SAPIR
PORTO INTERMODALE
www.grupposapir.it

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale
www.port.ravenna.it

n. 10/11 ottobre-novembre 2017
www.portoravennanews.com

porto di ravenna

il porto dell'Emilia Romagna

Ravenna riapre il dialogo con i porti dell'alto Adriatico

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
AEO
www.exportcoop.com
SISTEMA QUALITÀ CERTIFICATO UNI EN ISO 9001/2000
SINCERT
DOGANA

- Statistiche. L'andamento dei primi nove mesi dell'anno
- Gli scali del Nord Est pronti a competere con il *Nothern Range*
- Piloti: nuove tecnologie, più sicurezza. Interviste a Roberto Bunicci e Thomas van der Hoff
- Le sfide: la nuova "Via della Seta"
- CNA: "Siamo il porto della regione, e la piattaforma logistica dell'Adriatico"
- La lezione di Mattei a 55 anni dalla scomparsa
- In un libro i 60 anni della Sapir

FIORE
CASA FONDATA NEL 1960
CASA DI SPEDIZIONI
AGENZIA MARITTIMA
SPEDIZIONI AEREE
RAVENNA (ITALY)
Phone: (0544) 598511
Fax: (0544) 598589
E-Mail: fiore@fioreravenna.it
www.fioreravenna.it
IATA
SERVIZIO AEREO
AEO

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. 10/11, copia omaggio - redazione: via Ercolana, 27 - 48121 Ravenna - tel. 335.6194107

In decisa ripresa le merci su rotabili nei primi otto mesi dell'anno

Argilla e coils trainano i traffici

In decisa crescita materie prime per le ceramiche (+10,9%); buono il dato di metallurgici, combustibili solidi, derrate alimentari e petroliferi; ripresa la linea traghetti con la Grecia.

La movimentazione dei primi otto mesi dell'anno è stata pari a 17.389.180 tonnellate di merce, 14.943.756 tonnellate di merce sbarcate e 2.445.424 imbacate.

Analizzando le merci per condizionamento, si evidenzia l'andamento positivo delle merci secche (+0,4%) e delle rinfuse liquide (+3,2%).

In particolare, risulta molto buono il risultato dei materiali da costruzione, con 3,648 milioni di tonnellate movimentate, in crescita di 384 mila tonnellate (+11,8%). Il merito va alle materie prime per le ceramiche, pari a quasi 3,2 milioni di tonnellate, con oltre 313 mila tonnellate in più (+10,9%) rispetto allo scorso anno. Come sempre i principali Paesi di importazione sono l'Ucraina per l'argilla e la Turchia per il feldspato.

In crescita anche i prodotti metallurgici, con 4,357 milioni di tonnellate (+2,0%). I Paesi con i quali gli scambi sono incrementati maggiormente sono anche i principali Paesi d'importazione, ovvero India, Turchia, Germania ed Egitto. Significativo il traffico di cabotaggio con il porto di Taranto che rappresenta quasi il 20% degli sbarchi di prodotti metallurgici.

In aumento i combustibili minerali solidi (+23,2%), in particolare coke, proveniente perlopiù dagli USA.

A contro bilanciare questo andamento positivo, la performance del comparto agroalimentare (derrate alimentari solide e prodotti agricoli), dove si sono registrate 400 mila tonnellate in meno (-14,2%). Il calo è dovuto soprattutto ai prodotti agricoli, frumento e granoturco, mentre per le derrate alimentari si è registrato, per il primo mese, un risultato positivo grazie al consistente import di farine.

Buono il dato anche per le derrate alimentari liquide (+6,4%), in particolare per oli vegetali e melassa.

In aumento anche i prodotti petroliferi (+7,0%); Milazzo, da cui arriva il 30% dei petroliferi sbarcati, è il porto che ha registrato l'incremento maggiore.

In decisa ripresa le merci su rotabili, grazie al buon risultato sulla relazione Ravenna-Brindisi-Catania, dove sono stati movimentati 35.126 trailer per Catania e 8.965 per Brindisi, per un totale di 3.640 pezzi in più (+9,0%). Dal mese di luglio poi ha ripreso la linea della Grimaldi per Bari e Patrasso. In totale il numero dei trailer è stato pari a 45.628 unità (-10,7%). Per le merci in container, invece, non si registrano dati positivi; i container movimentati sono stati 150.770 TEUs, -3,4% rispetto allo scorso anno.

	GENNAIO-AGOSTO				GENNAIO-SETTEMBRE			
	2017	2016	differenza	differenza %	2017	2016	differenza	differenza %
LINEA RAVENNA-BRINDISI	8.965	6.913	2.052	29,7%	9.978	7.856	2.122	27,0%
LINEA RAVENNA CATANIA	35.126	33.538	1.588	4,7%	39.943	38.472	1.471	3,8%
LINEA RAVENNA-BARI-PATRASSO	711	9.079	-8.368	-92,2%	560	7.943	-7.383	-92,9%

TRAFFICO CONTAINER (TEUs)

SBARCO	agosto	2017	quota sul totale	GENNAIO-AGOSTO 2016	quota sul totale	differenza	differenza %
pieni	3.693	47.103	31,2%	50.414	32,3%	-3.311	-6,6%
vuoti	2.399	28.815	19,1%	28.900	18,5%	-85	-0,3%
TOTALE SBARCHI	**6.092**	**75.918**	**50,4%**	**79.314**	**50,8%**	**-3.396**	**-4,3%**
IMBARCO							
pieni	7.453	67.449	44,7%	68.922	44,2%	-1.473	-2,1%
vuoti	384	7.403	4,9%	7.827	5,0%	-424	-5,4%
TOTALE IMBARCHI	**7.837**	**74.852**	**49,6%**	**76.749**	**49,2%**	**-1.897**	**-2,5%**
TOTALE MOVIMENTAZIONE	**13.929**	**150.770**		**156.063**		**-5.293**	**-3,4%**

TRAFFICO CONTAINER (TEUs)

SBARCO	settembre	2017	quota sul totale	GENNAIO-SETTEMBRE 2016	quota sul totale	differenza	differenza %
pieni	5.761	52.864	31,5%	55.327	31,4%	-2.463	-4,5%
vuoti	3.379	32.194	19,2%	34.444	19,6%	-2.250	-6,5%
TOTALE SBARCHI	**9.140**	**85.058**	**50,7%**	**89.771**	**51,0%**	**-4.713**	**-5,3%**
IMBARCO							
pieni	7.489	74.938	44,6%	78.074	44,3%	-3.136	-4,0%
vuoti	443	7.846	4,7%	8.284	4,7%	-438	-5,3%
TOTALE IMBARCHI	**7.932**	**82.784**	**49,3%**	**86.358**	**49,0%**	**-3.574**	**-4,1%**
TOTALE MOVIMENTAZIONE	**17.072**	**167.842**		**176.129**		**-8.287**	**-4,7%**

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

Il Made in Italy favorisce l'export nei primi nove mesi dell'anno

I container perdono il 4,7%

La movimentazione dei primi nove mesi dell'anno è stata pari a 19.276.710 tonnellate di merce, lo 0,3% in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.
In particolare gli sbarchi sono stati pari a 16.581.846 tonnellate (+0,6% rispetto al 2016), mentre gli imbarchi ammontano a 2.694.864 tonnellate (-5,3%).
Analizzando le merci per condizionamento e sempre rispetto al periodo gennaio-settembre 2016, si evidenzia il buon andamento delle merci secche (+1,8%) e delle rinfuse liquide (+2,7%), mentre per le merci unitizzate, quelle in container risultano in calo del 17,1% e quelle su rotabili segnano, invece, un -2,9%.
In particolare, risulta molto positivo il risultato dei materiali da costruzione, con 4,076 milioni di tonnellate movimentate, in crescita di 566 mila tonnellate (+16,4%). Il merito va alle materie prime per le ceramiche, pari a oltre 3,5 milioni di tonnellate, con oltre 470 mila tonnellate in più (+15,3%) rispetto allo scorso anno. Molto buono anche il dato del clinker, passato da 96 mila a 143 mila tonnellate.
I principali Paesi di riferimento sono l'Ucraina, da cui proviene l'87,5% dell'argilla, la Turchia da cui viene importata la quasi totalità del feldspato e l'Albania dove viene esportato il clinker.
Per quanto riguardo il settore ceramico, possiamo dire che secondo i dati di Confindustria Ceramica e dell'Agenzia ICE, la crescita che sta registrando, per il secondo anno, l'export di piastrelle di ceramica (85% della produzione) è fondamentale per la ripresa del settore.
I dati confermano la dinamicità dei principali mercati del made in Italy, ovvero Francia, Germania e Stati Uniti, che da soli assorbono quasi la metà delle esportazioni di piastrelle e, più in generale, dei Paesi dell'UE; dati incoraggianti arrivano anche da Russia e Cina.
In crescita anche i prodotti metallurgici, con 4,790 milioni di tonnellate (+2,5%), quasi tutti coils. I Paesi da cui provengono i maggiori quantitativi sono India, Germania, Turchia e Corea del Sud, che in totale rappresentano il 42,1%. La quota più consistente di coils proviene dal porto di Taranto che rappresenta il 19,4% degli sbarchi di prodotti metallurgici.
Ravenna si conferma pertanto il principale porto per l'importazione di materie prime e semilavorati per il settore industriale padano.
Per quanto riguarda il comparto agroalimentare (derrate alimentari solide e prodotti agricoli), si sono registrate 420 mila tonnellate in meno (-15,3%). Il calo è dovuto soprattutto ai prodotti agricoli, frumento e granoturco, mentre per le derrate alimentari si è registrato, già dallo scorso mese, un risultato positivo grazie all'import di sfarinati provenienti da Argentina e Paesi dell'est Europa.
Buono il dato anche per le derrate alimentari liquide (+7,0%), in particolare per oli vegetali, provenienti da Ucraina Malesia e Indonesia. In aumento i combustibili minerali solidi (+4,8%), in particolare coke, proveniente perlopiù dagli USA.

(segue)

MERCE MOVIMENTATA - CUMULATA (tonnellate)

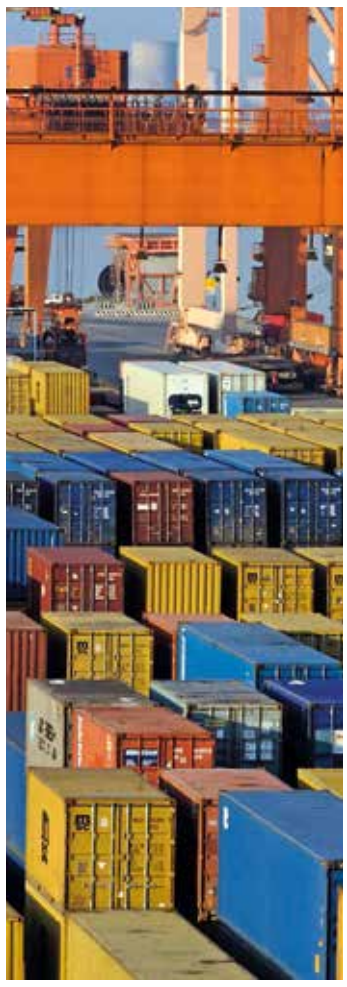
	GENNAIO-AGOSTO				GENNAIO-SETTEMBRE			
	2017	2016	differenza	differenza %	2017	2016	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	712.271	669.227	43.044	6,4%	804.574	752.073	52.501	7,0%
PRODOTTI PETROLIFERI	1.730.187	1.617.471	112.716	7,0%	1.912.696	1.815.982	96.714	5,3%
CONCIMI	4.205	4.839	-634	-13,1%	8.444	4.839	3.605	74,5%
PRODOTTI CHIMICI	571.258	632.374	-61.116	-9,7%	654.563	718.232	-63.669	-8,9%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	**3.017.921**	**2.923.911**	**94.010**	**3,2%**	**3.380.277**	**3.291.126**	**89.151**	**2,7%**
PRODOTTI AGRICOLI	924.434	1.376.701	-452.267	-32,9%	1.071.479	1.549.473	-477.994	-30,8%
DERRATE ALIMENTARI	1.553.260	1.509.980	43.280	2,9%	1.674.396	1.616.930	57.466	3,6%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	186.841	151.665	35.176	23,2%	186.841	178.314	8.527	4,8%
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	55.919	11.723	44.196	377,0%	55.919	15.981	39.938	249,9%
PRODOTTI METALLURGICI	4.356.778	4.269.965	86.813	2,0%	4.790.509	4.674.060	116.449	2,5%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	3.648.080	3.264.187	383.893	11,8%	4.075.799	3.509.534	566.265	16,1%
CONCIMI	946.323	1.049.314	-102.991	-9,8%	1.075.456	1.157.945	-82.489	-7,1%
PRODOTTI DIVERSI	18.842	14.278	4.564	32,0%	20.842	16.106	4.736	29,4%
TOTALE MERCI SECCHE	**11.690.477**	**11.647.813**	**42.664**	**0,4%**	**12.951.241**	**12.718.343**	**232.898**	**1,8%**
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	**1.492.400**	**1.729.664**	**-237.264**	**-13,7%**	**1.603.621**	**1.934.007**	**-330.386**	**-17,1%**
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	**1.188.382**	**1.198.415**	**-10.033**	**-0,8%**	**1.341.571**	**1.381.610**	**-40.039**	**-2,9%**
TOTALE	**17.389.180**	**17.499.803**	**-110.623**	**-0,6%**	**19.276.710**	**19.325.086**	**-48.376**	**-0,3%**

Raffaele Turchi
DAL 1904
Agenti marittimi, spedizionieri, commissari d'avaria
Mediatori marittimi
Movimentazione e magazzinaggio merci varie e pezzi speciali
Imbarchi e sbarchi
Periti nautici e merceologici
RINA
Via Alberoni 31 - 48121 Ravenna - Italy
Tel +39 544 212417 - Fax +39 544 217579
turchiship@raffaeleturchi.it
Sub Agenti in tutti i porti italiani

AGENZIA MARITTIMA
LE NAVI - SEAWAYS s.r.l.
Via Aquileia, 5 - 48122 Ravenna - Tel.: +39 0544 599311
seaways_itran@msclenavi.it

MERCE MOVIMENTATA - MESE (tonnellate)

	AGOSTO				SETTEMBRE			
	2017	2016	differenza	differenza %	2017	2016	differenza	differenza %
DERRATE ALIMENTARI	95.105	89.784	5.321	5,9%	82.826	82.846	-20	0,0%
PRODOTTI PETROLIFERI	2 203.536	196.526	7.010	3,6%	182.509	198.511	-16.002	-8,1%
CONCIMI	-	-	0		4.239	-	4.239	
PRODOTTI CHIMICI	47.838	92.745	-44.907	-48,4%	83.305	85.858	-2.553	-3,0%
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	**346.479**	**379.055**	**-32.576**	**-8,6%**	**352.879**	**367.215**	**-14.336**	**-3,9%**
PRODOTTI AGRICOLI	108.825	199.071	-90.246	-45,3%	147.045	172.772	-25.727	-14,9%
DERRATE ALIMENTARI	256.458	167.172	89.286	53,4%	121.136	106.950	14.186	13,3%
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	12.360	-	12.360		-	26.649	-26.649	
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	3.688	-	3.688		-	4.258	-4.258	
PRODOTTI METALLURGICI	546.766	654.277	-107.511	-16,4%	425.048	404.095	20.953	5,2%
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	461.923	368.705	93.218	25,3%	427.719	245.347	182.372	74,3%
CONCIMI	88.400	49.086	39.314	80,1%	129.133	108.631	20.502	18,9%
PRODOTTI DIVERSI	823	662	161	24,3%	2.000	1.828	172	9,4%
TOTALE MERCI SECCHE	**1.479.243**	**1.438.973**	**40.270**	**2,8%**	**1.252.081**	**1.070.530**	**181.551**	**17,0%**
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	**84.884**	**168.377**	**-83.493**	**-49,6%**	**111.221**	**204.343**	**-93.122**	**-45,6%**
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	**142.572**	**111.914**	**30.658**	**27,4%**	**153.189**	**183.195**	**-30.006**	**-16,4%**
TOTALE	**2.053.178**	**2.098.319**	**-45.141**	**-2,2%**	**1.869.370**	**1.825.283**	**44.087**	**2,4%**



(continua)

In aumento anche i prodotti petroliferi (+5,3%), di cui oltre l'80% provenienti da porti italiani; Milazzo, da cui arriva il 29% dei petroliferi sbarcati, è il principale porto di riferimento, ed è anche il porto che ha registrato l'incremento maggiore. In calo invece i prodotti chimici liquidi pari a 501.292 tonnellate (-13,8%), soprattutto da USA e Arabia Saudita, e i concimi (-7,1%), soprattutto quelli provenienti dall'Ucraina. In decisa ripresa le merci su rotabili, grazie al buon risultato sulla relazione Ravenna-Brindisi-Catania, dove sono stati movimentati 39.943 trailer per Catania e 9.978 per Brindisi, per un totale di 3.593 pezzi in più (+7,8%) rispetto allo scorso anno.

Dal mese di luglio poi ha ripreso la linea della Grimaldi per Bari e Patrasso. In totale il numero dei trailer è stato pari a 51.760 unità (-11,4%). Per i container, invece, non si registrano dati positivi: la movimentazione è stata pari a 167.842 TEUs, 8.287 in meno (5.599 pieni e 2,688 vuoti) e in calo del 4,7% rispetto allo scorso anno.

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

PILOTI DEL PORTO RAVENNA

SERS Srl
SOCIETÀ ESERCIZIO
RIMORCHI E SALVATAGGI

GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI RAVENNA S.C.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

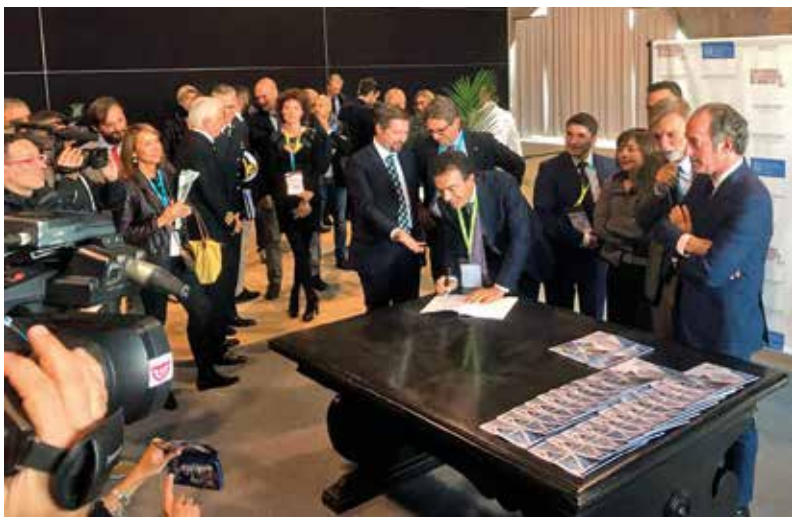
Gesmar Spa/SERS Srl
Via di Roma,47
48121 Ravenna
Tel. 0544/39719

Gruppo Ormeggiatori
Via Fabbrica Vecchia, 5
48023 Marina di Ravenna
Tel. 0544/530505-530116

COLUMBIA TRANSPORT s.r.l.

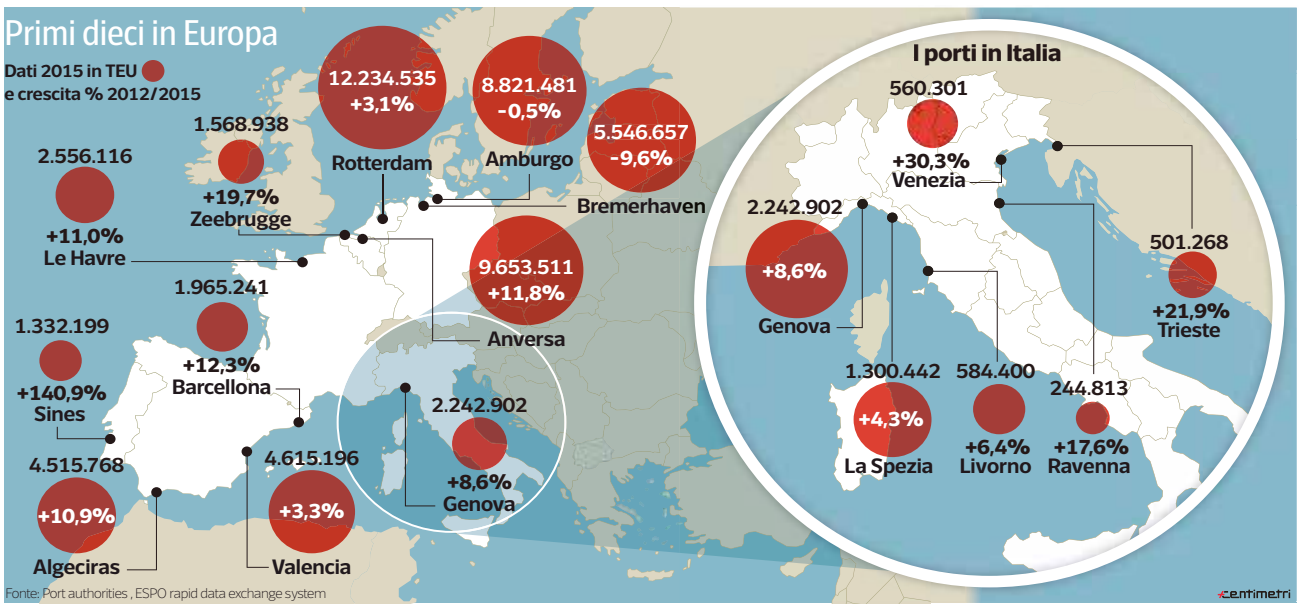
SERVIZI SETTIMANALI 20' E 40'
FULL CONTAINER DA RAVENNA PER:
Ashdod, Haifa (Israele)• Pireo, Salonicco (Grecia)
Limassol (Cipro)• Istanbul, Gemlik (Turchia)
Alessandria (Egitto)

INTERNATIONAL FORWARDING AGENTS
Ravenna, Via G. Matteotti, 31
Tel. 0544/34555 (4linee r.a.) • fax 34652
E-mail: rosanna@columbiarav.it



Daniele Rossi firma l'accordo

Gli scali del Nord Est pronti a competere con il *Nothern Range*



Le Regioni Emilia Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia e le rispettive Autorità di sistema portuale, Ravenna, Venezia e Trieste, hanno sottoscritto l'accordo per lo sviluppo della logistica del Nord Est. A tenere a battesimo l'intesa, il ministro per i Trasporti, Graziano Delrio.

Sono tre le parole chiave che pronuncia Delrio, nell'intervento conclusivo agli Stati generali della logistica del Nord Est: strategia, cooperazione, specializzazione.

"Cooperare aumenta il valore aggiunto", afferma il ministro evidenziando che le opere infrastrutturali non producono i risultati sperati se non sono inserite in un sistema. In quest'ottica, la competizione tra Ravenna, Venezia e Trieste deve in qualche modo essere messa in secondo piano, perché"a Rotterdam sono molto ben organizzati".

Piena disponibilità del porto di Ravenna a stringere la collaborazione con gli altri scali. Lo ha ribadito nel suo intervento, il presidente dell'Adsp ravennate Daniele Rossi: "Occorre affrontare una nuova sfida, con un disegno strategico complessivo che indirizzi il porto di Ravenna verso una nuova prospettiva competitiva. Il primo passo è rimarcare la mission di riferimento del porto di Ravenna: essere il porto del sistema economico dell'Emilia Romagna e uno dei gate logistici di riferimento del bacino industriale e di consumo del Nord Italia, correlando tutti i suoi progetti di sviluppo con l'esigenza di sostenere la crescita di questo territorio. Il disegno strategico complessivo del porto di Ravenna persegue tre direttrici di sviluppo correlate che puntano a massimizzare l'efficacia delle principali leve competitive: infrastrutture, interconnessioni, capitale umano".

Il progetto di Hub Portuale di Ravenna si basa su una strategia di integrazione col territorio di riferimento e una strategia di Bacino, l'Alto Adriatico. "Se vi è identità di vedute e obiettivi su questa visione di scenario e su questa direttrice strategica - ha detto Rossi - occorre partire da essa per definire un comune percorso di lavoro".

Sul fronte della domanda, i nuovi traffici non andranno mai in un singolo porto: un sistema integrato potrebbe offrire più alternative. Si sono già organizzate comuni iniziative, ma il vero salto di qualità non consiste nel fare solo promozione assieme. Collaborazioni comunque possibili e auspicabili.

Sul fronte dell'offerta, i singoli porti del bacino non potranno autonomamente sostenere la sfida competitiva con i porti del *Nothern Range*.

Serve una strategia integrata di sviluppo sul fronte dell'offerta infrastrutturale per colmare il gap nei collegamenti a terra e presentarsi come un sistema integrato di reti di feederaggio di bacino. Occorrono sistemi logistici retroportuali interconnessi, reti ferroviarie e stradali adeguate, best practices sull'offerta di servizi.

"Si potrebbe concordare il seguente piano di lavoro: selezionare gli interessi, individuando quelli comuni su cui lavorare assieme da subito, e quelli specifici, da rendere coerenti e integrare. Individuare i punti di debolezza e i vincoli allo sviluppo e, in riferimento ad essi, i possibili ambiti di lavoro in comune, concordando azioni di sistema su vettori, infrastrutture, direttrici/mercati su cui investire e specializzarsi, ecc. e lanciare progetti integrati di sviluppo con il supporto delle amministrazioni regionali e sotto la guida e l'indirizzo del ministero".

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

"Io, pilota del porto di Rotterdam sulle navi del vostro congestionato canale"

Intervista a Thomas van der Hoff, a Ravenna per maturare nuove esperienze di pilotaggio

Thomas van der Hoff, pilota del porto di Rotterdam, ha trascorso un periodo a Ravenna per uno scambio di esperienze con il nostro Corpo dei piloti e si è confrontato con il Capo Pilota Roberto Bunicci

Quali differenze hai riscontrato tra il pilotaggio a Rotterdam e a Ravenna?

Ho avuto opportunità di visitare diverse Stazioni di Pilotaggio e ho realizzato che talvolta non è possibile comparare un'organizzazione con un'altra. Non c'è uno standard uguale neanche nello stesso Stato di appartenenza. Ciascuna Stazione di Pilotaggio deve doverosamente considerare le leggi locali, la legislazione nazionale e le norme doganali. E ciascun pilota interpreta anche in modo personale la modalità di svolgimento della manovra sulle navi che scalano il proprio porto.

Nel tentativo di paragonare Ravenna a Rotterdam, la cosa più evidente riguarda certamente le dimensioni generali di scala portuale.

Tralasciando il numero complessivo di navi e osservando più da vicino la "waterway" del canale, Ravenna risulta, in alcuni punti critici, proporzionalmente più congestionata del mio porto e soggetta al rischio di "interaction" fra nave-nave e "bank effect" per effetto della sponda del canale. A Rotterdam aree così si trovano solo in alcuni angoli del porto.

Cos'hai osservato di diverso nel porto di Ravenna rispetto al tuo?

Mi sembra che la Rotterdam P.A. sia più predisposta a tenere ampi fondali e spazi per tutte le navi. La Port Authority invita nuovi investitori a realizzare nuovi Terminal di stoccaggio (recentemente per es. biodiesel e LNG), supportando gli investitori con la realizzazione di ormeggi, banchine e "safe water ways" ovvero accessi alle banchine con spazi e fondali adeguati. Prima che nuove tipologie o misure di navi scalino il porto, vengono effettuati studi di simulazione in collaborazione con i Piloti locali. L'accettazione e l'uso del PPU è uno delle risultanze degli studi effettuati, per entrata in sicurezza di navi di dimensioni maggiori.

Sebbene in numero minore, anche Ravenna ha una grande varietà di tipologie di navigli differenti. Al pari, seguono anche le variabili qualitative dei loro equipaggi. Sulle navi che ho visitato, la maggior parte degli equipaggi era esperto e familiarizzato già con le norme portuali, altre volte sembrava di no. Anche a Rotterdam succede questo. Sfortunatamente un certo numero di navi sub standard sono sempre in circolazione. Quello che ho constatato è l'alto grado di professionalità di tutti i Piloti. Tutti con un grande capacità di riconoscere quale tipologia di equipaggio si trova di fronte, e regolarsi di conseguenza per una corretta integrazione e la miglior riuscita della manovra.

La grande quantità di navi in movimento ogni giorno (60/70 movimenti) richiede una grande pianificazione generale. Gli ETA e gli ETD forniti dalla nave o dall'Agenzia devono essere dati con largo anticipo per avere il Pilota in tempo. Ma talvolta entrambi i porti (Europoort e Rotterdam) possono risultare congestionati durante le ore di picco.

A Rotterdam l'Autorità Portuale pianifica gli arrivi e le partenza delle navi. L'Autorità svolge da anello di congiunzione fra Agenti, Piloti, Rimorchiatori e Ormeggiatori. Un capo pilota è sempre disponibile 24/7 negli uffici della Autorità Portuale.

Qual è l'aspetto positivo dell'organizzazione di Ravenna?

I vantaggi di una più piccola organizzazione è proprio nei rapporti umani, dato che i colleghi si conosco e posso conoscere anche tutte le persone coinvolte nelle altre organizzazioni che lavorano vicino ai Piloti.

Nel mio porto, dovendo coprire le aree di Europort, Rotterdam e Amsterdam vi sono circa 240 Piloti, ma dopo 25 anni di servizio, ne conosco meno della metà.

Qui a Ravenna mi sembra di vedere anche bei rapporti di amicizia fra colleghi, ed è manifesto quando tutti, o quasi tutti i piloti si siedono insieme intorno alla tavola della Stazione. Può sembrare indifferente, ma in realtà ritengo che sia un grande momento di scambio di esperienze vissute, il che rappresenta un importante passaggio per il loro training. Sebbene la teoria sia il punto di partenza, la realtà del vissuto a bordo è ciò che "insegna" al Pilota i segreti del pilotaggio. Durante la mia permanenza mi sono sentito parte del team, tra amici.

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.

... 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

RAVENNA eventi.net
www.ravennaeventi.net
@RavennaEventiApp
@Ravenna_Eventi

Il Capo Pilota Roberto Bunicci: "Crescono gli standard grazie alla grande professionalità dei piloti"

Nuove tecnologie, più sicurezza

Parliamo di sicurezza della navigazione del porto di Ravenna con il Capo Pilota Roberto Bunicci.

Quello di Ravenna è un porto canale che dal mare va verso la città. Quali condizioni di sicurezza per la navigazione si rendono necessarie per affrontare questa configurazione?

Ravenna è una realtà molto particolare che nella sua storia nasconde anche il suo futuro. È facilmente riscontrabile che ad ogni consistente miglioramento infrastrutturale, sono seguiti aumenti di traffici anche molto significativi. Il nostro scalo sconta una peculiarità unica in Italia, ovvero di essere l'unico porto canale che è al tempo stesso, sponda di accosto delle navi che svolgono operazioni commerciali e delle navi che vi transitano per uscire o ormeggiare. In questo delicato contesto, il ruolo del Pilota è ancor più vitale per i Comandanti delle navi, che traggono insostituibili informazioni dalla presenza del pilota. La conoscenza del presumibile comportamento della nave in spazi ristretti, dovrà necessariamente integrarsi in un ancor più ampio quadro, entro il quale la nave si muoverà. Contesto soggetto, nella realtà Ravennate, a notevoli cambiamenti nel caso di mutamenti dei fondali, ma anche a causa di restringimenti per cantieri, navi ormeggiate ed in operazioni commerciali, operazioni di bunkeraggio, passaggi di altre unità minori o incroci con altre navi in movimento. Questi sono alcuni dei motivi, per cui si rende necessario una quotidiana e costantemente rinnovata conoscenza degli ambiti portuali da parte dei piloti".

Tecnologicamente, com'è cambiata la sicurezza rispetto al passato?

"L'apporto delle nuove tecnologie ha dato ovunque nuove spinte all'accrescimento degli standard di sicurezza ed anche il comparto marittimo navale non ne è stato esente. Seppur conservando le antiche buone norme di navigazione, la "e-Nav" ha ampliato la gamma di informazioni a disposizione degli operatori. Poi starà alla professionalità dell'uomo "on duty" impiegare al meglio queste informazioni.

La sicurezza personale del Pilota, ha visto l'introduzione di nuovi dispositivi di segnalamento man overboard di tipo automatico, sulle frequenze dei normali apparati marini AIS (Automatic Identification System). In pratica, un piccolo radio beacon personale, installato sul giubbotto salvagente di ciascun pilota, che in caso di caduta in mare, attiva un messaggio tipo SART (Search And Rescue Transponder) che permette la localizzazione del beacon sui monitor degli ECDIS (Electronic Chart Data Information System) nave e della pilotina. Naturalmente il valore in termini di sicurezza, è ancor maggiore in caso di uomo a mare in orari notturni e in condizioni meteo difficili".

Il pilota come contribuisce a rendere la sicurezza sempre ottimale, nonostante la tecnologia?

"Appunto grazie all'impiego di strumenti dedicati, applicati al massimo grado di efficenza, i Piloti di Ravenna possono offrire, primi nel Mediterraneo e al pari dei colleghi Nord-Europei, l'impiego di strumenti utili al miglioramento dello standard di sicurezza nei bacini portuali. Dal miglioramento dello standard di sicurezza, ne conseguono traffici tendenzialmente più fluidi e con miglioramenti alla operatività del porto. Da qui il concetto più volte espresso dall'Amm. Isp. Melone, che ha coniato il concetto di "sicurezza produttiva" ovvero la risultanza di produttività che l'effetto della maggiore sicurezza genera sull'insieme dei traffici nei porti Italiani".

Qual è 'ultima dotazione, in tema di sicurezza come asseconda la vs attività?

"L'ultima dotazione riguarda l'universo PPU, con i suoi ultimi upgrade, capace di raccogliere anche i dati AIS delle navi circostanti, con un migliore grado di stabilità e finalmente, grazie alla nuova edizione della carta del porto di Ravenna, su cartografia ufficiale riconosciuta IHO. Questi nuovi GPS, al pari degli impianti differenziali DGPS, sono in grado di offrire un "fix" di altissima precisione, che i piloti impiegano al meglio, sulle unità di maggiori dimensioni, cosi come su pontoni con mega strutture, dove possono operare anche 3 o 4 piloti insieme alle pilotine, per confermare a livello ottico, le informazioni raccolte in via strumentale. Anche in condizioni di scarsa visibilità il PPU, contribuisce in maniera evidente al miglioramento della sicurezza, di fatto poi contribuendo ad allungare l'operatività portuale in condizioni marginali".

Se dovessimo paragonare il livello di preparazione dei piloti ravennati rispetto a quelli del Mare del Nord, come la definiresti?

"Non sta a me il giudizio finale, ma a coloro i quali ci osservano, e hanno il giusto grado di competenza per valutare fino in fondo, i rischi insiti nella manovra e tutte le misure vengono continuamente applicate, per mitigarne i potenziali effetti. A questo proposito, posso riportare ottimi riscontri da parte dei nostri primi clienti, ovvero i Comandanti delle navi, che non mancano mai di ricordarci quanto impegnativo sia il canale Candiano, specie quando vi approdano dopo lunghe navigazioni in mari sconfinati e apprezzano l'impiego di ogni moderno equipaggiamento per il servizio. Anche i colleghi Piloti, ci riconosco grandi meriti per la professionalità, proprio a causa delle maggiori difficoltà rappresentate da un porto multiforme e multi tipologia come Ravenna. In un paio di occasioni abbiamo avuto ospite a Ravenna, quale scambio professionale proprio sul tema PPU, il pilota di Rotterdam Thomas Van Der Hoff, che ha riportato a casa esperienze di un canale angusto e impegnativo nel quale non è ammessa alcuna distrazione. Viceversa, anche dalle sue esperienze sono venuti interessanti spunti, sia in ordine generale, che sul corretto impiego del PPU, insieme ai complimenti per la complessità di alcune manovre si svolgono nel nostro porto".

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 06-11-2017

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

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

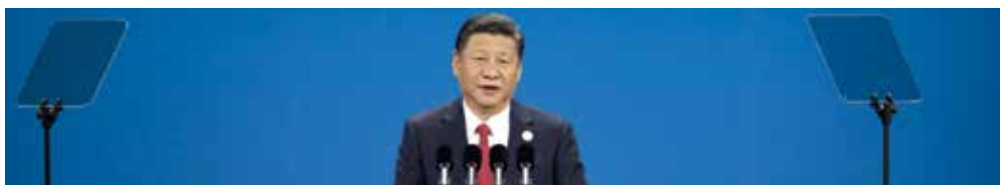
È l'occasione per ripensare il sistema della logistica a livello nazionale ed europeo

La nuova "Via della Seta"

Intervista a Guido Ottolenghi, presidente del Gruppo Tecnico "Logistica, Trasporti ed Economia del Mare" di Confindustria, relatore al convegno "La nuova Via della Seta" tenutosi a Roma lo scorso 24 ottobre 2017

Da quanto si è iniziato a parlare di "Via della Seta"?

Il termine "La Via della Seta" – che apparve **per la prima volta nel 1877** – condensa in sé secoli di storia e di avvenimenti che hanno segnato il destino di popoli e culture. È iniziata sotto la dinastia Han (114 a.c.) e continuata fino ad almeno il XV° secolo, circa 150 anni dopo Marco Polo. La Via della Seta attraversava l'Asia centrale e il Medio Oriente, collegando la Cina all'Asia Minore e al Mediterraneo, e le sue diramazioni si estendevano a est sino alla Corea e al Giappone e a sud fino all'India. Basta, pertanto, solo il nome per evocare avventura e mistero.



Agli inizi del terzo millennio, la Cina progetta di aprire una nuova via della seta.

Vorrei partire dalle **parole con cui** il **presidente cinese Xi Jinping, il 7 dicembre 2013**, in occasione del discorso all'Università Nazarbayev della capitale del Kazhakistan, **rappresentò il suo disegno per il futuro dell'Eurasia**: *"Per costruire dei legami economici più solidi, migliorare la cooperazione ed espandere lo sviluppo della regione euroasiatica, dobbiamo assumere un approccio innovativo e costruire insieme una nuova cintura economica lungo la via della seta ... La cintura economica che proponiamo è abitata da tre miliardi di persone e rappresenta il più grande mercato del mondo ... I popoli di questa antica via della seta, insieme, possono comporre un nuovo, meraviglioso, capitolo in questa storia tante volte raccontata"* .

A distanza di quattro anni da questo primo annuncio, il **14 e 15 maggio di quest'anno, il presidente cinese presentava ufficialmente al mondo il progetto *BRI-Belt* & *Road Initiative*,** volto a integrare l'Asia e l'Europa attraverso la costruzione di sei corridoi di trasporto via terra e via mare, dove circoleranno merci, tecnologie e cultura ribadendone la missione politica prima che economica: *"gli scambi rimpiazzeranno l'estraneità, l'apprendimento in comune sostituirà gli scontri, e la coesistenza prenderà il posto del senso di superiorità..."*.

Quali sono i motivi che hanno spinto e spingono la Cina a intraprendere un progetto colossale come la *BRI-Belt* & *Road Initiative*?

Un progetto di così ampio respiro consentirà alla Cina di influenzare le economie di molti Paesi, espandere la propria capacità e credibilità nella progettazione e realizzazione di opere pubbliche, consolidare alleanze che le consentano in futuro di giocare un ruolo simile a quello degli Stati Uniti. Inoltre vi sono probabilmente motivi di influenza militare perché accanto agli investimenti infrastrutturali in Paesi collegati spesso si aggiungono accordi militari o insediamenti di sicurezza.

Credo poi che vi sia un'altra motivazione, insieme economica e strategica. Il traffico dei container mondiale è ormai governato da pochi *carriers*. Il 54% della flotta container mondiale è controllata da 5 operatori. Dall'aprile 2017, l'ossatura del traffico mondiale è di fatto nelle mani di tre grande alleanze: *Ocean Alliance, The Alliance e 2M*.

Esiste dunque una situazione di oligopolio, che influenza inevitabilmente il mercato mondiale dei container, e della quale anche l'Unione Europea dovrebbe forse interessarsi. Questo consolidamento di traffico pone di fatto le esportazioni dalla Cina nelle mani di pochissimi armatori. **Il progetto cinese, in particolare il collegamento ferroviario che connette direttamente il Far East con l'Europa** - in un percorso di oltre 8000 km e con tempi di percorrenza inferiori della metà alla nave - **unitamente alla politica di investimento nel Porto del Pireo ed in alcuni porti del *Northern Range*, consente alla Cina di godere di una alternativa al trasporto marittimo, rafforzando così la propria penetrazione commerciale a livello mondiale.**

Questo assetto non è privo di criticità: se infatti il traffico via terra impiega la metà del tempo di quello via nave, costa però dalle due alle tre volte di più, e, per gli appassionati del genere, determina emissioni di CO_2 doppie a quelle del trasporto marittimo.

Il grande interporto di Khorgos, al confine tra Cina a Kazakhistan, dove le merci cambiano treno a causa del differente passo ferroviario, ha visto transitare nel 2016 2050 treni (che per ora viaggiano pieni prevalentemente verso overst). Insomma il progetto ha uno straordinario potenziale, finanziamenti enormi, una ferrea volontà politica, ma anche diverse sfide da superare.

Da chi è finanziato il progetto?

È un progetto imponente, finanziato **in parte dal Governo cinese e in parte dalle banche cinesi** che sono stimolate politicamente a offrire credito a condizioni di favore, affiancato da un imponente sforzo di narrazione, con promozione culturale attraverso articoli, video virali, convegni, solenni inaugurazioni e pubblicazioni.

Cito alcuni numeri: il ***BRI-Belt* & *Road Initiative* vale il 30% del Pil mondiale, per un'estensione geografica del 38,5% del pianeta, una popolazione pari al 62,3%** e con una capacità di coinvolgere il 24% dei consumi domestici mondiali. **Il valore totale del progetto è di 1400 miliardi di dollari**, pari alla ricchezza di Paesi come Russia, Sud Corea o Canada. Un totale di 900 cantieri aperti dal valore di 890 miliardi di dollari, 65 paesi coinvolti e 11 paesi attraversati da 13mila chilometri ferroviari.

Da cosa dipende il successo di questo progetto?

Il successo di questo progetto dipenderà anche dalle scelte logistiche che faremo in Europa, e che dobbiamo saper valorizzare con le nostre controparti orientali.

La Cina ha attuato una incisiva politica di investimenti nel Mediterraneo, e credo che continuerà a farlo nei prossimi anni rafforzandovi le proprie basi logistiche. Da qui infatti passa il 20% del traffico marittimo mondiale, il 25% dei servizi di linea container e il 30% del traffico petrolifero.

Il raddoppio del Canale di Suez ha determinato una grande crescita dei traffici, che da 5 mesi aumentano a doppia cifra, ad evidenza di una rinnovata centralità del Mare *Nostrum*...

L'interscambio cinese è cresciuto dal 2001 ad oggi dell'841%. Appare evidente come le scelte della Cina di investire anche in Mediterraneo non siano frutto del caso, ma nell'alveo di una precisa strategia, direttamente correlata all'iniziativa *BRI-Belt* & *Road Initiative*.

Quali ripercussioni avrà sul sistema logistico europeo?

La *BRI-Belt* & *Road Initiative* **è** a mio avviso **l'occasione per ripensare il sistema della logistica e dei trasporti a livello nazionale ed europeo.** Oggi conviviamo con uno sbilanciamento logistico a favore delle strutture logistiche/portuali del *Northern Range*, che trova la sua giustificazione nell'innegabile efficienza di questi scali, ma anche nelle scelte strategiche operate (o non operate) dai porti del sud Europa.

Il recente caso della stazione ferroviaria di Rastatt in Germania ha tuttavia evidenziato tutta la fragilità del sistema logistico/trasportistico europeo, apparso un gigante di ferro con i piedi di argilla.

La chiusura di una sola stazione ferroviaria (per l'appunto quella di Rastatt) ha determinato l'interruzione - da metà agosto fino ai primi giorni di ottobre - di uno dei corridoi più strategici della Rete Ten-T, ossia il Corridoio Europeo Genova-Rotterdam.

Si è determinata una situazione fortemente critica, e che continua a persistere, che ha prodotto e sta producendo gravi danni al sistema logistico, al trasporto ferroviario e all'attività produttiva Europea. Per dare un'immagine delle conseguenze disastrose di questo evento, è stato calcolato che l'effetto sui trasporti di materia prima chimica in Europa sia stato addirittura maggiore delle tensioni causate dall'uragano Harvey che ha isolato tutti i principali porti chimici del Golfo del Messico.
La questione di Rastatt ha evidenziato a mio avviso la necessità urgente di avviare una comune riflessione sul futuro della rete europea dei trasporti, che non solo contempli l'individuazione di percorsi ferroviari alternativi, per evitare il ripetersi in futuro di situazioni similari a quella di Rastatt, ma intervenga sull'attuale sistema di governo dei Corridoi europei.
Occorre, infatti, affrontare la sfida del progetto cinese, con un sistema logistico europeo coeso, per evitare che le linee strategiche della politica europea dei trasporti possano essere dettate dall'esterno.

Cosa rappresenta per il nostro Paese questo progetto?
Il progetto *BRI-Belt & Road Initiative* rappresenta **un'opportunità e una sfida importante** anche per il nostro Paese. L'Europa è il terminale di questa infrastruttura, ma deve interrogarsi su quali obiettivi strategici coltiva la Cina rispetto ad un progetto che per il momento non ha sicuri ritorni economici, e quali obiettivi vuole a sua volta darsi l'Europa e l'Italia. **Il nostro Paese infatti, se riuscisse ad avere una linea strategica chiara e ad attrezzarsi in fretta, potrebbe diventare un hub strategico, intelligente e pro-attivo e non succube dei due assi di collegamento.**
Quindi questa iniziativa interessa molto il sistema logistico/portuale italiano?
Il collegamento del porto con la ferrovia deve diventare il punto di riferimento fisso e costante, e dovrà garantire al contempo la presenza di una logistica efficiente, di meccanismi intermodali e di lavorazioni logistiche *on site* o comunque non distanti se possibile. La Riforma della nostra portualità ha fissato le basi per poter andare in questa direzione, cercando di superare un problema atavico del nostro sistema portuale, ossia la sua frammentarietà, mentre la logistica si regge sulla concentrazione dei volumi, che generano formidabili economie di scala. **Le nostre infrastrutture logistiche devono secondo me impostare il loro sviluppo guidate dall'idea di recuperare in ogni settore gli svantaggi col grande polo logistico del Nord Europa.**
Come dovrebbe essere impostato il dialogo tra Cina e Italia sul progetto?
La logica deve essere bidirezionale. Se da una parte occorre comprendere come possa essere concretizzato il sostegno agli interessi della Cina con le nostre infrastrutture e i nostri servizi, è però fondamentale comprendere come concretizzare anche i nostri interessi, e dunque avere un'idea condivisa di quali essi siano. Credo che in questa direzione le azioni congiunte, in attuazione al progetto *BRI-Belt & Road Initiative*, debbano avvenire aderendo a una logica che sottenda sempre allo sviluppo del nostro sistema logistico e siano sostenuti da una visione complessiva dei traffici e degli interessi nazionali e non dei singoli operatori. Diversamente, rischieremo di renderci troppo dipendenti dalle scelte della Cina.
Una proposta di obiettivo da condividere?
Per fissare un obiettivo da condividere dobbiamo chiederci perché l'Italia, che è naturalmente posizionata nel centro del Mediterraneo e vicina al Canale di Suez, non riesca per ora a svolgere il ruolo di base logistica per questi traffici. Se lo diventasse, innescherebbe infatti una significativa crescita economica, sviluppando tutti i settori di trasporto, logistica e portualità, trasferendo anche al nostro più ampio tessuto industriale vantaggi di competitività e accesso a materie prime e mercati a costi decrescenti.
Credo, come detto, che una delle ragioni sia riconducibile al fatto che le merci non vengono raccolte in volumi sufficienti per generare un consolidamento di traffici che dia la certezza di partenze giornaliere per le principali destinazioni del Centro Europa, in altre parole dobbiamo lavorare per diventare il *Southern Range* dell'Europa.
Come si può fare?
È mia convinzione, che vadano create le condizioni per cominciare a concentrare volumi su poche basi di consolidamento da cui attivare partenze ferroviarie regolari per destinazioni almeno nel Centro Europa, con l'obiettivo di attivare a nostra volta un circolo virtuoso di efficienza logistica che attiri verso il nostro Paese i traffici che passano da Suez.
Questo aiuterebbe certamente la nostra nazione a essere maggiormente attrattiva per i traffici mondiali, e ci darebbe un ruolo essenziale per la *BRI-Belt & Road Initiative*. (m.t.)

CINA: LE NUOVE VIE DELLA SETA

LA NUOVA "VIA DELLA SETA"

Una sfida ai porti italiani dell'Adriatico

A porre una sfida ai porti italiani, si è aggiunto il progetto di costruire con fondi cinesi una ferrovia che collega il Pireo al centro Europa attraverso i Balcani. Ma per il presidente dell'Autorità di Sistema del mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, "per trasformare l'idea in un progetto concreto è necessario dimostrare che l'investimento ha una sostenibilità economica". "Il sistema dei porti del Nord Adriatico rappresenta, invece, un'alternativa efficiente ed economica: l'investimento cinese sarebbe infatti limitato perché l'infrastruttura è già pronta". Tra i cinque maggiori porti del Nord Adriatico un progetto di alleanza esiste già ed è cofinanziato dal governo italiano (con il coordinamento del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture) e dal Silk Road Fund. "L'iniziativa ha ricevuto il supporto dalle autorità di entrambi i paesi durante il Forum della cooperazione delle città della Via della seta, tenutosi a Venezia nel luglio del 2015", ha scritto su Orizzonte Cina Nicola Casarini, ricercatore Iai e membro del comitato scientifico di Easternational.
"Il progetto dei "cinque porti", elaborato e sostenuto dalla North Adriatic Port Association (Napa), interesserà i porti italiani di Venezia, Trieste e Ravenna congiuntamente alle strutture portuali di Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia). Il consorzio mira ad attrarre le enormi navi cargo cinesi che raggiungono il Mediterraneo attraverso il Canale di Suez. Il progetto avrà un costo stimato intorno ai 2,2 miliardi di euro di cui 350 milioni già stanziati dal governo italiano per l'inizio dei lavori della piattaforma di attracco al largo della laguna di Venezia".

Via della Seta: dibattito del Propeller giovedì 9 novembre

Di Via della Seta si parlerà giovedì 9 novembre alle 18 presso la sala dell'Autorità di sistema portuale ravennate su iniziativa del Propeller club.

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

MAC PORT macchine operatrici portuali
agente LIEBHERR gru mobili portuali per l'Italia
Dal 1987 al servizio dei porti in Italia ed all'estero.
Mac Port Srl - Via F.Fiorenzi,1 - 48122 Ravenna - Tel.0544 684069
Web: www.macport.it - Email: macport@macport.it

Fondali, logistica, aree di sviluppo. La CNA spinge sull'acceleratore

"Siamo il porto della regione e la piattaforma logistica dell'Adriatico"

La CNA ha promosso il convegno "L'Economia va in porto. Infrastrutture, autotrasporto e logistica per lo sviluppo di Ravenna, città-porto dell'Emilia-Romagna". Sono intervenuti i presidenti dell'organizzazione artigiana ravennate e regionale, Pierpaolo Burioli e Dario Costantini e il direttore generale Massimo Mazzavillani, il sindaco Michele de Pascale, il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi, il consigliere regionale Gianni Bessi.
Ecco la sintesi dell'intervento del presidente Burioli

di **Pier Paolo Burioli**
Presidente CNA Ravenna

Il porto non è solo porto di Ravenna ma è, soprattutto, porto dell'Emilia Romagna.
Non è stato, pertanto, un caso se questo concetto lo abbiamo voluto rimarcare anche nel titolo dell'iniziativa perché in questi anni abbiamo avuto la spiacevole sensazione che non sempre, in ambito regionale, fosse presente questa consapevolezza.
Ravenna quindi come città porto dell'Emilia Romagna e come grande piattaforma logistica dell'Adriatico capace di esprimere importanti performance economiche a livello nazionale e internazionale.
Il porto di Ravenna è un asset strategico per l'economia di Ravenna e per la regione Emilia Romagna, e come tale deve essere considerato in tutte le sue specificità: commerciale, industriale, crocieristica, diportistica e cantieristica.
È chiaro che se l'**escavo dei fondali** rappresenta oggi la priorità assoluta per tutto il nostro sistema portuale, altrettanto importanti sono le scelte per la definizione di procedure programmate per la manutenzione costante dei fondali.
Perché la manutenzione periodica e programmata ha il vantaggio di evitare il ricorso a procedure di urgenza e la continua rincorsa delle emergenze.
Siamo, inoltre, fermamente convinti che l'**innovazione amministrativa da parte degli enti locali**, in risposta alle complesse normative nazionali, rimanga l'obiettivo prioritario per giungere a soluzioni operative condivise e soddisfacenti.
Anche sul versante dell'**innovazione tecnica** riprendendo, per esempio, un progetto presentato da CNA nel lontano 2009 che prevedeva la costruzione di un moderno impianto per il trattamento e lo smaltimento dei fanghi da affiancare ai lavori di escavo che avrebbe risolto in parte il problema delle casse di colmata.

Ipotesi che oggi sembra finalmente essere preventivata dalla stessa Autorità di Sistema Portuale.
Accanto ai fondali sono conseguentemente strategiche anche le **infrastrutture periportuali** sulle quali la Regione Emilia Romagna si è recentemente espressa.
Sappiamo che le opere stradali e ferroviarie non possono essere sostenute dagli enti locali.
Il recente protocollo firmato con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) va nella giusta e condivisa direzione di mettere nero su bianco con tempi certi le opere ferroviarie necessarie per essere un porto di rango europeo, eliminando anche l'attuale scalo merci cittadino.
Esortiamo le Istituzioni presenti a presidiare con la dovuta attenzione il rispetto delle tempistiche.
Con la consapevolezza che la realtà della movimentazione delle merci presenta ancora una distribuzione sproporzionata fra **trasporto su gomma** quasi l'86% rispetto a quella **su ferro**,il 14%,

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

citando gli ultimi dati disponili della Regione.
Le analisi e gli studi realizzati per comprendere questo fenomeno, eseguiti sia in passato che recentemente, evidenziano sempre lo stesso elemento: la convenienza economica della gomma nel corto e anche nel medio raggio.
Convenienza economica e flessibilità operativa hanno caratterizzato sempre più lo sviluppo del trasporto su gomma, rispetto alla modalità ferroviaria che ha limiti e rigidità dettate dall'affollamento delle linee ferroviarie, dal ridotto numero di operatori e materiale rotabile.
La modalità ferroviaria ha inoltre la necessità di sviluppare un'integrazione necessaria con il trasporto su gomma sia in fase di partenza che all'arrivo della merce.
Infine, la modalità di trasporto ferroviario impone investimenti elevatissimi per le infrastrutture e ingenti forme di incentivazione e contributi per il suo esercizio.
Siamo convinti, tuttavia, che nel quadro di una programmazione attenta alle esigenze delle nostre infrastrutture stradali e per non causare eccessive sollecitazioni a strade e ponti di attraversamento, si renda necessario destinare, ad esempio, al trasporto ferroviario i prodotti siderurgici che arrivano nel nostro scalo portuale.
Questa scelta si rende necessaria, dopo la scelta normativa di considerare eccezionali questi carichi anche se contenenti materiali divisibili.
Questa modalità intermodale si completa raggiungendo su gomma il primo scalo merci ferroviario.
Abbiamo, invece, rilevato con grande amarezza che per il Governo la **E55 Orte- Mestre** non è più un'opera prioritaria.
All'opposto, per la CNA rimane un punto fermo il collegamento Cesena-Ravenna-Mestre attraverso il raccordo con la Ferrara Mare, anche in questo caso abbiamo compreso che non ci sono più le condizioni per realizzare quest'opera, perlomeno nel breve–medio periodo.
Questo obiettivo minimo è fondamentale nell'ottica dello spostamento ad ovest della città tutto il traffico di scorrimento nord-sud e viceversa.
La decisione della Regione di non inserire fra le opere prioritarie la realizzazione del collegamento minimale Ravenna Ferrara mare per raggiungere Mestre o Verona snodo centrale per i collegamenti con il Nord Europa non ha saputo cogliere, a nostro parere, quella visione di lungo respiro che da tempo sosteniamo con fermezza.
Questo asse stradale avrebbe potuto alleggerire il traffico anche sul tratto autostradale di Bologna, fornendo un'alternativa di transito verso il nord Europa.
I tentativi di fornire risposte alle esigenze di traffico del nostro territorio, che sono oggi rappresentati dalle varianti della statale 16 Adriatica per aggirare i centri abitati più importanti, a nostro giudizio sono insufficienti.
Inoltre, ribadiamo ancora una volta un altro obiettivo per noi irrinunciabile che deve essere perseguito nella pianificazione delle opere di collegamento all'area portuale e cioè la **separazione del traffico locale da quello pesante e di scorrimento sia stradale che ferroviario**.
In questo senso le previsioni della Regione di finanziare la riqualificazione e la messa in sicurezza della Romea DIR e della stessa Classicana e, soprattutto, la realizzazione del by pass sul canale Candiano sono condivisibili.
In ogni caso siamo convinti che si possa prevedere un attraversamento del Candiano (stradale e ferroviario) molto più semplice e con un minore impatto ambientale rispetto alla proposta attuale.
Su quest'ultimo aspetto abbiamo condiviso e presentato un progetto sul quale stiamo attendendo risposte dall'Amministrazione locale.
Una ulteriore considerazione riguarda il **Green Port**, cioè tutti i progetti atti a rendere l'area portuale a minore impatto ambientale.
Diversi progetti sperimentali sono in corso.
In particolare vorremmo mettere al centro la necessità anche per il nostro porto di dotarsi di un moderno impianto per l'erogazione di gas liquido, combustile a bassissimo impatto ambientale, sia per navi di ultima generazione che per i camion. Non dobbiamo perdere questa importante occasione.
Vogliamo, infine, anche sottolineare che le infrastrutture sono una condizione necessaria, ma non sufficiente, per un porto moderno.
Accanto ad infrastrutture adeguate ci devono essere **servizi alle merci e alle navi** altrettanto adeguati.
Con la consapevolezza che l'innovazione dei servizi all'interno del porto di Ravenna dipende esclusivamente dalla capacità delle imprese che vi lavorano, di trovare accordi, fare sinergie e reti per affrontare meglio le sfide del mercato.
Gli autotrasportatori si sono sempre dichiarati disponibili a ragionare su questi temi anche in sinergia con le stesse ferrovie.
Prima di concludere vogliamo altresì segnalare che il prossimo 26 ottobre le Regioni Emilia Romagna, Veneto e Friuli firmeranno un importante accordo alla presenza del Ministro Delrio, così come hanno già fatto le Regioni e i porti del nord ovest.
In questo contesto ci piace sottolineare che a questa iniziativa parteciperà, in qualità di relatore, il nostro collega Mario Petrosino, in qualità di presidente della Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica.
Si sancirà così una collaborazione tra le regioni e i loro sistemi portuali/logistici per affrontare insieme due sfide:
togliere traffici di merci diretti a regioni a noi vicine che transitano dai porti del nord europa a causa delle migliori condizioni logistiche a valle del porto;
affrontare insieme la grande sfida imposta dalla Cina con il progetto "One Belt One Road" .
Un progetto che mira a stabilire un network di infrastrutture in grado di collegare l'Asia e l'Europa, unendo lo storico percorso della Via della Seta alla via marittima concepita nel XXI secolo.
È chiaro che nessun ente porto e/o Regione potrebbero autonomamente affrontare questa sfida. Per questo riteniamo che questo accordo vada nella giusta direzione.

La lezione di Mattei a 55 anni dalla scomparsa

Gianni Bessi con i giovani che hanno partecipato alla lezione su gas e geopolitica dove si è parlato di Enrico Mattei

di **Gianni Bessi***

Il 27 ottobre è una data scolpita nel marmo per quanto riguarda la storia dell'oil&gas italiano: 55 anni fa, il 27 ottobre 1962, moriva Enrico Mattei. Il suo aereo si schiantò nei campi nei pressi di Bascapè, proprio in quella pianura padana dove l'Agip mosse i primi passi nella ricerca e scoperta del gas metano.
Basta anche un piccolo aneddoto per fare capire la statura dell'inventore della moderna Italia industriale. Era il 1960 e Mattei partecipava a una puntata di Tribuna Politica, programma condotto da Gianni Granzotto, per spiegare l'operato dell'Eni. All'inizio della trasmissione Mattei utilizza una similitudine tra l'Eni e un gattino in mezzo a cani feroci: il gattino rappresenta l'Eni e l'Italia alle prese con la crescita economica e sociale, mentre i cani feroci sono le dinamiche geopolitiche. Una scelta mediatica di grande semplicità ma anche di grande impatto: una lezione da ricordare sempre.
Qualche mese fa Paolo Gentiloni, il primo presidente del Consiglio italiano a varcare i cancelli di San Donato per incontrare l'Ad di Eni Claudio Descalzi, ha definito così il cane a sei zampe: «l'Eni è un attore geopolitico per eccellenza, l'unico che abbiamo di questa portata».
E noi aggiungiamo che l'Eni dobbiamo tenercela stretta, perché continui a interpretare il proprio ruolo nella geopolitica dell'energia, un settore dove è temuta dai concorrenti e da chi vuole che l'Italia resti solo e sempre un'espressione geografica (sì, ce ne sono ancora, non sono finiti col principe di Metternich).
Mi conforta pensare che Enrico Mattei si giocherebbe la sfida attuale dello sviluppo economico e sociale con la forza della divulgazione della conoscenza tecnologica-scientifica e anche umanista.
Perché l'attuale corsa all'accaparramento delle risorse energetiche oltre che affidarsi all'approccio economico, organizzativo globale, punta su una visione geopolitica e si appoggia a una spiccata sensibilità mediatica.
È importante far sì che parti crescenti dell'opinione pubblica si risveglino dalla lunga ipnosi che le ha portate a dubitare che il futuro dello sviluppo sostenibile sia l'innovazione tecnologica-scientifica ed ecologica. E a inseguire acriticamente solo chi argomenta solo utilizzando slogan.
...e quando guardo verso il mare e vedo in lontananza quelle case di ferro che sono state uno degli strumenti con cui Enrico Mattei ha costruito il riscatto economico italiano, la memoria fisica ripesca il ricordo di quando mio padre mi spiegò che erano piattaforme per estrarre metano. «Sono isole d'acciaio», mi disse. Le isole dove è nata la nostra importanza geopolitica.

*Consigliere regionale

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

In un libro i 60 anni della Sapir

Volume curato dall'Istituto Storico della Resistenza

In occasione del 60° anniversario della propria costituzione, Sapir ha commissionato all'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea una ricerca finalizzata alla stesura di un saggio sulla storia della Sapir nella cornice della realizzazione e sviluppo del porto di Ravenna.
L'Istituto, presieduto da Guido Ceroni, ha impegnato nell'incarico Tito Menzani, docente di storia economica e saggista e Salvatore Tagliaverga, ricercatore specializzato in economia ravennate.
Il libro, dal titolo "Un'impresa in porto. Storia della Sapir (1957-2017)", in uscita per Longo Editore, è stato pubblicato con il contributo della Camera di Commercio.
Gli autori hanno svolto uno scrupoloso lavoro di ricerca, anzitutto nell'Archivio della Società, dove hanno consultato i verbali dei Consigli d'Amministrazione e delle Assemblee degli azionisti.
Altre fonti sono state le interviste a protagonisti della storia di Sapir, quali Remo Nazareno Di Carlo, Luciano Valbonesi, Gaetano Gentile, Leonello Sciacca, Roberto Rubboli.
Ne è scaturita un'opera rigorosa nel metodo di ricerca e scritta con un linguaggio accessibile che consentirà la lettura a un pubblico eterogeneo.
Il libro si compone di 4 capitoli.
Il primo (1948-1956) ricostruisce il dibattito che portò alla decisione di costituire un'impresa a capitale misto destinata a gestire lo sviluppo dello scalo marittimo ravennate.
Il secondo (1957-1971) racconta il periodo che va dalla fondazione della Sapir (Società per Azioni Porto Industriale di Ravenna) a opera di Anic, Camera di Commercio e Serafino Ferruzzi all'inaugurazione del porto. Qui si incrociano le vicende di personaggi come Benigno Zaccagnini, che molto si adoperò per la causa portuale; Enrico Mattei, che di Sapir fu fautore e presidente; Luciano Cavalcoli, presidente della Camera di Commercio e tenace assertore della necessità di creare uno strumento di gestione per il porto di Ravenna; Serafino Ferruzzi, unico imprenditore privato che rispose all'appello di Cavalcoli.
Il terzo capitolo (1972-1994) dà conto della riprogettazione della società, a seguito della scelta di puntare sulla vocazione commerciale, sancita anche dalla variazione del nome in Sapir Porto intermodale Ravenna, e del successivo sviluppo dell'attività terminalistica, per il quale fu determinante l'intervento della Regione e del suo presidente Sergio Cavina.
Il quarto capitolo (1995-2017) è dedicato agli anni più recenti, dopo che con l'istituzione dell'Autorità Portuale erano venute meno le funzioni pubbliche di Sapir.
Completa il volume un ricco inserto fotografico.
Il presidente di Sapir, Riccardo Sabadini, che col sostegno del Consiglio d'Amministrazione ha voluto quest'opera e il suo rigoroso carattere scientifico, ne spiega nella prefazione le finalità, tra cui il voler fornire uno strumento per una corretta conoscenza di una parte della storia della nostra comunità e di un'impresa così importante "contribuendo a rendere le discussioni sul porto e sulla Sapir meno strumentali, anche se parimenti accese, avendo l'attenzione e il rispetto che l'uno e l'altra meritano".

Convegno "Sapir tra storia e nuove sfide"

Mercoledì 8 novembre alle ore 9.15, in Camera di Commercio, sala Cavalcoli, è in programma il convegno pubblico "Un'impresa in porto. La Sapir tra l'orgoglio della propria storia e le nuove sfide del piano industriale". Interverranno il presidente della Regione Stefano Bonaccini, il sindaco di Ravenna, Michele de Pascale e il presidente della Camera di Commercio, Natalino Gigante.
Nel corso della mattinata Guido Ceroni, presidente dell'Istituto Storico della Resistenza e dell'Età Contemporanea di Ravenna, presenterà il libro "Un'impresa in porto. Storia della Sapir (1957-2017)".
L'intervento conclusivo sarà svolto dal presidente di Sapir, Riccardo Sabadini, che illustrerà le linee generali del piano industriale, approvato dal CdA di Sapir, che dovrà guidare lo sviluppo e la riorganizzazione del gruppo in ossequio ai dettami della legge Madia sul riordino delle società partecipate dal pubblico.
Il piano industriale è attualmente all'attenzione degli azionisti per l'assunzione delle decisioni di loro competenza.

corship SpA
SHIPPING AGENCY
Ship Agents at all Italian Ports and Croatian/Slovenian Ports
Via Teodorico, 15 - 48122 Ravenna
Tel. 0544 451538 (24 ore)
Fax: 0544 451703 Tlx: 05194078329 Via UK
webpage: http://www.corshipspa.com
e-mail: corship@corshipspa.com
First Class service our guarantee
Member of CISQ Federation RINA ISO 9001:2000 Certified Quality System

Sicilat Trasporti Ambiente
Sede Legale e Amministrativa
Via Romagnoli, 13 - 48123 Ravenna
Tel: 0544 608111 Fax: 0544 608180
Sede operativa di Ravenna:
Via Baiona, 174 - 48123 Ravenna
Tel: 0544 607911 Fax: 0544 451073
Sede operativa di Forlì:
Via Golfarelli, 96 - 47122 Forlì
Tel: 0543 473315 Fax: 0543 473295
- Trasporti e commercializzazione inerti e materiali di cava e servizi connessi
- Trasporto rifiuti con motrici scarrabili, autotreni
- Motrici doppia trazione Walking Floor e autocompattatori e servizi connessi
- Trasporti di merci varie con autotreni e autoarticolati con e senza centina e container
- Pulizie industriali, canalizzazioni e bonifica serbatoi
- Servizio computerizzato di individuazione dei percorsi

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

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.bper.it