusi da Autorità di sistema portuale, vedono un calo del traffico merci in container pari a -2,49% relativamente agli imbarchi e a -9,32% relativamente agli sbarchi. La flessione in uscita si riscontra principalmente relativamente a due mercati: Far East (-30%) e Golfo Persico (-29%), mentre si riscontra una buona tenuta e lieve crescita per il mercato mediterraneo (+6%).
Per quanto concerne le merceologie, mentre per il Far East la flessione in via trasversale riguarda ogni tipologia di merci, in quanto dovuta a scelte commerciali delle compagnie che vedono penalizzato il nostro porto, per quanto riguarda il Golfo Persico possiamo invece individuare in uno specifico traffico, erba medica, la diminuita rappresentatività su tale area.
Nuovamente il Far East (-40%) ritorna in evidenza anche quando si parla di calo nei traffici in entrata, mentre anche qui riscontriamo un buon andamento per il traffico Mediterraneo, in particolare Grecia/Turchia e Mar Nero (+38%).
Il porto di Ravenna si conferma essere il porto italiano in grado di offrire le migliori opportunità per le destinazioni del Mediterraneo centro-orientale e Mar Nero.
A fianco di una migliorata offerta dei servizi marittimi di linea, anche al di fuori dell'area mediterranea, Ravenna può contare su efficienti collegamenti intermodali che ne accrescono la competitività.
La rete logistica di cui un porto dispone sempre più determina la sua attrattività sia a riguardo delle merci in entrata che di quelle in uscita, mettendolo in grado di raggiungere aree di mercato sempre più vaste ".

ROBERTO RUBBOLI
Direttore commerciale Sapir
"Fermo restando che è ormai inutile continuare a rimarcare le difficoltà per realizzare gli investimenti strutturali necessari e le apparentemente insuperabili magagne burocratiche penalizzanti velocità, efficienza e prontezza dei servizi da erogare alle navi e alle merci siano il principale ostacolo allo sviluppo del porto, è comunque necessario effettuare alcuni distinguo.
Le motivazioni dei cali non sono una volta tanto, tutte da attribuire alle croniche carenze strutturali, ma sono perfettamente correlate anche a evoluzione e crisi dei mercati di riferimento.
Il porto di Ravenna, che è tradizionalmente vocato a traffici specializzati al servizio dell'industria, dell'agricoltura e della zootecnica, non può non risentire di crisi specifiche che stanno azzerando e penalizzando settori interi del mondo produttivo italiano e che vedono completamente stravolto il mondo dell'agricoltura e degli allevamenti e calare in maniera drammatica i prezzi e i margini operativi di chi vive e produce in questi settori.
Emblematico il crollo dei consumi dei fertilizzanti che era uno dei principali settori del porto di Ravenna nonché le variazioni dei prodotti alimentari.
Va comunque rimarcato che laddove sono stati fatti investimenti specifici e si offrono punte di eccellenza come nel caso delle argille e dell'impiantistica, si registrano invece aumenti che compensano in parte le perdite.
Questo deve fare riflettere sulla necessità di selezionare gli investimenti e sul livello di strutturazione mirata a specifici settori merceologici di cui un porto deve sapersi dotare.

LUCA GRILLI
Presidente Compagnia Portuale
È chiaro che per chi come noi fornisce "lavoro", lo stato attuale richiede impegno sempre maggiore nel reperimento di risorse. Comunque la situazione è sotto controllo nel senso che riscontriamo, anche se flebile, un timido segnale di ripresa in alcuni settori come quello degli inerti e delle merci varie che fanno di Ravenna uno dei porti più attrattivi per ratei di sbarco e professionalità offerta. Crediamo anche noi che alcuni problemi siano stati risolti e che altri che irrigidiscono il "sistema porto" stiano trovando soluzione, perciò siamo cautamente ottimisti.
In questa fase, certamente non siamo indenni dal calo dei traffici in quanto è ormai conosciuto l'effetto delle dinamiche legate all'impiego del personale alle dirette dipendenze dei terminal in caso di crisi. Sostanzialmente, in caso di momenti di miglioramento di traffico, superata la soglia di autoproduzione sostenibile dai vari terminalisti il restante del lavoro viene svolto dal personale della Cooperativa Portuale. Risulta ovvio, quindi, che generalmente in momenti come questi di contrazione del mercato, tendendo a rimanere sostanzialmente fissa la quota di lavoro svolto dal personale degli artt.16 e 18, la Cooperativa registra cali più marcati. Ragionamento opposto in periodi di espansione dei traffici dove questa ha la possibilità di rafforzare la propria posizione.

MILENA FICO
Direttore generale TCR
Premetto che mi riferisco solo ai dati del TCR che, pur rappresentando la maggioranza dei container a Ravenna, non costituiscono il 100% del movimentato che è appannaggio anche di altri operatori. Il primo semestre si è chiuso in notevole flessione ovvero con un -7,8% relativo ai teus movimentati. I contenitori pieni in import sono calati molto di più rispetto ai pieni in export, che sono comunque in lieve flessione.
Sono in leggero aumento i vuoti di sbarco, mentre calano drasticamente i vuoti di imbarco. Il calo è generalizzato su tutti i clienti.
Il dato più rilevante di questo lieve calo è dovuto alla scelta di un nostro cliente di costituire una joint insieme a un armatore che scala un terminal diverso da TCR.
La situazione è molto critica e destinata a peggiorare molto velocemente senza una prospettiva rapida di adeguamento dei fondali ad almeno -12,50.
Mi pare purtroppo che i tempi illustrati dalla ns AdSP prevedano questi fondali non prima del 2023/2024: per noi sarà davvero troppo tardi. Un nostro importante cliente, che ormai non viene più a Ravenna con proprie navi ma solo con un feeder operator, e terzo armatore al mondo ha appena annunciato che sarà Venezia il suo porto di riferimento in Adriatico per "la Via della Seta". E pensare che fino a pochissimi anni fa Venezia aveva gli stessi nostri fondali e movimentava meno di 200.000 teus annui: oggi Venezia ha fondali superiori a 12,50 e movimenta quasi 600.000 teus. Lascio immaginare quali prospettive possiamo avere per il futuro.
In conclusione, senza uno sforzo congiunto della politica, degli imprenditori e della comunità portuale tutta, sforzo volto a dare un reale e rapido impulso allo sviluppo infrastrutturale del nostro porto, vedo difficile poter rimanere competitivi e avere il giusto appeal che il mercato invece richiede.
Un porto è tanto più importante e competitivo quanto più è in grado di fornire servizi differenziati su ogni tipologia merceologica e la merce movimentata in container svolge un ruolo di primaria importanza, se si pensa all'indotto che crea sulla comunità economica coinvolta nel ciclo di lavorazione con innumerevoli posti di lavoro e servizi ad alto valore aggiunto ad esso connessi.
Sarebbe davvero un peccato perdere questa fonte di ricchezza per la nostra economia e mi auguro vivamente che tale pericolo possa essere scongiurato al più presto.

Fagnani: "Merci, semplificata e migliorata l'entrata e l'uscita dal porto"

"Con le Ferrovie stiamo portando avanti due protocolli che consentono di cogliere altrettanti risultati positivi: togliere i carri merci dal transito in città e dotare il porto di una infrastruttura strategica per la competitività, rappresentata dai collegamenti ferroviari". Roberto Fagnani è l'assessore ai Lavori pubblici e Grandi infrastrutture del Comune di Ravenna, che con il sindaco Michele de Pascale lavora al potenziamento della tratta ferroviaria in porto.

"Partiamo dal presupposto che il nostro scalo movimenta mediamente 27 milioni di tonnellate di merci, delle quali però solo il 13% viaggia su ferro, pari a poco più di 7200 treni annui. Trieste, che pure gode di fondali profondi, movimenta 7600 treni, non molti di più. Il nostro obbiettivo, con l'approfondimento dei fondali, è quello di trasferire su ferro il 30% delle merci e per farlo abbiamo bisogno di nuove infrastrutture che consentano i treni di non passare più dal centro cittadino, soprattutto se aumenteremo i convogli".

Come racconta Fagnani "abbiamo messo mano al protocollo esistente sul sottopasso di via Canale Molinetto. Le Ferrovie investiranno 10 milioni di euro in questa operazione e l'Autorità di Sistema ravennate ne aggiungerà altri 5. Così sparirà il passaggio a livello che costituisce una strozzatura nel traffico cittadino. Con il secondo protocollo con Rfi andiamo invece a modificare il transito dei treni merci, che viaggeranno progressivamente lontano dal centro".

Attualmente abbiamo 15 km di binari in destra canale Candiano e 134 km in sinistra, in entrambi i casi compresi i raccordi privati. Con il prolungamento della dorsale ferroviaria di raccordo in destra Candiano si congiungeranno la Docks con Largo Trattaroli. L'intervento richiederà un investimento di 1 milione di euro da parte dell'Autorità di Sistema.

Per quanto riguarda i treni merci zona nord è già in fase avanzata di progettazione da parte dei nostri uffici un intervento che devierà i carri prima del loro ingresso nel centro cittadino. Si tratta di una 'bretellina' tra due snodi di binari già esistenti, manca solo l'elettrificazione". "In questo modo - dice Fagnani - si eviterà a oltre 4 mila treni all'anno su 7 mila, tra entrata e uscita, di arrivare fino in stazione, ma potranno congiungersi direttamente da nord col porto".

Il primo scalo merci tra le vie Classicana e Molinetto per servire con i binari le banchine in destra Candiano. Un secondo scalo a nord del Parco di Teodorico, verso le Bassette. Con questa soluzione i treni merci non transiteranno più a fianco della Rocca Brancaleone e della stazione centrale.

Per sostenere la crescita di traffico da e per il porto è stato approvato dalla giunta comunale un protocollo d'intesa con Rete ferroviaria italiana e Autorità di Sistema.

Sono presenti interventi sulla dorsale sinistra Candiano: realizzazione e messa in esercizio del passante ferroviario di collegamento fra lo Scalo Candiano e la linea ferroviaria principale. L'intervento consentirà di effettuare le operazioni di manovra nello Scalo Candiano, riducendo di circa il 70% le attuali operazioni di manovra nello Scalo Merci Stazione.

Interventi sulla dorsale destra Candiano: trasformazione del fascio base in fascio arrivi/partenze, elettrificazione e attrezzaggio tecnologico del binario, eventuale realizzazione della nuova bretella di collegamento diretto con la linea Ravenna- Rimini.

L'insieme degli interventi, unitamente ai precedenti, consentirà di eliminare completamente le operazioni di manovra nello Scalo Merci Stazione. L'investimento previsto è superiore ai 30 milioni di euro.

La terza fase degli interventi riguarderà la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario e stradale tra sponda destra e sponda sinistra Candiano mediante una nuova infrastruttura, il famoso by pass.

I tempi: la 'bretellina' richiederà 6 mesi di progettazione, le due stazioni merci 12 mesi dalla firma del protocollo. Mentre per il sottopasso di via Canale Molinetto sarebbe importante iniziare i lavori entro il 2018.

"È chiaro che oggi ragioniamo nell'ottica di riqualificare la stazione, non di spostarla. Pensiamo a un collegamento attraverso una sorta di ponte per congiungere viale Farini con la darsena" conclude Fagnani sul tema ferrovie.

Non meno importanti sono lo sblocco di 20 milioni per migliorare la Classicana, da Classe al porto, e la ricerca di un accordo con l'Autorità di Sistema per trasferire la gestione delle strade portuali all'ente di via Antico Squero.

in rosso,
i due scali merci

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

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

Agenzia delle Dogane, è terminato lo stato di agitazione

Dall'autunno interventi per colmare le carenze di organico

"Denunciamo per l'ennesima volta la grave situazione di carenza di organico in cui versa la Dogana di Ravenna. A fronte di una diminuzione del personale, dovuta sia a pensionamenti che a trasferimenti di colleghi a vario titolo, si sono sommati nel tempo nuovi adempimenti, generando un maggior carico di lavoro in tutti gli ambiti non più sostenibile". Era questa la motivazione che aveva spinto, a metà giugno, i dipendenti dell'Agenzia a proclamare lo stato di agitazione dall'1 al 31 luglio.

La protesta è ora terminata e con Marco Cozza della Fp Cisl e Francesco Vacirca di Fp Cgil abbiamo fatto il punto della situazione.

"Avevamo indetto lo stato di agitazione - spiegano i due sindacalisti - su mandato della quasi totalità dei lavoratori a testimonianza della gravità della situazione a causa della carenza di organico. A fine luglio c'è stata però una importante riunione a Bologna con la direzione interregionale Emilia Romagna-Marche dell'Agenzia delle Dogane. Ci sono state date rassicurazioni in merito alla necessità di colmare la carenza di personale, anche se per vedere quali misure concrete verranno adottate, dovremo aspettare ottobre".

Ecco i punti principali dell'accordo.

1 - Possibilità di trasferire due unità dalla Provincia alla Dogana. Si tratta di personale che, grazie a un bando del 2015, aveva chiesto la mobilità. Il sindaco Michele de Pascale, nelle vesti di presidente della Provincia, ha accelerato ogni procedura per agevolare il trasferimento.

2 - Nell'ambito della ricollocazione di personale eccedente nelle Camere di commercio su scala nazionale (l'ente camerale ravennate non presenta questa problematica) 4 posti sono stati individuati presso l'Agenzia delle Dogane di Ravenna anche se Cozza e Vacirca considerano questa procedura "un po' astratta, staremo a vedere".

3 - Apertura di un bando di mobilità interno su base interregionale con Ravenna come unica destinazione per un numero di posti non quantificato.

4 - Possibilità di attivare i 'comandi', con personale "in prestito a Ravenna".

"Non è una situazione che ci renda completamente soddisfatti - commentano i due esponenti sindacali - ma vogliamo leggere queste misure come dei segnali di attenzione, in attesa di conoscere gli sviluppi concreti. L'assemblea dei giorni scorsi del personale ci ha dato mandato di vigilare su ogni singolo passo e di vigilare affinché il programma previsto si concretizzi. Altrimenti proclameremo un nuovo stato di agitazione".

In autunno, il personale ravennate dell'Agenzia delle Dogane aspetta quindi una risposta agli interrogativi sorti durante lo stato di agitazione. "Sono evidenti gli scostamenti delle strategie politiche dell'Agenzia delle Dogane tra le diverse e anche vicine realtà portuali rispetto all'Ufficio doganale ravennate, che presenta, sotto il profilo meramente organizzativo, una carenza perdurante d'organico di lavoratori in servizio. Non si comprendono le difficoltà a volere riconoscere il ruolo e l'importanza amministrativa dell'Ufficio portuale, della sua dimensione produttiva in ambito doganale e settore accise e dell'interesse strategico regionale, nazionale ed europeo".

A fine mese si è tenuto un incontro a Bologna tra sindacati e direzione doganale. I punti individuati per reperire personale

porto di ravenna
mistral

Direttore responsabile
M. Vittoria Venturelli
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 03-08-2017
Reg. Trib di Ravenna n. 1401
dell'26/11/2012 R.N.S. n. 5381

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

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 • info@cpravenna.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

Da sinistra: Mauro Cellarosi, presidente dell'Ordine degli Avvocati di Ravenna; Giannantonio Mingozzi, consigliere provinciale; Désirée Fondaroli, ordinario di Diritto penale, direttore del Master in Diritto penale dell'impresa e dell'economia; il sindaco Michele de Pascale; Greta Tellarini, associato di Diritto della navigazione nell'Università di Bologna.
Nella foto a fianco: Fondaroli e Tellarini insieme a Paola Carpi, direttore della Fondazione forense ravennate, e a Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale

Il Campus di Ravenna è un laboratorio di eccellenza

Le nuove frontiere degli studi universitari giuridici (e non solo) in ambito portuale e marittimo

La lezione della prof.ssa Greta Tellarini del 21 luglio scorso, imperniata sul nuovo concetto di sicurezza marittima, ha concluso la terza edizione del Master in diritto penale dell'impresa e dell'economia, istituito dal Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Bologna presso la sede di Ravenna.
La conferenza rappresenta un traguardo e, al contempo, un punto di partenza.
Da un lato, essa porta a compimento la rassegna delle normative più rilevanti per gli operatori del settore giuridico d'impresa.
Dall'altro, la relazione inaugura un ciclo di convegni, tavole rotonde e seminari incentrato sul diritto della navigazione e dei trasporti, sulla portualità e sulla logistica, e prodromico alla realizzazione di un programma più ambizioso: caratterizzare nuovi corsi universitari ordinari e post lauream del Campus ravennate, in prospettiva giuridica e interdisciplinare.
Per il successo del progetto è fondamentale il sostegno manifestato dal sindaco del Comune di Ravenna, Michele de Pascale, e dal presidente della Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Daniele Rossi, la disponibilità dei quali assicura e rafforza il collegamento imprescindibile delle iniziative di specializzazione professionale e approfondimento culturale con la "predisposizione naturale" del territorio ravennate, ove, tra l'altro, è in fieri il potenziamento infrastrutturale del Porto Canale.
L'esperienza del Master, anche in forza delle numerose testimonianze dei dirigenti e dei manager delle società che supportano il corso, ha evidenziato che il macrocosmo portuale e marittimo, oltre a delineare di per sé un valore eccezionale, costituisce la cartina al tornasole delle questioni che maggiormente contrassegnano il diritto dell'impresa e dell'economia. Basti pensare ai temi della safety e della security, su cui si è soffermata la prof.ssa Tellarini, nonché alla tutela ambientale.
E ancora. Le attività economiche che si svolgono in mare, nel porto e nelle aree ad esso adiacenti sono permeate da un fitto reticolo di controlli, sintomatico della complessità dei rapporti con la pubblica amministrazione, e da differenti regimi societari e fiscali che connotano le imprese operanti in tale contesto.
Infine, sicurezza dei sistemi informatici e protezione del marchio e del prodotto completano il quadro di una pluralità di regole e di ordinamenti che si intrecciano e si sovrappongono nel dedalo di una composita legislazione statale e sovranazionale.
L'interesse suscitato dagli incontri riservati alla materia conferma così la vocazione del Campus di Ravenna a divenire un laboratorio di eccellenza per la sperimentazione di innovativi e specialistici percorsi universitari dedicati alle problematiche portuali e marittime, destinati a distinguersi come un unicum nel panorama italiano.

Désirée Fondaroli
Ordinario di Diritto penale, direttore del Master in Diritto penale dell'impresa e dell'economia, Università di Bologna

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

BPER: Banca
Vicina.
Oltre le attese.
www.bper.it
Sede di Ravenna
Via Arnaldo Guerrini, 14 - 48121 Ravenna (RA)
Tel. 0039 0544 540111 - Fax 0039 0544 540460
www.bpr.it

Safety, security e sviluppo sostenibile

I naufragi delle petroliere Erika (1999) e Prestige (2000) al largo delle coste comunitarie e l'attentato dell'11 settembre 2001 alle Torri Gemelle hanno imposto una immediata attenzione della comunità al fenomeno della sicurezza nei trasporti e hanno dato il via all'elaborazione di un complesso sistema di norme giuridiche: da un lato, soprattutto a livello comunitario, con l'approvazione dei noti Pacchetti Erika I, Erika II ed Erika III; dall'altro lato, con una serie di interventi a integrazione della Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (Convenzione Solas) e con l'approvazione dell'ISPS Code e del Port Security Code of Practice e della relativa normativa comunitaria in materia di sicurezza delle navi e degli impianti portuali e di sicurezza dei porti.

All'originario concetto di sicurezza, inteso come salvaguardia della vita umana dai pericoli insiti nell'attività di navigazione (safety), come noto originariamente disciplinato nella Convenzione Solas, si è affiancato quello di sicurezza inteso come tutela della collettività da atti violenti ed intenzionali di natura terroristica (security).

Sebbene in molte lingue, tra le quali la lingua italiana, venga usato un unico termine, quello di sicurezza marittima, per indicare entrambe le accezioni, si tende opportunamente a distinguere tra il concetto di safety, che fa riferimento alla sicurezza in senso tecnico della nave e della navigazione, per cui i relativi interventi normativi si sono ampliati nell'ambito della disciplina della navigazione, e il concetto di security, relativo alla protezione da atti violenti intenzionali ed esterni alla nave, che copre una realtà più ampia che per la sua regolamentazione richiede interventi normativi derivanti da diversi rami del diritto (amministrativo, penale, comunitario).

Nella recente evoluzione normativa della materia si è assistito ad una progressiva estensione della regolamentazione in tema di security marittima in relazione a due diversi ambiti che si sono sviluppati sotto il profilo spaziale e sotto il profilo dell'estensione delle competenze.

Ciò ha sostanzialmente condotto, da un lato, alla creazione di un modello di gestione integrata della sicurezza, esteso all'intera catena logisitica marittima, dalla nave all'interfaccia nave/porto e dal porto all'interfaccia porto/entroterra; dall'altro lato, al superamento del tradizionale concetto di sicurezza marittima inteso come binomio safety-security e alla necessità di un'applicazione combinata/integrata di norme di safety e di security.

Attraverso l'analisi della più recente evoluzione normativa è possibile rinvenire oggi una diversa e più moderna accezione di sicurezza intesa come concetto unitario e globale, in cui safety e security si intrecciano strettamente, tanto da inserire l'emergenza in un più vasto contesto di amministrazione del rischio, volto al perseguimento dell'interesse pubblico alla salvaguardia della vita umana e alla tutela dell'ambiente marino.

Potrebbe oggi apparire preferibile parlare, vista la oramai stretta connessione tra le due dimensioni, avallata da precisi riferimenti normativi, di un complesso sistema di misure di sicurezza, pur individualmente riconducibili, se si vuole, alla safety e alla security, ma destinate a creare un unico e globale sistema di protezione, a prescindere dalla fonte del rischio, in cui il concetto di sviluppo sostenibile appaia come una articolazione e specificazione di una più generale pretesa alla sicurezza che abbraccia tutto l'orizzonte del giuridicamente rilevante.

Tale impostazione troverebbe conferma anche in una recentissima Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio del 19 aprile 2017, ove si legge espressamente che "assicurare la safety e la security delle attività marittime è la chiave per promuovere lo sviluppo sostenibile".

Greta Tellarini
Associato di Diritto della navigazione nell'Università di Bologna

Safety e security si intrecciano strettamente. L'emergenza va inserita in un più vasto contesto di amministrazione del rischio

ZANINI ANTONIO
IMPRESA EDILE E DI SERVIZI
Via Spilimbergo,164 - Martignacco (UD)
Tel 0432 657320 - Fax 0432 637503
www.zaniniantonio.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

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
avvisatore@avvisatoremarittimo.ra.it

Rimborso pedaggi autostradali, necessario lo sconto direttamente al casello

di **Laura Guerra** *presidente CNA FITA Ravenna*

Nel corso degli anni, lo Stato italiano ha destinato a questo meccanismo rimborsi per circa due miliardi di euro. È doveroso modificare questa modalità che prevede costi burocratici per gli autotrasportatori e il rimborso dei pedaggi autostradali a carico dello Stato ottenendo risparmi evidenti per la finanza pubblica. Si tratta di risorse pubbliche che ammontano a circa 200 milioni di euro annui. L'entità dei rimborsi, in termini percentuali, si differenzia a seconda del fatturato aziendale essendo suddivisa in vari scaglioni, in base alla classe di inquinamento della motorizzazione dei veicoli a partire da Euro 3, e infine in relazione delle fasce orarie di utilizzo delle autostrade.

Per ottenere il massimo rimborso, fissato al limite massimo del 13%, è necessario superare i 5 milioni di fatturato. Per raggiungere questo obiettivo nel 1999, a seguito del Decreto che recepiva la Direttiva Comunitaria, sono nati molti consorzi di servizio per aggregare i consumi di pedaggio dei singoli autotrasportatori. Dal nostro punto di vista questo meccanismo in apparenza virtuoso, riduce il rimborso agli autotrasportatori solo al 40% delle risorse stanziate, con costi del 60% da parte dei consorzi di servizio. La nostra proposta trasforma la modalità del rimborso dei pedaggi, con la conseguente riduzione dei 200 milioni annui di costi a carico del bilancio dello Stato, introducendo sconti da concedere direttamente in fattura agli autotrasportatori, ma a carico dei concessionari autostradali.

Con questa nuova modalità ci adegueremmo ai sistemi in vigore negli altri paesi europei, nei quali l'autotrasportatore è considerato un importante cliente al quale riservare uno sconto commerciale. Il sacrificio richiesto ai Concessionari Autostradali potrebbe essere compensato dalle importanti aumenti concessi sui pedaggi e sugli allungamenti delle concessioni che lo Stato Italiano ha riservato loro. Un dato che fa riflettere è costituito dai ricavi delle Società Autostradali che sono aumentati decisamente di più dell'inflazione. Il vantaggio più importante è costituito dall'abbattimento di tutti i costi burocratici e dall'eliminazione di ogni tipologia di truffe a carico dello Stato, in quanto gli effettivi pedaggi sarebbero controllati dagli apparati elettronici di pagamento, consentendo inoltre agli autotrasportatori di godere dei rimborsi una volta all'anno e non dopo svariati anni come accade ora.

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 · contship italia group

Indicati da Sapir i futuri componenti del Consiglio di amministrazione

TCR, Giannantonio Mingozzi verso la presidenza

Lavori in corso per il nuovo CdA del Terminal Container di Ravenna. Sapir ha indicato i quattro nominativi di competenza, gli altri tre verranno da Contship che detiene il 30% delle azioni Tcr.
Le indicazioni riguardano Riccardo Sabadini, Mauro Pepoli e Marina Chiaravalli, rispettivamente presidente, amministratore delegato e componente il CdA di Sapir, e Giannantonio Mingozzi.
Contship confermerà con ogni probabilità gli attuali componenti del CdA, vale a dire Cecilia Eckelmann Battistello (presidente del gruppo Contship Italia), Franco Cupolo e Sebastiano Grasso. Direttore generale del terminal è Milena Fico.
Candidato alla presidenza è Giannantonio Mingozzi, una lunga esperienza come amministratore pubblico e negli ultimi mandati da vicesindaco anche la delega al porto.

Primo ormeggio al Terminal Container per la nave 'Mando' della Msc che opera sulla linea per la Turchia

La nave 'Mando' ha ormeggiato per la prima volta lungo la banchina del TCR, il gateway Adriatico gestito dal Gruppo Conthsip Italia.
Varata nel 1999 e lunga 154 metri, la MSC Mando è stata introdotta in sostituzione della MSC Amanda, nel servizio MSC ADRIAKIA che collega settimanalmente Ravenna ai porti turchi di Izmir, Gemlik, Gebze, Istanbul e Tekirdag.
Le operazioni commerciali sono iniziate in TCR subito dopo l'ormeggio, rispettando i piani operativi concordati e permettendo alla nave di lasciare Ravenna "on Schedule" per il porto successivo.
Come da tradizione, durante lo svolgimento delle operazioni commerciali, il Planner di TCR Alessandro Filipponi si è recato in visita a bordo nave e ha consegnato al Comandante Roman Polyanskyy, di nazionalità ucraina, un presente in ricordo della prima toccata della nave Mando a Ravenna.

coface
FOR SAFER TRADE
I VOSTRI RISCHI COMMERCIALI, SOTTO CONTROLLO

ASSICURAZIONE DEI CREDITI, CAUZIONI E C.A.R.
INFORMAZIONI COMMERCIALI
RECUPERO CREDITI

WITH 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

La natura come progetto

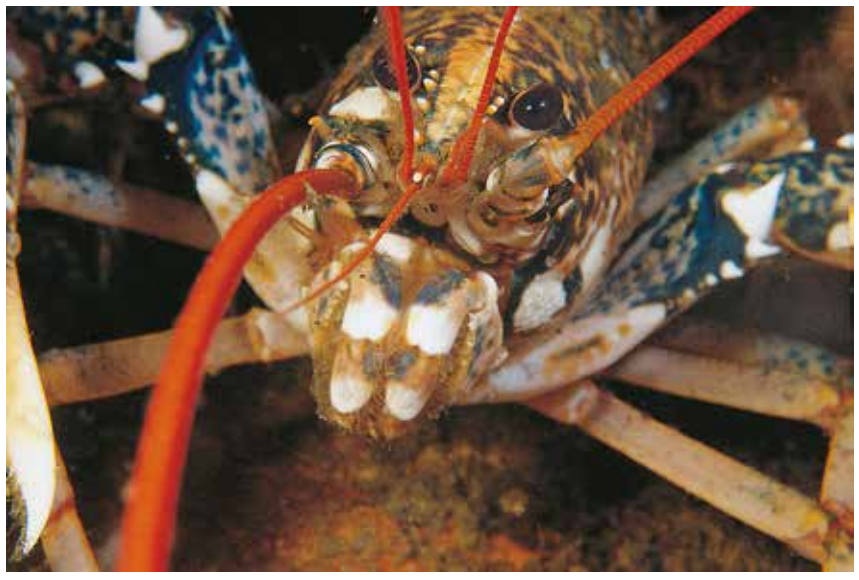
Costruire imparando dalla natura.
Questo è il grande progetto
da più di cent'anni di Cmc.

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

c.m.c.

SERVIZI APPOGGIO OFFSHORE
E RIMORCHIO
OFFSHORE SUPPLY AND TOWAGE SERVICES

BAMBINI s.r.l.
Viale IV Novembre, 79 - 48122 Marina di Ravenna (RA) - Italy
Tel. +39 0544 530537 Fax +39 0544 538544
www.bambinisrl.it - info@bambinisrl.it



La nuova vita delle piattaforme in disuso

Nursery per le specie ittiche. Ormeggi per il diporto e ristorante

Nei giorni scorsi, Franco Nanni (presidente del Roca, l'associazione delle aziende offshore) ha presentato al mistero dello Sviluppo economico un progetto per il recupero delle piattaforme non più in attività, che sta raccogliendo molti consensi.
L'idea di fondo è quella di creare una sorta di isola artificiale con elementi di piattaforme in disuso sul fondale come nursery per le specie ittiche, attracchi galleggianti, un ristorante, altri servizi al diporto.
Ecco i punti principali del progetto.

La compagnia petrolifera resterebbe titolare della concessione risparmiando i costi di rimozione

Si creerà un nuovo sito marino protetto. La precedente esperienza del "Sito Paguro" è stato un successo. È diventato una meta turistica per subacquei da tutta Italia, ma soprattutto è un sito di ripopolamento faunistico di grande importanza in Adriatico.
La struttura di accoglienza sarà una grande attrattiva turistica. Un'isola davanti alle nostre coste diventerà una meta importante per i diportisti e per le barche per gite che porterebbero i turisti dalle spiagge delle coste adriatiche.

La realtà territoriale Ravennate è già strutturalmente pronta a sostenere il progetto

Già da alcuni anni è attivo un corso di "Decommissioning di Siti Civili e Industriali" presso la facoltà di Ingegneria Civile Ambientale all'Università di Ferrara.
Tutte le competenze necessarie alla completa progettazione /gestione / realizzazione del progetto sono già a disposizione di ROCA tramite le aziende associate.
Il pieno successo dell'area protetta Paguro, nata nel 1956, oggi meta consolidata del turismo subacqueo, garantisce un punto di partenza culturale solido su cui innestarsi.
La fiera internazionale OMC che si svolge regolarmente biennalmente a Ravenna testimonia il ruolo centrale e l'interesse specialistico verso gli argomenti offshore.

Immagine pubblica estremamente positiva di tutti i partners

Dopo i burrascosi contrasti culturali legati alle nuove estrazioni costiere si può spostare l'attenzione su un argomento positivo, ecologico, innovativo, strategico.

Creazione occupazione specializzata

Dalla progettazione strategica, fino alla realizzazione cantieristica, questo approccio garantisce l'attivazione di numerosi posti di lavoro a diversi stadi di professionalità già disponibili e la sensibilizzazione alla formazione di nuovi professionisti nell'ottica degli approcci futuri di recupero e riuso.

Indotto costiero

Tutte le attività svolte nell'area protetta hanno evidentemente bisogno di un appoggio logistico, tecnico, professionale da sviluppare sulla costa limitrofa e nel suo immediato entroterra.
L'indotto innescato da un'operazione così strategica è facilmente presumibile che si incrementi autonomamente una volta avviato, sviluppandosi in base alle richieste del mercato.

Una miniera continua di potenzialità da sviluppare

La prima installazione della piattaforma va considerata alla stregua dell'approccio per la stazione spaziale ISS: ad ogni missione vengono aggiunti spazi, integrate tecnologie, sviluppati
settori, riposizionate risorse, in una continua e proficua collaborazione internazionale inesauribile.

Non crea difficoltà alla navigazione

Il sito infatti è in un'area già interdetta alla navigazione e alla pesca.

... 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

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
RINA
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

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