GRUPPO SAPIR
www.grupposapir.it

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

n. 1/2 gennaio-febbraio 2020
www.portoravennanews.com

porto di ravenna

il porto dell'Emilia Romagna

USMAF, porto nel caos

- Statistiche. Crisi economica e fondali: 2019 grigio per il porto che perde l'1,6%% dei traffici
- Servizi. Sanità marittima, adesso il porto rischia la paralisi
- AdM, oltre a Marebonus in arrivo anche un contributo Ue
- T&C chiude il 2019 in utile per il sesto anno consecutivo
- Gentile (Assologistica): "La logistica del freddo chiede infrastrutture e un reale sistema di rete"
- Tassazione canoni demaniali. Incontro al Propeller Club
- Hub Portuale. Un grande polo intermodale in Penisola Trattaroli, tra terminal container, rinfuse e traghetti
- Nicolini (Confetra): "Aperto un dialogo tra Logistica e Manifattura per costruire un'agenda comune"
- Moretto (Fedespedi): "È ora di investire nelle infrastrutture per recuperare il gap verso l'Europa"
- Autotrasporto. Per CNA Fita positiva la conferma delle risorse strutturali. Troppa burocrazia
- REM 2020 dedicata alla transizione energetica
- Turchi, bosniaci, greci, albanesi. Ecco come sottraggono gas grazie all'immobilismo italiano
- Al via il Master in diritto marittimo, portuale e della logistica

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 DNV
DOGANA DOUANE

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
DCS 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 IX n. 1/2, copia omaggio - redazione: via Ercolana, 27 - 48121 Ravenna - tel. 335.6194107. Dir. resp. M.V. Venturelli
Ed. e proprietario Mistral Comunicazione Globale sas di M.V. Venturelli e c. Fotocomposizione e Stampa Full Print - Ravenna. Chiuso il 05-02-20.
Reg. Trib. di Ra n. 1401 del 26/11/2012. R.N.S. n. 5381. Questo giornale non si avvale di contributi pubblici. Foto di copertina: La Dragaggi

Crisi economica e fondali: 2019 grigio per il porto che perde l'1,6% dei traffici

L'economia italiana chiude il 2019 sopra le attese, con un PIL in crescita dello 0,2% rispetto allo zero previsto dal World Economic Outlook di ottobre. Secondo il Rapporto 2019 sull'economia regionale dell'Emilia-Romagna, realizzato in collaborazione da Unioncamere e Regione, con le stime di Prometeia, l'Emilia-Romagna, seconda regione italiana per valore delle esportazioni e tra le prime regioni d'Europa per export per abitante, chiude il 2019 positivamente, con una crescita del PIL che dovrebbe risultare pari allo 0,5%.
Sempre secondo le previsioni di Prometeia è il settore delle costruzioni a contribuire maggiormente alla crescita del valore aggiunto regionale con una variazione nel 2019 rispetto al 2018 che dovrebbe attestarsi attorno al 3,9%, mentre per industria e servizi si prevede un aumento dello 0,3%. A sostenere il manifatturiero sono, ancora una volta, le esportazioni previste in crescita di quasi il 5%, variazione superiore al dato nazionale (+2,5%).
Nel porto di Ravenna la movimentazione del 2019 è stata pari a 26.256.248 tonnellate di merce, in lieve calo rispetto all'anno precedente (-1,6%) rispetto al 2018. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 22.412.881 (-1,8%) e 3.843.367 (+0,5%) tonnellate.
La movimentazione mensile è stata in crescita fino a metà anno, poi i mesi estivi, in particolare luglio, sono stati piuttosto negativi, mentre i restanti mesi hanno avuto un andamento altalenante.
Analizzando le merci per condizionamento si evince che le merci varie sono diminuite del 4,3%, le rinfuse solide dell'1,2%, mentre, per quanto riguarda le rinfuse liquide, i petroliferi sono calati dell'1,0% e gli alimentari e i chimici sono aumentati del 2,3%. Tra le merci unitizzate, quelle su rotabili risultano in calo dell'1,9%, mentre quelle in container sono aumentate dello 0,2%.
Per quanto riguarda i prodotti metallurgici, pari a 6.378.451 tonnellate e che rappresentano il 24,3% del traffico totale, si è registrata una diminuzione di 185 mila tonnellate, ovvero del 2,8%.
Il porto ha registrato un forte calo nei mesi estivi (-450.000 tonnellate a luglio e agosto rispetto agli stessi mesi del 2018) probabilmente determinato dalla brusca frenata della produzione italiana di acciaio iniziata a luglio 2019 (-8,0% a luglio). A giustificare il netto calo produttivo è il brusco stop dei "piani", dovuto con tutta probabilità ai problemi che sta affrontando il sito di Taranto (avvio dello spegnimento di un altoforno, nonché crollo di una gru di banchina causato dal maltempo). La crisi del settore dell'acciaio e la situazione dello stabilimento Ilva di Taranto potrebbero avere inciso sull'approvvigionamento di tali prodotti.
In diminuzione anche i materiali da costruzione (-4,5%), pari a oltre 5 milioni di tonnellate, ovvero il 19,1% del totale. In particolare il dato delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo è in linea con l'import dello scorso anno; sono, invece, calate le materie prime per l'edilizia.
Secondo i dati di Confindustria Ceramica "il preconsuntivo 2019 elaborato da Prometeia sui dati del settore ceramica evidenzia per l'industria italiana delle piastrelle di ceramica volumi di produzione e vendite intorno ai 409 milioni di metri quadrati (-1 milione rispetto al 2018), derivanti da esportazioni nell'ordine di 326 milioni di metri quadrati (-2 milioni) e vendite sul mercato domestico per 82 milioni di metri quadrati (+1 milione). Tra i mercati di riferimento, le vendite in Italia ed Europa, che coprono circa i 2/3 del totale, mostrano segnali di crescita nell'ordine di alcuni punti percentuali, a fronte di esportazioni extra comunitarie che, invece, presentano in alcuni casi flessioni più marcate".
I dati di produzione, vendita ed export 2019 dell'industria italiana delle piastrelle di ceramica sono pertanto poco inferiori al dato 2018. La sostanziale stasi, accompagnata dall'aumento della capacità produttiva derivante dagli ingenti investimenti realizzati nel corso dell'ultimo quinquennio, ha spinto alcune aziende a ricorrere ad alcune settimane di fermata produttiva con l'obiettivo di evitare l'accumulo di scorte. Tendenza confermata dai terminal che importano argilla/feldspato.
Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 5.486.565 tonnellate di merce, è in linea con il dato dello scorso anno. In particolare, risultano in calo i cereali (-8,6%), le farine (-15,2%) e gli oli vegetali (-2,8%); in crescita, invece, i semi oleosi (+40,7%) importati perlopiù dal Brasile, dall'Ucraina e dagli USA.
Il calo delle farine e l'aumento dei semi oleosi è dovuto al funzionamento a pieno regime di uno stabilimento che ha sede nel porto e che produce olio e farine dalla lavorazione dei semi oleosi. Conseguentemente è aumentato l'import di semi oleosi ed è diminuita la quantità di farina importata via mare.
La movimentazione di cereali risulta in linea con quella dello scorso anno per tutte le tipologie di prodotti (frumento, granoturco, sorgo). In calo il grano tenero in arrivo via mare in quanto è risultato molto competitivo l'import via treno dall'Ungheria.
Si è chiuso in positivo il dato traffico contenitori che sono stati pari a 218.138 TEUs (137.809 pezzi), in aumento di 1.818 TEUs (0,8%); in particolare i pieni sono stati 169.534 TEUs (108.525 pezzi) 5.571 TEUs in più (+3,4%).
Il numero dei trailer è stato pari a 66.853 unità, in calo rispetto allo scorso anno (-3,6%); di questi 62.264 pezzi sono stati movimentati sulla linea Brindisi-Catania e 4.589 sulla linea da/per l'Albania.
Per quanto riguarda il settore automotive, nel corso dell'anno sono stati sbarcati 10.223 (-16,0%).
Positivo il traffico ferroviario del 2019 che con 3.566.129 tonnellate ha registrato il proprio record storico con un lieve incremento pari allo 0,1% rispetto al 2018 rappresentando il 13,6% del totale movimentato al porto. Sono aumentati in modo significativo i cereali e gli sfarinati pari a 235.108 tonnellate, quadruplicate rispetto allo scorso anno, e diretti a Parma, allo stabilimento della Barilla e ad Acquanegra Cremonese e Fossano. In aumento anche i chimici liquidi, pari a 240.657 (+18,7%), i metallurgici, pari a oltre 2 milioni di tonnellate (+0,8%) e la merce in container (+8,8%). In calo le partenze di materie prime per le ceramiche, pari a 862.967 (-20,6%)e diretti perlopiù a Dinazzano.
I TEUs trasportati su ferrovia sono stati pari a 16.531, il 7,6% del traffico portuale di contenitori al netto del transhipment.

ANNO PERIODO DA/A	2018 GENNAIO-DICEMBRE			2019 GENNAIO- DICEMBRE			DIFFERENZA	
	in	out	totale	in	out	totale	totale	%
Numero toccate			2.846			2.676	-170	-6,0%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	22.823.021	3.861.320	26.684.341	22.412.881	3.843.367	26.256.248	-428.093	-1,6%
Prodotti petroliferi	2.451.690	156.900	2.608.590	2.404.241	178.107	2.582.348	-26.242	-1,0%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.795.689	219.715	2.015.404	1.912.578	148.436	2.061.014	45.610	2,3%
Rinfuse solide	10.654.107	647.096	11.301.203	10.535.033	632.693	11.167.726	-133.477	-1,2%
Merci varie	6.159.209	554.724	6.713.933	5.854.717	571.438	6.426.155	-287.778	-4,3%
Merci in container	1.188.418	1.194.782	2.383.200	1.153.303	1.234.965	2.388.268	5.068	0,2%
Merci su trailer/rotabili	573.908	1.088.103	1.662.011	553.009	1.077.728	1.630.737	-31.274	-1,9%
CONTAINER (TEU)	110.545	105.775	216.320	111.477	106.661	218.138	1.818	0,8%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	44.816	36.695	81.511	42.904	36.768	79.672	-1.839	-2,3%
Trailer	32.652	36.695	69.347	32.185	34.668	66.853	-2.494	-3,6%
Automotive	12.164	0	12.164	10.223	0	10.223	-1.941	-16,0%
Auto e altri veicoli	0	0	0	496	2.100	2.596	2.596	n.d.
PASSEGGERI (numero) di cui:	602	650	19.320	423	439	17.536	-1.784	-9,2%
su traghetti	602	650	1.252	423	439	862	-390	-31,2%
su navi da crociera			18.068			16.674	-1.394	-7,7%

Sanità marittima, adesso il porto rischia la paralisi

La lettera degli operatori portuali inviata lunedì 3 febbraio

Il porto rischia veramente la paralisi. La cronica carenza di organico dei servizi sanitari marittimi, sommata alla necessità di aumentare i controlli sulle navi che giungono da Paesi terzi per debellare la possibilità di espansione del coronavirus scoppiato in Cina, stanno innescando una spirale di caos che potrebbe presto portare al blocco delle attività portuali.
Non a caso in questi giorni Asamar (presidente Franco Poggiali), Arsi (Danilo Belletti), Unione utenti (Riccardo Martini) e Ader (Alessandra Riparbelli) hanno inviato una lettera a Direzione Marittima e Autorità portuale dove affermano di essere "nuovamente a richiedere con la massima urgenza l'incremento dell'organico dell'Ufficio di Sanità Marittima di Ravenna e l'immediata nomina di un medico dirigente in pianta stabile per l'uffico Usmaf di Ravenna". Attualmente, infatti, a disposizione di uno dei principali porti italiani, leader peraltro nei cereali, c'è un solo medico e per un giorno solo la settimana. Oltre che per le normali esigenze legate al controllo delle merci e degli equipaggi in situazioni di quotidiana operatività, in questo particolare momento, alla luce dei recenti avvenimenti inerenti l'emergenza sanitaria legata al coronavirus, "è improrogabile per il Porto di Ravenna, il cui traffico principale è con Paesi dell'Estremo Oriente, avere una copertura sanitaria permanente, con l'immediata nomina di un medico a tempo indeterminato in servizio presso l'Usmaf di Ravenna".
"Questo al fine - prosegue la lettera - di tutelare sia tutti i lavoratori che gravitano sul Porto di Ravenna, sia le esigenze commerciali di chi opera con navi e merci provenienti dalla Cina, affinché vengano applicati i dovuti e necessari protocolli sanitari senza causare ritardi all'operatività del nostro scalo. Per quanto sopra si chiede di intervenire con sollecitudine nei confronti del Ministero della Salute, per adeguare una volta per tutte l'organico dell'Ufficio di Sanità Marittima di Ravenna all'importanza che lo stesso riveste, sia per l'economia locale che per quella regionale e nazionale".
La carenza di personale è nota da anni e interessa anche le Dogane. È in atto da parte di Comune e Regione un pressing sul ministero della Salute affinché nomini nuovo personale per Ravenna. La risposta è attesa in fretta, prima della capitolazione dello scalo ravennate.

La mappa interattiva degli uffici Usmaf pubblicata nella home page del sito www.salute.gov.it

L'elenco completo degli uffici USMAF-SASN
fonte: www.salute.gov.it
data di pubblicazione: 14 marzo 2017
ultimo aggiornamento: 14 marzo 2017

AMBITO TERRITORIALE	DIREZIONE UFFICIO	UNITÀ TERRITORIALI USMAF	AMBULATORI SASN
Puglia, Calabria e Basilicata	Bari	Bari, Brindisi, Taranto, Manfredonia, Reggio Calabria, Gioia Tauro	Bari, Molfetta, Vibo Valentia
Lazio, Marche, Umbria, Abruzzo e Molise	Fiumicino	Fiumicino, Ciampino, Roma, Civitavecchia, Pescara, Ancona	Civitavecchia, Fiumicino, Fiumicino Aeroporto, Roma, Roma - Lido di Ostia
Liguria	Genova	Genova, Savona, La Spezia, Imperia	Genova, La Spezia, Savona
Toscana, Emilia Romagna	Livorno	Livorno, Ufficio dipendente: Borgo Panigale, Pisa, Bologna, Ravenna	Livorno, Porto Santo Stefano, Viareggio
Lombardia, Piemonte e Valle d'Aosta	Milano Malpensa	Milano Malpensa, Ufficio dipendente: Linate, Orio al Serio, Rivalta Scrivia, Caselle	
Campania e Sardegna	Napoli	Napoli, Capodichino, Salerno, Cagliari, Porto Torres	Ecolano, Napoli, Torre del Greco, Olbia
Sicilia	Palermo	Palermo, Trapani, Porto Empedocle, Catania, Messina, Siracusa, Augusta	Catania, Mazara del Vallo, Messina, Palermo
Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige	Venezia	Venezia, Ufficio dipendente: Gorizia, Verona, Trieste	Chioggia, Trieste, Venezia

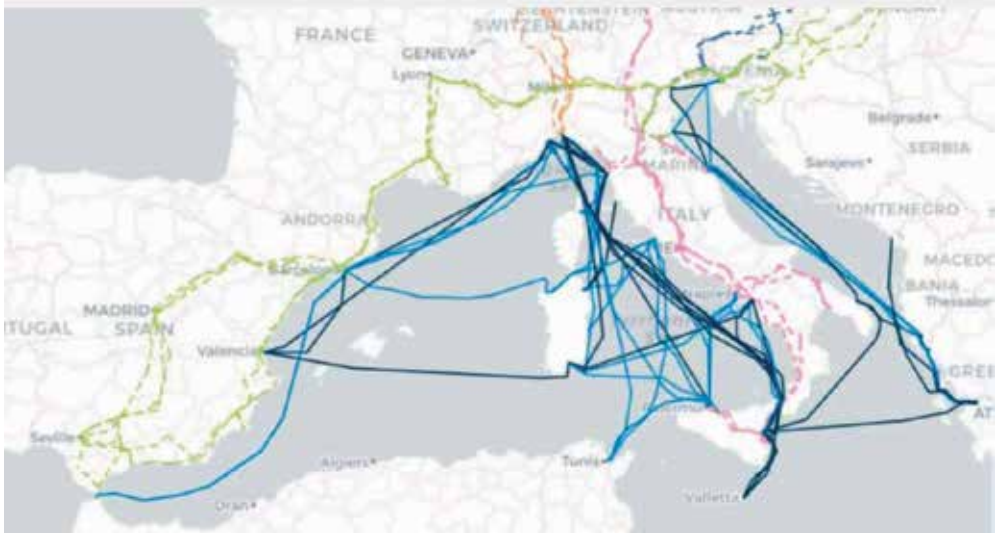
Il sindaco al ministero: "Dateci il personale siamo pronti alla protesta"

Cordone: "Il porto è nel caos". Fusignani: "Condizioni ai minimi termini"

"Ho parlato con il ministro Roberto Speranza per segnalare l'intollerabile situazione che vive il nostro porto per la carenza di personale nell'ufficio di sanità marittima" dichiara il sindaco Michele de Pascale. "Le problematiche connesse al virus sono solo la goccia che fa traboccare il vaso. Stiamo segnalando questo problema da un anno e mezzo. La situazione ora si sta aggravando per il protocollo coronavirus, ma il peso dello scarso organico lo stanno vivendo i nostri operatori portuali. Se il servizio non verrà ripristinato, metteremo in campo tutte le proteste del caso. Speranza mi ha assicurato il massimo impegno per risolvere il problema".
"Qui ci sarà il caos, si ferma il porto. Il nuovo protocollo del ministero della Salute richiede un iter che non è tarato sulla realtà dell'ufficio di sanità marittima ravennate. Ci sono carenze di personale che denunciamo pubblicamente da un anno e mezzo. Qui rischiamo veramente di bloccare tutto" sostiene un preoccupatissimo Carlo Cordone, past president dell'associazione degli agenti marittimi.
"A Ravenna non abbiamo il medico – aggiunge Cordone – a Pescara, dove non c'è una nave perché il porto è insabbiato da tempo, ci sono due medici. Ma come è possibile? Il servizio è attivo dal lunedì al venerdì dalle 9 alle 13 e per due pomeriggi. Come riusciranno a sbrigare pratiche per 3200 navi all'anno, quasi dieci al giorno? E la domenica come faremo? Arrivano navi di linea e l'ufficio è chiuso. Chi darà le autorizzazioni? Chiediamo un incontro urgente con il prefetto" dice sempre Cordone.
"Speriamo che le autorità comprendano le esigenze del nostro porto - afferma il vice sindaco Fusignani - perché le condizioni dell'Usmaf sono ai minimi termini. Così non si va avanti. Il ministero colmi la carenza di personale".

Autostrade del Mare, oltre a Marebonus in arrivo anche un contributo Ue

L'obiettivo del provvedimento è ridurre il trasporto su gomma con un premio basato sulle performance ambientali degli armatori



Ram (Rete Autostrade Mediterranee), di cui è amministratore unico Ennio Cascetta. è la società del ministero dei Trasporti che fa da centro regolatore dei rapporti tra Stato e compagnie di trasporto e insieme agenzia di sviluppo delle vie del mare.
Le cinque rotte italiane più battute e conteggiate da Ram sono: Genova-Palermo, Napoli-Palermo, Brindisi-Igoumenitsa, Catania-Ravenna e Civitavecchia-Barcellona. Se invece si allarga lo sguardo all'Europa, i bacini delle autostrade del mare sono: il Mediterraneo, il mare del Nord, cioè dallo stretto della Manica ai Paesi scandinavi, il Baltico, il mar Nero e l'oceano Atlantico. Il 31% della fetta di traffico complessivo della Ue è concentrato nel Mediterraneo; seguono quello del Nord (27%), Baltico (22%), Atlantico (13) e Mar Nero (7). Le compagnie italiane movimentano il 35% delle merci mediterranee e il 26% del mercato del mar Nero; questo anche per le acquisizioni estere, come quella di Grimaldi in Grecia.
Il sistema funziona anche grazie al sistema di incentivi statali che hanno l'obiettivo di sottrarre quote di merce su camion su strada e trasferirle su mare, contribuendo a togliere mezzi pesanti dal traffico veicolare e ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci. A livello nazionale nell'ultima manovra finanziaria è stato prorogato il "Marebonus", che risponde proprio a questi obiettivi.
Il funzionamento del meccanismo è complesso: per ogni unità di trasporto caricata (cioè un veicolo o un container), gli armatori prendono 10 centesimi di euro moltiplicati per i chilometri via strada evitati sulla rete nazionale. In seguito però le imprese armatrici hanno l'obbligo di rigirare il 70% della somma ai trasportatori che hanno effettuato almeno 150 imbarchi di queste unità di trasporto.
La storia degli incentivi alle autostrade del mare nasce nel 2007 con il cosiddetto "Ecobonus": 45,7 milioni di primo stanziamento, poi 62,9 (nel 2008), 60 nel 2009 e 30 nel 2010. Ma erano soldi dati direttamente agli autotrasportatori che sceglievano di viaggiare nelle stive e per questo rischiavano di configurarsi come aiuti di Stato. Poi l'arrivo da dicembre 2017 di Marebonus: 41,6 milioni elargiti nel 2018; 76,6 nel 2019 e altri 20 milioni stanziati per il biennio 2020-2021.
Le vie del mare coprono circa 1.379 milioni di chilometri percorsi, contro i circa 19.585 milioni registrati dal traffico dei tir. "A oggi le autostrade del mare movimentano il 7% del traffico autostradale merci nazionale: vuol dire un 7% annuo in meno di traffico di camion lungo la rete autostradale italiana", sottolinea Ram. E questo nonostante il combinato mare-strada garantisca "un risparmio di esternalità negative di oltre 624 milioni di euro l'anno, di cui oltre il 31% sono generati da risparmi per così dire 'direttamente ambientali', cioè il differenziale dei costi di inquinamento atmosferico ed emissioni di gas ad effetto serra".
Si sta facendo strada anche una novità: la Ue potrebbe mettere sul tavolo un proprio contributo. Con il coordinamento dei ministeri dei Trasporti di Italia, Spagna, Francia e Portogallo, al Parlamento europeo è stato presentato il "Med Atlantic Ecobonus", da cofinanziare con il programma Connecting Europe Facility (Cef) 2021-2027. Un premio che sarà basato sulle performance ambientali degli armatori: velocità di crociera, tipo di carburante bruciato, utilizzo di motori elettrici per la movimentazione della nave in porto.
Un meccanismo simile al Marebonus, a due fasi, necessarie per non essere configurato come aiuto di Stato diretto.

I veicoli che a Ravenna hanno viaggiato sui traghetti hanno evitato alla modalità stradale la percorrenza di oltre 73 milioni di chilometri. In arrivo nuovi investimenti e la prospettiva Trattaroli

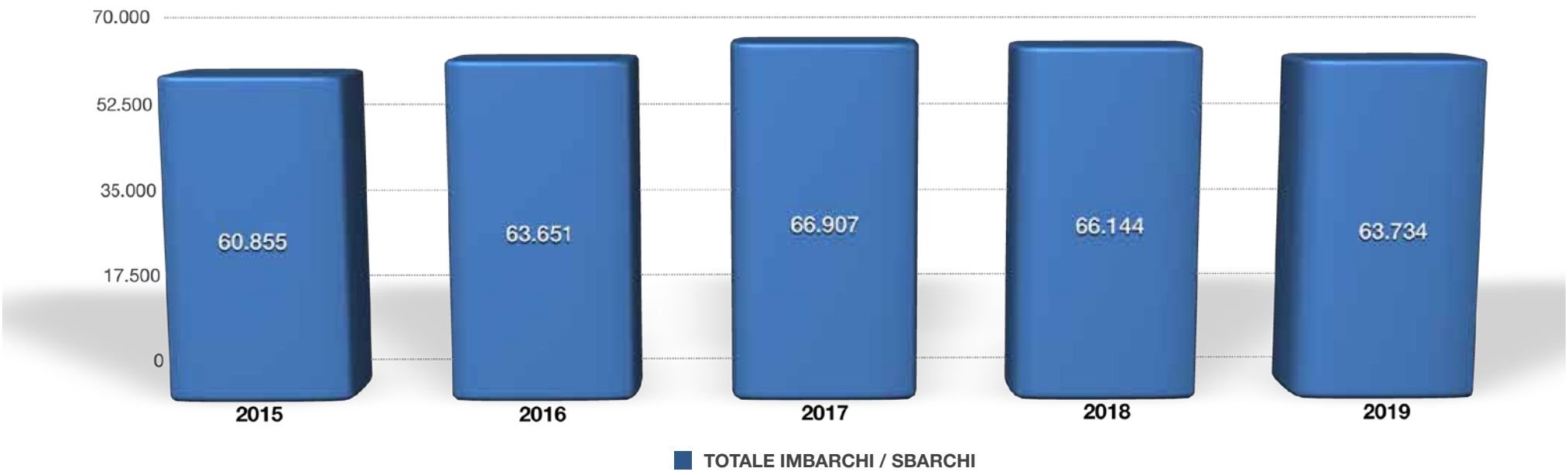
intercontinental
shipping agency
Via G. Antonio Zani, 15
48122 Ravenna (RA) - Italy
Tel. +39 0544 531831
Fax +39 0544 530088
intercontinental@intercontinentalsrl.it
www.intercontinentalsrl.it
Agenzia marittima raccomandataria
Rappresentanza armatori
Assistenza alle navi in porto
Mediazione e noleggi marittimi
Gestione diretta o indiretta di spedizioni marittime, terrestri ed aeree
Operazioni di imbarco e sbarco

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

Il terminal traghetti T&C chiude il 2019 in utile per il sesto anno consecutivo

LINEA AUTOSTRADE DEL MARE RA-BR-CT CONFRONTO 2015/2019

ANNO	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	TOTALE
2015	4.088	4.359	5.028	4.902	5.718	5.755	6.063	3.790	5.105	5.851	5.117	5.079	60.855
2016	4.311	4.909	4.975	4.892	5.624	5.602	6.205	4.106	5.878	6.101	5.811	5.237	63.651
2017	4.681	5.309	5.841	5.092	5.805	6.024	6.244	4.974	5.830	6.298	5.794	5.015	66.907
2018	4.930	5.094	5.770	4.770	6.018	5.657	6.457	4.448	6.078	6.157	5.905	4.860	66.144
2019	4.941	4.854	5.177	4.432	5.325	5.586	6.095	4.722	5.404	6.634	5.547	5.017	63.734



Il terminal traghetti T&C di via Baiona si prepara a chiudere il bilancio del 2019 con un utile di esercizio per il sesto anno consecutivo. I semirimorchi carichi di merce movimentati sono stati 63.734, contro i 66.144 del 2018. La leggera flessione (-3,6%) è dovuta prevalentemente alla sostituzione in corso d'anno per manutenzione dei due Eurocargo in attività sulla linea Ravenna-Brindisi-Catania, con una nave di minore capacità. Ciò ha comportato un numero minore di unità viaggianti, e quindi la conseguenza che per ben 11 approdi centinaia di semirimorchi sono purtroppo rimasti a terra. Si auspica in futuro l'entrata in attività di un traghetto dotato di un ulteriore ponte per una capacità aggiuntiva di 75/80 semirimorchi.
I rotabili che viaggiano sulla linea con scalo a Brindisi sono stati complessivamente 7.955 pari al 12,48% del totale riferito alla linea. L'Autostrada del Mare ha contribuito notevolmente al miglioramento della viabilità, all'ambiente e alla diminuzione degli incidenti stradali con danni alle persone e alle cose. I veicoli che hanno viaggiato sui traghetti hanno evitato alla modalità stradale la percorrenza di oltre 73 milioni di chilometri.
T&C è capolinea e nodo della Rete Autostrade del Mare nella rotta marittima Ravenna-Brindisi-Catania. "Da qualche mese – aggiunge l'Amministratore Unico Alberto Bissi - vengono imbarcati, oltre a veicoli con destinazione Grecia (con cambio traghetto a Brindisi), anche veicoli con destinazione Malta (con cambio traghetto a Catania), e ciò è una conseguenza economica legata all'effetto Brexit e alla possibilità per Malta di acquistare prodotti senza più i vincoli con l'Inghilterra".
Tra l'altro, il terminal ravennate viene sempre più spesso utilizzato per i trasporti eccezionali, quale via alternativa all'interruzione stradale causata dal crollo del Ponte Morandi e alle difficili condizioni della viabilità in Liguria per viaggiare verso Francia e Spagna. "Nei giorni scorsi hanno optato per la partenza dal nostro terminal due trasporti eccezionali: il primo ha fatto la linea Ravenna-Catania per poi imbarcarsi per la Spagna, il secondo per proseguire verso Marsiglia".
I due traghetti che effettuano la linea approdano alla banchina pubblica di T&C tre giorni la settimana, senza soluzione di continuità (151 approdi nel 2019). Gli Eurocargo hanno una capacità di carico fino a un massimo di 251 semirimorchi, per un totale settimanale di circa 1500 unità viaggianti sbarcate/imbarcate. Il personale impegnato (dipendenti, biglietterie, controllo accessi, controllo piazzale, maestranze portuali, personale dedicato alla sicurezza) ammonta complessivamente a oltre 70 addetti.
"Il mio sogno - dice Bissi - è vedere in futuro 3 traghetti operativi in Penisola Trattaroli, lato Piallassa Piomboni, di spalla al nuovo Terminal container. Quell'area ha tutte le caratteristiche per diventare la piattaforma per il trasporto combinato/intermodale del porto di Ravenna, inserita a pieno titolo nel sistema logistico portuale dell'alto Adriatico".

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

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

In vista di Fruit Logistica Berlino e di Macfrut Rimini, abbiamo fatto il punto sulla logistica del freddo con Andrea Gentile, presidente di Assologistica

"La logistica del freddo chiede infrastrutture e un reale sistema di rete"

"Il mercato dell'ortofrutta – commenta Gentile - è cambiato con la progressiva perdita di peso dei mercati rionali, il rafforzarsi della grande distribuzione organizzata e l'imporsi dei mutevoli atteggiamenti di propensione agli acquisti da parte dei consumatori. Con quindi maggiore enfasi sulla componente logistica e distributiva, alla quale vengono richiesti standard di qualità e procedure sempre più elevati e sofisticati. Se da una parte le merci viaggiano più sicure e sotto controllo, dall'altra per gli operatori logistici sono aumentati costi e burocrazia. Va poi detto che le normali operazioni logistiche – ovvero stoccaggio, rottura del carico e immagazzinaggio – per i prodotti ortofrutticoli per loro natura deperibili si complicano a causa dal fattore tempo. Pertanto, la sfida da affrontare è e resta l'ottimizzazione dei flussi delle merci".

Dal punto di vista degli operatori logistici possiamo dire che sono attive sul mercato importanti realtà imprenditoriali dotate sia di strutture logistiche che di mezzi idonei alle mutate esigenze di mercato.

"Sono aziende capaci di proporre servizi quali co-packing, cross-docking e flow management. La maggior parte di esse ha sviluppato soluzioni tecnologiche avanzate con cui gestire ordini, preparare spedizioni ed effettuare tracciamento dei flussi. Spesso però la gestione della logistica del freddo passa anche per le imprese di trasporto che intervengono per l'affidamento di carichi spot. Dal momento che il trasporto su ferro è ancora piuttosto assente, quello su gomma continua a fare la parte del leone, specie nel trasferimento delle merci sulle tratte regionali. I mezzi adibiti al trasporto di frutta e verdura dovrebbero possedere strumentazioni tecnologiche per monitorare la temperatura e le varie fasi del trasporto, ma tutti sappiamo le sfide che il mondo dell'autotrasporto nazionale è chiamato ad affrontare. Per il trasporto via mare i nostri porti si stanno sì ammodernando, ma la strada per vincere la competizione internazionale è ancora in salita".

Tra i porti italiani di riferimento per volumi di frutta e prodotti alimentari figurano Ravenna, Livorno, Venezia, Gioia Tauro. Per quanto riguarda specificamente l'import-export di frutta un ruolo importante è svolto anche dagli scali di Vado Ligure, Livorno, Civitavecchia, Trieste e Salerno, dove sono attivi terminal refrigerati attrezzati per stoccaggio e distribuzione di merce alla rinfusa.

"Abbiamo però limiti che sono limiti sotto gli occhi di tutti e riguardano la necessità di disporre non solo di nuove infrastrutture, ma anche di manutenere quelle già esistenti. E poi manca un disegno strategico per dar vita a un reale sistema di rete. Come Assologistica attiviamo azioni che rientrano nell'impegno istituzionale della nostra associazione e che si esplicitano con l'obiettivo di tutelare gli interessi dei suoi associati e che poi sono anche gli interessi dell'Italia, un Paese che non può fare a meno della logistica per la sua stessa natura economico-produttiva e geografica", conclude Gentile.

Incontro organizzato dal Club sulla tassazione dei canoni demaniali delle AdSP voluta dall'Unione europea

Bassi (Propeller): "Quale modello vogliamo dare alle Autorità di Sistema Portuale?"

Da qualche anno la Commissione Europea ha avviato un processo di restrizione dell'autonomia fiscale dei porti commerciali per evitare la concorrenza sleale tramite "aiuti di Stato", i finanziamenti diretti o indiretti del pubblico al privato.
Lo scopo è creare le condizioni per una competizione paritaria tra gli scali.
I porti, infatti, competono tra loro intercettando i corridoi commerciali, attirando investitori e creando le condizioni per far sviluppare le imprese.
La Commissione vuole evitare che questa competizione sia più facile nei paesi dove si fanno pagare ai porti poche o nessuna imposta: è un problema che riguarda i porti di diversi paesi a vocazione marittima, fra cui l'Italia.
I porti commerciali italiani sono gestiti da un ente pubblico che non fa profitto.
Come noto, tra il 1994 e il 2016 sono stati gestiti da "autorità portuali", una per ciascun porto, mentre nel 2016 queste sono state accorpate nelle "autorità di sistema portuale" e amministrano più porti.
Il presidente è incaricato dal Ministro dei Trasporti su voto consultivo, cioè non vincolante, delle commissioni parlamentari.
Oggi, di fatto, le autorità portuali sono delle estensioni dello Stato e convertirle in un'azienda sarà complesso.
Il tema appare di non immediata comprensione per gli operatori portuali, soprattutto per i suoi possibili scenari di contorno, e il nostro Club intende dunque cercare di fare chiarezza.
Mi pare utile ricordare che il tema è stato prima di tutto posto in discussione al nostro stesso interno. Siamo sempre molto bravi a farci del male da soli!
Sono sorti, infatti, nel tempo numerosi contenziosi tra l'Agenzia delle Entrate e le allora Autorità Portuali proprio sul tema della mancata tassazione dei canoni – concessori ed autorizzativi – riscossi dalle Autorità Portuali.
Si tratta di un orientamento giurisprudenziale formatosi in seguito al riconoscimento, da parte della Suprema Corte di Cassazione a Sezioni Unite (v. pronuncia n. 17930 del 2013), della natura delle Autorità Portuali quali "Enti pubblici non economici" e che ha visto il suo momento di massimo fulgore nelle pronunce n. 4925 e n. 4926 del 2013: in queste due sentenze, difatti, i giudici di Cassazione hanno riscontrato per la prima volta, pur con qualche riserva, la non assoggettabilità ad imposizione fiscale dei canoni – concessori ed autorizzativi – riscossi dalle Autorità Portuali.
Gli Ermellini sono giunti ad una siffatta conclusione grazie ad un'attenta opera di individuazione delle funzioni e dei compiti attribuiti ex lege alle Autorità Portuali (oggi ADSP). Quest'ultime, ai sensi della Legge n. 84/1994, sono munite dei poteri pubblicistici di coordinamento, indirizzo, programmazione, promozione e controllo delle attività produttive portuali.
Così come rilevato sia dalla Corte dei Conti che dal Consiglio di Stato, le modalità di reperimento dei finanziamenti nonché le attività delle Autorità Portuali (oggi ADSP) evidenziano lo svolgimento, da parte di queste ultime, di funzioni che "solo in minima parte potrebbero ricondursi allo schema della prestazione di servizi a terzi, dietro pagamento di un corrispettivo, e che risultano, invece, preordinate al conseguimento di finalità di interesse pubblicistico".
In sostanza le Autorità Portuali, così come le odierne ADSP, mancherebbero di alcuna finalità lucrativa in quanto non agiscono per la produzione di un utile ma si limitano a conseguire il pareggio tra costi e ricavi.

Un dibattito che ha come sfondo il rapporto tra porti del Nord e Sud Europa e apre la strada alle privatizzazioni

Certamente una simile qualificazione economica ed organizzativa delle Autorità Portuali (oggi ADSP) non può non incidere sull'assetto fiscale delle stesse; a riprova di ciò, difatti, la Legge Finanziaria del 2007 ha previsto, specificatamente all'articolo 1, comma 993, che "gli atti di concessione demaniale rilasciati dalle Autorità Portuali, in ragione della natura giuridica di Enti pubblici non economici delle Autorità medesime, restano assoggettati alla sola imposta proporzionale di registro e i relativi canoni non costituiscono corrispettivi imponibili ai fini dell' imposta sul valore aggiunto".
Secondo l'interpretazione fornita da parte dell'Agenzia delle Entrate nei contenziosi degli scorsi anni, la sopraccitata norma non avrebbe però detto alcunché circa la tassabilità ai fini IRPEG dei canoni riscossi dagli Enti portuali e, tra l'altro, nessuna disposizione in particolare avrebbe potuto vietare al Legislatore tributario di effettuare il prelievo IRPEG sui redditi prodotti da un Ente pubblico non economico.
Ricordo che l'IRPEG era l'imposta sul reddito delle persone giuridiche, sostituita dall'IRES (imposta sul reddito delle società) dal 1ffl gennaio 2004.
Dal canto suo la Suprema Corte di Cassazione ha invece rilevato come, ai fini dell'applicazione IRPEG in capo agli Enti pubblici non economici, occorresse discernere l'attività commerciale da quella istituzionale degli stessi enti.
In tal senso il DPR n. 917 del 1986 – Testo Unico delle Imposte sui Redditi – prevede, precisamente all'articolo 74, co. II, lett. A) che "...non costituiscono esercizio di attività commerciale...A) l'esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici...".

segue alle pp. 9 e 10

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

Martini Vittorio
Spedizioni Internazionali
Agenzia Marittima
Porto di Ravenna AEO SGS
Via G.Antonio Zani, 15 - 48122 Ravenna - Italy
Tel. +39.0544.531555 - Fax +39.0544.531864
info@martinivittorio.it - www.martinivittorio.it
- Spedizioni internazionali import ed export via mare, terra e aria
- Operazioni doganali import ed export
- Imbarchi e sbarchi
- Trasporti nazionali e internazionali
- Deposito merci
- Project cargo
- Offshore
- Pratiche e consulenze doganali
- Agenzia marittima raccomandataria
- Rappresentanza armatori, mediazione e noleggi marittimi

I nostri porti devono misurarsi con sistemi privilegiati che non hanno le regole europee e le AdSP non producono reddito

Rossi (Assoporti). "Immaginare una posizione di privilegio competitivo della portualità italiana è sbagliato nella forma e nella sostanza"

di Daniele Rossi

Presidente di Assoporti

Presidente Rossi, qual è la posizione di Assoporti a proposito del contenzioso Ue sulla tassazione dei canoni demaniali?
La Commissione europea ha fatto un'assimilazione delle varie realtà portuali in modo un po' frettoloso e non sufficientemente approfondito. Il sistema portuale italiano ha delle peculiarità che non possono non essere prese in considerazione. Tra queste peculiarità, in particolare, il fatto che le autorità portuali italiane non svolgono attività commerciali a differenza delle autorità portuali dei porti del nord Europa che invece fanno anche attività d'impresa. Inoltre, la gestione del demanio marittimo è remunerata per lo Stato, quindi noi non siamo altro che enti che gestiscono per conto dello Stato e lo Stato non paga le tasse a se stesso.
In termini di maggiore o minore competitività, quindi di lesione della concorrenza, perché questo è il tema, ci sono una serie di particolarità che devono essere tenute in considerazione.
Prima fra tutte il fatto che la portualità italiana è l'unica, a differenza di quella francese, olandese, belga e spagnola che si deve misurare con i regimi fiscali, contributivi, di normativa sul lavoro, insomma di ambiente completamente diverso dei porti del nord Africa.
Quindi, anche se ci fosse un trattamento privilegiato della portualità italiana dovrebbe essere riconosciuto come un vantaggio per il sistema europeo, perché questo serve per competere con questi altri sistemi portuali che non hanno le nostre stesse regole. Parliamo, ad esempio, dei porti di Tanger Med con la più grande free zone portuale del Mediterraneo e dei porti che nasceranno sul canale di Suez.
Quindi immaginare una posizione di privilegio competitivo della portualità italiana è sbagliato nella sostanza, perché dobbiamo misurarci con ben altri sistemi privilegiati, ed è sbagliato nella forma perché le autorità portuali non producono reddito. Le autorità portuali semplicemente amministrano per conto dello Stato dei beni demaniali, dei beni pubblici e questo nelle categorie reddituali non è compreso.

A chi dice che l'Ue non accetterà mai questa linea di difesa e prima poi ci sanzionerà e, quindi, converrebbe trovare una mediazione, cosa rispondiamo?
Questo è il compito della politica, la politica deve capire quale linea seguire. Il ministro De Micheli una sua linea politica ce l'ha data. Io resto convinto che ci siano argomentazioni in punta di diritto sufficienti per resistere a lungo e poi, se necessario, si arriverà alla Corte di giustizia e si vedrà cosa decidono i giudici. Prima di cedere su questa linea ci penserei bene.

La ministra De Micheli quali indicazioni vi ha dato?
Prima di tutto di approfondire attentamente l'argomento ed è quello che stiamo facendo sia come Assoporti che unitamente ai tecnici del ministero sul piano tecnico giuridico.
Inoltre, ha dato mandato alla Commissione di negoziazione di avere una ferma posizione nei confronti delle pretese della Ue, ovviamente con attenzione anche agli aspetti meritevoli di considerazione che può avanzare l'Ue. Quindi non è un'opposizione tout court, ma una opposizione tesa a spiegare le nostre ragioni, una discussione aperta, una discussione sui temi, sui contenuti, sull'analisi nei fatti, non una presa di posizione di principio. Se quella dell'Ue noi riteniamo che sia una presa di posizione di principio (pagano tutti, devi pagare anche tu), la nostra non può essere una risposta 'no io non pago, perché non pago' ma deve essere una risposta meditata, attenta, corretta giuridicamente, che fa seguito ad una analisi approfondita del problema.

Margrethe Vestager è la commissaria europea alla Concorrenza che ha annunciato di aver "aperto un'indagine approfondita per verificare se l'esenzione fiscale garantita dalla legge italiana ai porti sia in linea con il regolamento europeo in tema di aiuto di Stato".

spedizionieri internazionali ravenna

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

Costituito un gruppo di lavoro tecnico-giuridico per l'elaborazione dei contenuti di risposta che il Governo italiano deve in questi giorni inviare alla Commissione

Tellarini: "Negoziazione e dialogo con gli organi dell'Unione europea"

di Greta Tellarini

Ordinario di diritto della navigazione nell'Università di Bologna

A seguito del lungo contenzioso avviatosi già da alcuni anni tra la Commissione europea e alcuni Stati membri (Paesi Bassi, Belgio, Francia, Spagna, Italia) in merito alla non compatibilità della normativa portuale e fiscale di questi Paesi con la disciplina comunitaria in materia di concorrenza e di aiuti di Stato, è da ultimo intervenuta nei confronti dell'Italia, dopo una lunga serie di scambi di opinioni tra la UE e le nostre autorità, la decisione della Commissione europea del 15 novembre 2019 scorso, con cui la Commissione europea ha comunicato l'avvio della procedura di cui all'art. 108, par. 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE).
La decisione, che espressamente include tra le risorse finanziarie delle AdSP, conformemente all'art. 13, comma 1, l. 84/1994, i canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, si basa sul presupposto che l'esenzione delle Autorità di Sistema Portuale italiane dall'imposta sul reddito delle società violi l'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato e che, pertanto, l'Italia debba abolire la vigente esenzione dall'imposta sulle società per i porti e garantire che i medesimi per le attività di natura economica che svolgono siano assoggettati allo stesso regime di imposta che si applica alle imprese.
La Commissione, infatti, ritiene che le AdSP, benché formalmente enti pubblici non economici, svolgerebbero anche numerose attività economiche e ricaverebbero corrispettivi, tra i quali i canoni demaniali riscossi dai privati a fronte dell'impiego delle aree demaniali date in concessione per la costruzione di opere e lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali. Diversamente, sempre a giudizio della Commissione, non costituiscono attività economiche, e quindi non danno luogo a reddito di impresa, gli investimenti per le infrastrutture che sono necessarie per lo svolgimento di attività che ricadono sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri.
Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, dunque, ritenuto opportuno costituire un gruppo di lavoro tecnico-giuridico, composto da alcuni esperti della materia, per l'approfondimento delle problematiche connesse alla predetta tematica e per l'elaborazione dei contenuti di risposta che il Governo italiano deve in questi giorni redigere e inviare alla Commissione; ciò si inserisce in una scelta di negoziazione e di dialogo con gli organi dell'Unione europea, al fine di evitare la procedura di infrazione, e di sostanziale sostegno della natura giuridica delle nostre AdSP e dei loro specifici problemi.
Nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 10 gennaio scorso è stata, infine, pubblicata la lettera della Commissione europea, con la quale si solleva la questione sulla tassazione dei porti in Italia invitando il Governo a fornire le proprie osservazioni entro trenta giorni; la Commissione invita, inoltre, tutti i soggetti interessati, entro e non oltre il 10 febbraio 2020, ad inviare osservazioni sull'argomento in questione, chiedendo all'Italia di formulare le proprie contro-argomentazioni entro la stessa data.

continua da pag. 7

Al contrario di quanto sostenuto dall'Agenzia delle Entrate il sopraccitato articolo 1, comma 993, va interpretato nel senso che "esonera (e non esclude) dal pagamento IRPEG gli Enti pubblici non economici solo per quanto attiene alle attività istituzionali mentre, per le ipotesi che non vi rientrano, si applicano le rispettive norme disciplinanti le specifiche imposte".
All'esito di questo ragionamento, pertanto, gli Ermellini hanno affermato il principio di diritto secondo cui "le attività di natura commerciale o meno degli Enti pubblici non economici non sono assoggettabili a imposizione quando essi agiscono nella loro veste di pubblica autorità in quanto soggetti di diritto pubblico, mentre sono assoggettate a tributo quando l'ente agisce come soggetto di diritto privato".
Per quel che riguarda la riscossione dei canoni – concessori ed autorizzativi – da parte degli Enti portuali, quest'ultimi agiscono nella loro veste di Pubblica Autorità in quanto svolgono una attività funzionale e correlata all'interesse pubblico di corretto funzionamento delle aree portuali.
Gli Enti portuali, difatti, dispongono, in tema di rilascio delle concessioni demaniali, di una discrezionalità vincolata al controllo del MIT (Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture): si pensi, ad esempio, all'approvazione delle deliberazioni di rilascio della concessione demaniale da parte del MIT così come ai poteri sanzionatori e/o di vigilanza attribuiti ex lege agli Enti portuali nei confronti dei concessionari per tutta la durata del rapporto concessorio.
Veniamo ora ai risvolti comunitari della faccenda.
Il caso è iniziato l'8 gennaio 2019, quando la Commissione Europea ha ufficialmente invitato l'Italia (e la Spagna) ad adottare un regime fiscale (corporate income tax) per i loro porti: in poche parole, a uniformarsi alla nuova politica europea, decisa già nel 2013.
Quello della Commissione non è stato un ultimatum ma soltanto l'inizio di un negoziato, come spesso accade per transizioni delicate e sostanzialmente imposte dall'Unione Europea.
Il meccanismo risulta disciplinato dall'art. 108 del TFUE (Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea), vecchio art. 88 del TCE (Trattato che istituisce la Comunità Europea).

segue a p. 10

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

CICLAT 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

CONTENZIOSO UE

continua da p.9

La Commissione UE ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 10 gennaio scorso un avviso concernente "la tassazione dei porti in Italia".
Finora l'Italia ha preso tempo, ma negli ultimi tempi qualcosa sembrava essersi mosso. Dopo che per mesi l'interlocuzione era stata discontinua per via del cambio di governo, negli scorsi mesi le misure proposte a gennaio dalla Commissione europea sono state esaminate per la prima volta in via ufficiale dal governo italiano nella Conferenza delle autorità di sistema portuale, la prima presieduta dalla ministra Paola De Micheli (subentrata a settembre a Danilo Toninelli).
Pareva che si fosse scelta la strada del dialogo, ma oggi, forse, si è tornati al muro contro muro, diversamente da quanto ha fatto la Spagna.
Secondo alcuni osservatori l'adeguamento alle norme europee sarebbe l'inizio di un'inesorabile trasformazione dell'economia marittima italiana verso porti commerciali gestiti da società private a partecipazione pubblica, come sono quelli della cintura industrializzata del Nord Europa (Le Havre, Anversa, Rotterdam, Amburgo).
I porti che si affacciano nel Mediterraneo, invece, tendono ad essere controllati dagli Stati; eccetto il porto del Pireo, unico caso al mondo di scalo privatizzato e letteralmente venduto nel 2016 dalla Grecia a Cosco, il più grosso gruppo armatoriale controllato dalla Cina.
Il rischio è che una volta trasformati in società private, seppur a partecipazione pubblica, i porti italiani più in difficoltà potrebbero attirare capitali stranieri per ottenere liquidità, "svendendo" proprietà peraltro particolarmente strategiche per lo Stato, come ha fatto la Grecia.
Il rischio nell'immediato è però un incremento dei canoni di concessione demaniale con conseguente aumento dei costi dei servizi terminalistici, che incidono per oltre il 70% nelle movimentazioni di merce via mare in Italia.
Un ulteriore rischio a più lungo termine è la messa in discussione anche dell'intervento pubblico per i doverosi investimenti infrastrutturali che da anni i nostri porti reclamano.
Nel maggio 2017 sono state semplificate le regole per gli investimenti pubblici nei porti: significa che gli Stati membri possono investire fino a 150 milioni di euro nei porti marittimi senza verifica preventiva dalla Commissione su eventuali aiuti di Stato, basta che riguardino investimenti «non problematici», come li chiama la Commissione. Si coprono per esempio i costi di dragaggio delle vie navigabili, e le compensazioni per i servizi di interesse economico generale.

Poca roba!
A onor del vero, Italia e Spagna non sono gli unici paesi a cui la Commissione ha chiesto qualcosa.
Tre anni fa l'invito a cambiare regime fiscale portuale era toccato a Belgio e Francia, il primo per tutta una serie di sgravi e vantaggi tributari che garantiva ai propri porti, il secondo per il suo generale regime defiscalizzato, simile all'Italia.
La Germania, che ha un solo grosso porto principale, Amburgo, ha creato da pochi anni – su esortazione della Commissione – un meccanismo di finanziamento portuale più trasparente che separa le attività di competenza pubblica dalle attività economiche, andando incontro a un'esplicita richiesta della Commissione che chiedeva una divisione netta fra il reparto amministrativo-portuale e quello commerciale.
A giudizio di molti, però, i timori andrebbero ridimensionati e una trattiva con la UE si imporrebbe.
Come recentemente esposto dal presidente di Federagenti (Federazione nazionale degli agenti marittimi) Gian Enzo Duci, noi oggi ci troviamo con un sistema di porti che ha più o meno un miliardo di risorse all'anno, un miliardo e mezzo di residui attivi non utilizzati (sui quali qualcuno prima o poi ci butterà l'occhio), ma su quel miliardo le entrate derivanti dai canoni di concessione sono un 15% scarso.
Secondo Duci, noi in Europa stiamo oggi mettendo in discussione, con un muro contro muro, il nostro sistema portuale italiano perché non vogliamo trovare una soluzione su una modalità di gestione che sui ricavi (non sugli utili sui quali si pagherebbero le tasse) vale il 15%. Così si rischierebbe che domani ci vengano a dire che le tasse portuali siano ricavi delle Autorità portuali mettendo al bando l'intero sistema perché non abbiamo il coraggio di intervenire su qualcosa che gli altri hanno già fatto.
Condivido il pensiero di Duci quando afferma che è venuto il momento di chiarirci su quale modello vogliamo dare alle Autorità di sistema portuale.
I modelli attuali, lo si vede dagli avanzi primari nei bilanci delle port authority, oggi non funzionano. Per il resto, la cosiddetta riforma Del Rio non ha inciso come si prevedeva e a distanza di qualche anno possiamo dire che abbia fallito i suoi obiettivi e sia rimasta isolata in un contesto che meritava una più approfondita revisione.

Simone Bassi
Presidente The International Propeller Club Port of Ravenna

FEDERAZIONE ITALIANA PILOTI DEL PORTO
Tel: +39 06 58 98 544 fax: +39 06 58 13 186
mail@fedepiloti.it mail@pec.fedepiloti.it
Via di Monte Fiore, 34 00153 ROMA
www.fedepiloti.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.ravenna.it
Tecnico: rt@secomar.it
Direzione: dirt@secomar.it
Operativo: op@secomar.it
Equipaggi: re@secomar.it
Amministrazione: amm@secomar.it

SFACS
casa di spedizioni dal 1976
SFACS - Via Pirano, 7
48122 Ravenna - Italy
Tel +39 0544.424211
Fax +39 0544.590550
sfacs@sfacs.it - www.sfacs.it
N.V.O.O.C. Services | Custom Brokers
Freight Forwarders | Shipping Agency
"On wheel" service Europe/Greece

La nuova strategia illustrata dai presidenti dell'AdSP Rossi, della Sapir Sabadini e dal sindaco de Pascale

Un grande polo intermodale in Penisola Trattaroli, tra terminal container, rinfuse e traghetti

Ravenna costruirà un nuovo terminal multipurpose per navi da 4500 teus in Penisola Trattaroli. Fondali prima a 12,50 metri poi a 14,50, 1 km di nuova banchina e nuovi binari. Il progetto è considerato una priorità. Ospiterà container e rinfuse e avrà ampie aree a disposizione. Ma all'orizzonte vi è anche il trasferimento in quest'area del terminal traghetti.
L'annuncio è stato dato dal presidente dell'AdSP, Daniele Rossi, e dal presidente di Sapir, Riccardo Sabadini.
A sostegno dell'importanza dell'avvio dell'escavo dei fondali, Rossi ha spiegato che "Marcegaglia ha legato alla ristrutturazione del porto investimenti per oltre 200 milioni di euro; Versalis ha un piano da 130 milioni; Bunge ha in fase di completamento un investimento di oltre 80 milioni. Pir ed Edison con circa 100 milioni per il deposito Gnl, che darà un vantaggio competitivo non indifferente". Una vera "svolta" è rappresentata dal "terminal multipurpose" in penisola Trattaroli che produrrà uno "sviluppo importante della movimentazione", mentre "l'attuale terminal non è compatibile". La prospettiva, precisa, è "di medio lungo periodo", ma serve un'area per "ricevere navi di dimensioni completamente diverse, quelle da 1.500-2.000 teus non saranno più competitive".
"Non possiamo restare indietro rispetto all'evoluzione del traffico container con grandi navi. Rischieremmo di essere tagliati fuori. Il TCR verrà spostato" ha detto Sabadini.
Il nuovo multipurpose avrà le caratteristiche di porto gateway. Il progetto è reso possibile dall'avvio dell'escavo dei fondali a 12,50 metri.
Il 14 febbraio saranno aperte le buste dei partecipanti alla gara per l'individuazione del general contractor dell'investimento da 235 milioni di euro.
Alla gara parteciperanno verosimilmente 4 o 5 raggruppamenti di imprese, alcuni italiani, almeno due europei. Nelle scorse settimane ha mostrato un certo interesse un player cinese. Entro metà febbraio prenderanno anche i dragaggi previsti dall'AdSP nell'ambito della manutenzione ordinaria.
Le verifiche sul bando richiederanno tre mesi, altri quattro sono previsti per il progetto esecutivo. Verosimilmente, tra ottobre e novembre potrebbero vedersi le draghe all'opera per fondali e rifacimento delle banchine. "Un lavoro complesso e delicato", lo ha definito il presidente Rossi. Il porto sarà praticamente rifatto, intervento che richiederà almeno 8 anni di lavori, a meno che non si possano utilizzare altre due casse di colmata.
"Il 2019 - ha spiegato il vice sindaco Eugenio Fusignani - si è chiuso con una sostanziale tenuta. Ma se la tenuta da un lato è positiva, dall'altra è una mancata crescita. Noi vogliamo crescere. Così anche i contenitori che con circa 220.000 teus movimentati sono sostanzialmente in linea con il risultato dell'anno precedente.
Il progetto dell'Hub portuale, che si svilupperà con i lavori di approfondimento dei fondali, il relativo adeguamento delle banchine e la realizzazione del nuovo terminal container in penisola Trattaroli, rappresenta la condizione essenziale per fare finalmente di Ravenna una realtà maggiormente competitiva con i porti dell'Adriatico e del Tirreno. Il progetto consentirà una crescita di volumi già nella prima fase dei lavori; oggi le navi hanno cambiato rotazione a causa dei limiti di pescaggio che ne riducono sensibilmente la capacità di carico, penalizzando Ravenna a favore di altri porti adriatici. Le navi, infatti, sempre più spesso devono essere dirottate presso questi scali per essere alleggerite prima di poter entrare nel nostro canale, con evidente perdita di competitività e appeal".
"Manteniamo sul porto il massimo della coesione di tutta la politica con le forze economiche e sociali" commenta il sindaco Michele de Pascale. Non seguiamo gli interessi di parte di una singola categoria o di un singolo ma quelli generali, di tutta la comunità portuale. Il traffico contenitori è fondamentale per il presente e il futuro del porto, è quello più in crescita nei mercati internazionali e quello che ha le maggiori ricadute occupazionali, sul lavoro portuale, nel retroporto e nella filiera dei trasporti sia su gomma che su ferro. È una sfida che dobbiamo avere l'orgoglio di cogliere".

Impresa Portuale
Agenzia Marittima
Casa di Spedizioni
Deposito Doganale

NADEP NAVAL DEPOSITI
NA.DEP. S.r.l.
via della Battana, 28
Zona Industriale Sud
Porto San Vitale
48123 Ravenna
Tel. +39 0544 436355
Fax. +39 0544 436056
info@nadep.it

IFA
IFA S.r.l.
via Baiona, 143
Zona Industriale Nord
48123 Ravenna
Tel. +39 0544 685922
Fax. +39 0544 453411
info@ifasrl.it

corship s.p.a. agenzia marittima - spedizioni
Ship Agents at all Italian Ports
Member of CISQ Federation RINA ISO 9001:2000 Certified Quality System
head office: Via Teodorico, 15 - 48122 Ravenna - Italy - Phn +39 0544 451538 (24 hrs services)
fax +39 0544 451703 - website: http://www.corshipspa.com - e-mail: corship@corshipspa.com
First Class service our guarantee

Piloti del Porto
Via Molo Dalmazia, 101
48023 Marina di Ravenna
Tel. 0544/530204-530453

SERS Srl
SOCIETÀ ESERCIZIO
RIMORCHI E SALVATAGGI

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

Servizi tecnico-nautici per un'efficiente sicurezza del porto di Ravenna

Nicolini (Confetra): “Aperto un dialogo tra Logistica e Manifattura per costruire un'agenda comune”

Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, svoltasi presso la sede di Assolombarda, a Milano, si è confermato l’appuntamento annuale di riferimento per il confronto e la collaborazione trilaterale tra mondo della produzione, mondo logistico e mondo politico-amministrativo. Con oltre 1300 operatori professionali qualificati registrati, la platea del Centro congressi dell’associazione degli industriali ha seguito con unanime approvazione lo svolgersi di una manifestazione unica in Italia che vede la presenza di un Comitato promotore composto da Confetra, ALSEA e The International Propellers Club.

“Prepariamo insieme un programma di interventi concreti su ciò che serve all'Italia in termini di logistica e trasporti nei prossimi 20 anni, per rendere competitivo tutto il sistema-Paese. Farlo è un nostro dovere morale, che la politica ci ascolti è una speranza” ha dichiarato il presidente del Gruppo Trasporti, Logistica e Infrastrutture di Assolombarda Mario Castaldo aprendo i lavori, dopo i saluti introduttivi di Umberto Masucci, presidente del Propeller Club nazionale, e di Riccardo Fuochi, suo omologo meneghino. La proposta è stata accolta da associazioni e imprenditori.

“Raccogliamo la proposta avanzata da Castaldo: è giunto il momento di aprire un cantiere permanente, tra i nostri rispettivi sistemi di rappresentanza, per costruire un’agenda comune da sottoporre al Governo” il commento del presidente di Confetra, Guido Nicolini. ”In un Paese privo di materie prime – aggiunge - che punta a rimanere nel gotha delle potenze industriali mondiali, e che ha un’economia sostanzialmente retta dalle esportazioni, Logistica e Manifattura non possono che giocare la stessa partita nella stessa metà campo. Nei prossimi giorni sentirò il presidente Carlo Bonomi, per mettere a fuoco insieme i possibili prossimi passi”.

Cosa fare: alcune urgenze infrastrutturali

- Terzo Valico dei Giovi e il nodo ferroviario di Genova
- Interventi ferroviari di ultimo miglio
- Terminal ferroviario di Milano Smistamento
- Tunnel del Brennero e nodo ferroviario di Verona
- Linea ferroviaria Napoli-Bari

Per Nicolini è positivo il bilancio dell’intera manifestazione milanese. “A partire da quest’anno Confetra, insieme ad ALSEA e al Propeller Club, è stata promotrice dell’evento. Vogliamo investire tanto su tutti i luoghi di confronto che puntino ad avvicinare Logistica e Industria manifatturiera” ha dichiarato il presidente facendo un bilancio sulla “due giorni” milanese. “Oltre 600 presenze, 50 relatori, 10 sessioni e workshop tematici. Interventi di scenario geoeconomico, geopolitico e trasportistico molto interessanti - penso a Lucio Caracciolo, a Fabrizio Dallari, a Oliviero Baccelli, a Massimo Deandreiis - ma anche più specifici contributi settoriali e di merito come nel caso di Gaetano Conti, presidente del Comitato Logistica di Federchimica. Abbiamo coinvolto tante espressioni dell’intero Sistema Confederale – tra gli altri Fedespedi, Assologistica, Assoferr, Assiterminal – ma anche realtà diverse come Confitarma, il Ce.Si, il RINA, Assoporti”.

M&S
ERMARE Srl
Shipping agents & brokers - Forwarding agents
Viale Europa, 1 - 48121 Ravenna - Italy
phone: +39 0544 423009 e-mail: ermare@ermare.com
chartering dept.
e-mail: ermare@ermare.com
fax: +39 0544 423054
agency dept.
e-mail: agency@ermare.com
fax: +39 0544 423224

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

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

La forza del Gruppo Consar è il risultato di una lunga storia: una storia di passione e di avventura, una storia di uomini, di investimenti, di qualificazione e rinnovamento.
GRUPPO consar RAVENNA
CERTIFICAZIONE DI ECCELLENZA Certificato di Eccellenza N°147
CERTIQUALITY è membro della Federazione CISQ
www.consar.it
Consar s.c.c. - Via Vicoli, 93 - 48124 Ravenna - Tel. +39 0544 469111 - Fax +39 0544469243

Moretto (Fedespedi): “È ora di investire nelle infrastrutture per recuperare il gap verso l’Europa”

Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, ha aperto la sessione conclusiva della Shipping Forwarding & Logistics meet Industry. Ecco i passaggi principali del suo intervento

Connettività: la posizione dell’Italia

UNCTAD propone il **Port Liner Shipping Connectivity Index-PLSCI**, classifica che confronta oltre 900 porti in base al livello di connettività e non solo ai volumi di traffico. Lo scopo è individuare la posizione di ogni porto nell’ambito del network globale dei servizi marittimi di linea.

Tale classifica valorizza le caratteristiche dei porti europei, con **Anversa** e **Rotterdam** rispettivamente al **6° e 7° posto**, mentre ridimensiona lo strapotere dei porti cinesi, che si gioca soprattutto sui volumi di traffico.

In questo tipo di classifica, anche le performance dell’**Italia** vengono valorizzate: il nostro Paese con **4 porti nella top 100** (**Genova Gioia Tauro, La Spezia** e **Trieste**) è **fra i 5 Paesi con più presenze in classifica nelle prime 100 posizioni.**

PLSCI 2019

Genova	32°
Gioia Tauro	40°
La Spezia	69°
Trieste	84°

La logistica sta ridisegnando le mappe geopolitiche del mondo e l’Italia non può permettersi di rimanere defilata se vuole continuare a contare a livello internazionale. Due sono le sfide da vincere.
La connettività: la capacità di un bene di arrivare al consumatore oggi è importante quanto il bene stesso. Questa capacità dipende dalla qualità delle infrastrutture, materiali e immateriali, e dalla qualità dei servizi alla merce. Il Logistic Performance Index 2018 ci vede in 19^ posizione, ma tutti i Paesi europei ‘benchmark’ dell’Italia fanno meglio di noi. È tempo di agire e investire, come sistema Paese, per accorciare questo gap, altrimenti rischiamo di essere declassati da centro a periferia. Un esempio: la media dei tempi di transito nei porti italiani in import è di 4 giorni, nei Paesi Bassi è di 1 giorno, in Germania di 2 giorni.
La sostenibilità: la logistica è esposta su questo tema, perché trasporto e stoccaggio della merce è un’attività che produce emissioni di CO_2, consumo di suolo, rifiuti da smaltire. Dunque, credo che la sostenibilità non debba più essere utilizzata dalle imprese solo come leva di marketing, ma debba entrare a far parte della strategia aziendale con investimenti a lungo termine. La logistica ha il compito di puntare sulla ricerca di soluzioni modali a basso impatto ambientale, come lo shift modale, il rinnovamento delle flotte veicolari, forme di compensazione alle emissioni e dematerializzazione delle procedure.
Tuttavia non basta. Occorre far capire ai consumatori finali che non tutti i modelli distributivi sono sostenibili e che tutte le scelte logistiche e di consumo hanno un costo anche ambientale. Prendiamo, ad esempio, cosa è successo a Natale in Italia: sono stati spediti tramite e-commerce 50 milioni di pacchi, che sono 15.000 tonnellate di cartone (circa 220.000 alberi).
Occorre considerare, inoltre, che la media dei resi oscilla tra il 15% e il 30% (a seconda della categoria merceologica), dei quali il 10% viene distrutto, e che la consegna in 24 ore - della quale nessuno sembra più poter fare a meno - ha un impatto ambientale 5 volte superiore a quella in una settimana. Vi lascio con una domanda: tutto questo è davvero sostenibile?

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

Vuoi fare impresa?

CNA
Ravenna

www.ra.cna.it

Legge di Bilancio 2020: stralcio autotrasporto

Per CNA Fita positiva la conferma delle risorse strutturali. Troppa burocrazia

Le difficoltà con le quali convivono gli autotrasportatori italiani sono state puntualmente evidenziate da CNA FITA negli incontri avuti in previsione della definizione della Legge di Bilancio.
A parere di Laura Guerra, presidente di CNA FITA Ravenna, le condizioni del confronto non partivano da condizioni ideali, in considerazione che l'insediamento del nuovo Governo è avvenuto a settembre e che si era in presenza del termine di metà ottobre per approvare il documento programmatico di Bilancio 2020. Nell'ambito di queste condizioni CNA FITA ha avanzato proposte, consegnando al Ministro De Micheli il documento "Interventi prioritari per la categoria", ha sollecitato emendamenti, ricorrendo anche alla forma più drastica di pressione per l'autotrasporto con la convocazione del fermo dei servizi di trasporto da parte di UNATRAS il 30 ottobre.
Gli emendamenti presentati, senza oneri per lo Stato, erano relativi all'affidamento di maggiori poteri di intervento al Comitato centrale dell'Albo sulla gestione delle imprese iscritte, per estendere anche a rimorchi e semirimorchi la possibilità di effettuare la revisione annuale presso i centri privati e l'eliminazione dell'obbligo di denuncia fiscale per le cisterne private di distribuzione carburante comprese fra i 5 e i 10 mc. Con evidente disappunto questi emendamenti sono stati respinti, ma CNA FITA continuerà a chiedere che questi interventi legislativi siano approvati, eliminando errori e storture burocratiche.
Il Ministro ha mantenuto l'impegno di prorogare sino a ottobre il rimborso delle accise per i camion Euro 3 ma non ha ancora risposto alla richiesta di proroga sino a giugno 2021 per gli Euro 4, stanziando subito ulteriori risorse per quasi 13 milioni di Euro nel Fondo per il rinnovo del parco veicolare più obsoleto, rifinanziando anche Super Ammortamento e Nuova Sabatini.
Il Ministero ha richiesto alle associazioni dei trasportatori di designare i componenti per costituire uno specifico tavolo tecnico per la soluzione del rispetto dei tempi legali di pagamento dei servizi di autotrasporto.
CNA FITA valuta positivamente la riconferma non scontata per il biennio 2002/2021 dei 240 milioni di Euro destinati al Fondo autotrasporto, 70 milioni spese non documentate, 140 milioni rimborso pedaggi autostradali, 30 milioni investimenti e formazione, così come il rifinanziamento degli incentivi per l'intermodalità "Marebonus e Ferrobonus".
Un nuovo confronto è necessario per contrastare le criticità per gli autotrasportatori, l'incremento dei noli marittimi, del gasolio e dei costi generali di gestione, la velocità commerciale ridotta ai minimi termini da crolli di ponti e viadotti, dai restringimenti di carreggiata, dai divieti di circolazione adottati in maniera unilaterale dall'Austria o per i convogli eccezionali.
Tutte queste criticità accelerano la chiusura di decine di migliaia di aziende italiane di autotrasporto, solo nel terzo trimestre 2019 una diminuzione di quasi 1.200 imprese rispetto a inizio anno, 30mila imprese cessate dall'inizio della congiuntura negativa del 2008. Una selezione innaturale che favorisce solo la crescita di vettori esteri, con la conseguenza di perdere posti di lavoro e vedere ridurre i versamenti in termini di imposte e versamenti contributivi.
CNA FITA impegnerà ogni risorsa per potenziare e perfezionare le strategie di rivendicazione per difendere concretamente gli interessi degli autotrasportatori italiani, per scongiurare la perdita di posti di lavoro, per uscire dalla stagnazione economica che attanaglia questo Paese.

CASADEI & GHINASSI srl
SHIPPING AND FORWARDING AGENTS

La Casadei & Ghinassi srl, agenzia marittima e casa di spedizioni di Ravenna, è in attività dal 1978. Il core-business è curare gli interessi dei clienti in tutti gli aspetti operativi e documentali per imbarchi, sbarchi, sdoganamenti, assicurazioni, magazzinaggi, noleggio navi da e per tutti i porti italiani per ogni tipo di commodity, in particolare merci in containers fcl/lcl, prodotti ferrosi, project cargo e heavy lift.

Via Magazzini Anteriori, 63 - 48122 Ravenna - Italy
Tel. +39 0544 688043
Fax: +39 0544 450903 - Fax: +39 0544 688041
forwarding@casadeighinassi.com
agency@casadeighinassi.com
www.casadeighinassi.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

La Renewable Energy Mediterranean - Conference and Exhibition quest'anno è dedicata alla transizione energetica

REM 2020. Il nuovo paradigma dell'energia: le strade verso il futuro

È dedicata alla 'transizione' energetica, l'edizione 2020 di REM (Renewable Energy Mediterranean - Conference and Exhibition), in programma al Pala De André di Ravenna l'11 e 12 marzo. Già la sede, la stessa che ospita ad anni alterni l'Offshore Mediterranean Conference, testimonia un ulteriore passo in avanti della manifestazione che punta a mettere a fuoco "la transizione verso un futuro sostenibile e carbon free, che impone una serie di soluzioni e scelte capaci di promuovere la sostenibilità a medio termine attraverso una ristrutturazione globale dell'industria energetica" come spiega il chairman REM, Innocenzo Titone.
Tema dell'edizione 2020 è 'The new energy paradigm: patterns towards the future', ovvero il nuovo paradigma dell'energia: le strade verso il futuro. Alla Sessione di apertura, cui porteranno importanti contributi le maggiori società internazionali del settore energetico (Eni, Shell, OGCI, BP, Saipem, Baker Hughes, Rosetti Marino Group), seguiranno quattro panel tematici introdotti dal direttore delle politiche industriali di Confindustria Andrea Bianchi. Oltre alle tecnologie con zero emissioni per la produzione di energia dal sole, vento e mare e l'importante contributo della digitalizzazione nell'efficientamento, ampio dibattito sarà riservato all'economia circolare e alla cattura della CO_2. Importanti contributi da Versalis, Nextchem, Caviro Extra, Hera, Corepla e Cluster Spring oltre a Università, Enea, Competence centre 4.0. La seconda giornata sarà dedicata a un focus sulla Regione del Mediterraneo e all'importante ruolo delle associazioni di categoria per promuovere la cultura della transizione. Prenderanno la parola i presidenti di ANEV, ANIE Rinnovabili, ANIMP, Assomineraria, Coldiretti, Confindustria Energia.
"Stanno emergendo – aggiunge Titone - nuovi modelli. Ad esempio l'applicazione del concetto delle rinnovabili ad ambiti quali mari e oceani (energia prodotta dal movimento ondoso e dalle maree, oltre che dall'eolico offshore), il miglioramento della capacità di stoccaggio per ovviare alla natura discontinua delle rinnovabili, la rivisitazione del concetto dell'economia a idrogeno, l'introduzione del paradigma dell'energia circolare alla gestione dei rifiuti, l'esplorazione di nuovi percorsi per la conversione della CO_2 catturata in prodotti di valore, quali polimeri e cemento.
Nel lungo periodo, la fusione nucleare fa intravvedere una fonte energetica pulita che potrebbe contribuire in modo determinante alla decarbonizzazione".
La conferenza illustrerà diversi percorsi in via di sviluppo negli ambiti citati e promuoverà il confronto sui principali temi e aspetti del futuro dell'energia che dovrà essere sostenibile e carbon free.

Turchi, bosniaci, greci, albanesi. Ecco come sottraggono gas grazie all'immobilismo italiano

Mediterraneo sempre più ambito dai Paesi che vi si affacciano per gli immensi giacimenti di gas che conserva. Ha reso l'area infuocata l'accordo sottoscritto tra il leader turco Erdogan e il premier libico del Governo di accordo nazionale (Gna) di Tripoli, Fayez al-Serraj, per la definizione dei confini marittimi e lo sfruttamento delle rispettive zone economiche esclusive nel Mar Mediterraneo orientale.
Senza pensare alle proteste, Erdogan ha annunciato che già da quest'anno verranno concesse le licenze per l'esplorazione dei blocchi nelle acque tra Cipro e Grecia. "Proprio per questo – ha poi specificato il leader turco - non è più possibile per altri Paesi condurre attività di ricerca sismica e di perforazione senza il consenso della Turchia e della Libia nelle aree designate dall'accordo marittimo". Quella turca è una minaccia accompagnata da fatti: una nave che avvia la perforazione, navi da guerra che bloccano una piattaforma Saipem, altre che bloccano mezzi offshore israeliani.
Una piattaforma semovibile turca ha iniziato a stazionare proprio sull'area precisa del blocco dove andrebbero condotte le trivellazioni per estrarre gli idrocarburi. Se la nave turca dovesse davvero dare il via alle trivellazioni, e non è da escludere, scoppierebbe una seria crisi diplomatica.
In attesa di nuovi sviluppi non si può comunque non prendere atto della nuova e aggressiva politica estera turca nelle acque del Mediterraneo ricche di giacimenti di gas naturale. La concorrenza all'Italia, alle prese con le mancate scelte degli ultimi due governi, non termina qui. L'Energean sta lavorando con il governo del Montenegro per cercare giacimenti di metano o di greggio sotto il fondale dell'Adriatico al largo delle Bocche di Cattaro, cioè in faccia a Bari e a Polignano. La Grecia sta studiando se sfruttare il giacimento Fortuna, che dovrebbe trovarsi nel mare Ionio al largo di Cefalonia e Corfù a ridosso del Salento. Anche in questo caso, basterà perforare a fianco della linea amministrativa che separa il mare greco dal mare pugliese per estrarre in modo indistinto le risorse comuni che l'Italia preferisce importare. L'Albania e la Bosnia hanno programmi simili. Intanto l'Eni è costretta dal governo italiano ad arretrare.

Master in diritto marittimo, portuale e della logistica

Al via la seconda edizione del percorso di formazione unico nel panorama universitario italiano. Venerdì 7 febbraio la lezione inaugurale con Andrea Ferrante e Daniele Rossi

Parte la seconda edizione del Master universitario (I livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica, organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna (sede di Ravenna), in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del mare adriatico centro settentrionale, e diretto dalla professoressa Greta Tellarini, Ordinario di diritto della navigazione nell'Università di Bologna.

Il Master, che ha il patrocinio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di Assoporti, Confetra, Confitarma e Assologistica, ha inizio venerdì 7 febbraio 2020 con una lezione inaugurale, che si terrà alle ore 15 a Palazzo Rasponi a Ravenna, su "La pianificazione e la programmazione di opere portuali", con particolare riferimento al Progetto di Hub Porto di Ravenna, i cui relatori sono Andrea Ferrante, presidente della III sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e Daniele Rossi, presidente di Assoporti e dell'AdSP del mare adriatico centro settentrionale.

Il Master, che prevede 200 ore di didattica frontale e 500 ore di stage presso enti o aziende o, in alternativa, la redazione di un project work, anche in collaborazione con enti o imprese, intende incrementare la formazione e il perfezionamento professionale dei suoi studenti, anche attraverso il coinvolgimento diretto nell'ambito della didattica di testimonianze di professionisti e operatori, visite guidate e iniziative rivolte ai partecipanti e la pianificazione di eventi di studio e di approfondimento, di convegni e seminari riguardanti le materie dei settori di riferimento in un contesto anche internazionale.

Dopo il successo della prima edizione, sia in termini di iscrizioni, sia in termini di successivo inserimento professionale nei settori di riferimento degli iscritti in cerca di occupazione, il Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica si ripropone anche in questa seconda edizione come un percorso di formazione post-universitaria altamente professionalizzante, unico nel panorama universitario italiano, che ha attratto pure quest'anno molti iscritti da fuori regione. Tra i partecipanti di questa nuova edizione si contano non solo neo-laureati di diverse discipline, ma anche professionisti qualificati, già inseriti in posizioni occupazionali di rilievo, in molti casi con una formazione di base non giuridica, che intendono perfezionare e integrare le proprie conoscenze con una forte ambizione di crescita e nella consapevolezza che al professionista di oggi si richiedono sempre più frequentemente competenze trasversali.

VIAMAR srl
Casa di spedizioni - Agenzia marittima
• Operazioni e consulenze doganali
• Assistenza imbarchi e sbarchi
• Agenzia marittima
• Spedizioni marittime, aeree, terrestri
• Groupage diretti per Israele, Cipro, Egitto
via Darsena, 15/17 - 48122 Ravenna - info@viamar.eu

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI
Via Salaria, 89, 00198 Roma RM
Tel. + 39 06 4424 9850 • Fax +39 06 44249862
infopec@angopi.it • www.angopi.eu

OLYMPIA
DI NAVIGAZIONE s.r.l.
RAVENNA
SPEDIZIONI MARITTIME INTERNAZIONALI
SBARCHI E TRASPORTI CONTAINERS
Tel. (+39) 0544.63222
Fax (+39) 0544.602336
info@olympiadinav.com
www.olympiadinav.com

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI MARITTIME E TERRESTRI
UFFICI IN TUTTI I PORTI
OPERAZIONI E ASSISTENZA DOGANALE IMPORT EXPORT

ambiente s.p.a.
ingegneria consulenza laboratori
per l'ambiente
un'azienda italiana
di consulenza & ingegneria ambientale
e laboratori di analisi ambientali
chimico-fisiche e biologiche
35 anni di esperienza
oltre 250 tecnici
www.ambientesc.it

CZ LOKO
Locomotion Excellence
www.czloko.it