







www.portoravennanews.com

porto di ravenna

il porto dell'Emilia Romagna





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



www.exportcoop.com





- Statistiche. Le merci secche tengono in equilibrio il porto
- CNA al porto
- SPECIALE VIAGGIARE GNL Samorè: Confartigianato guarda al futuro Gentile (Pir): GNL una priorità delle politiche energetiche dell'Ue
- Autotrasporto, ruolo e rappresentanza dei consorzi e delle cooperative
- Poggiali (Agenti Marittimi): "Ravenna diventi una vera Urbe marittima"
- Anacer. Import di cereali in crescita
- ATENA nasce anche a Ravenna
- Dalla città al mare con "Alchimia"
- Fishing Club, inizia la stagione



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







DCS TRAMACO srl

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

www.tramaco.net



Positivi anche i materiali ferrosi e le argille

Le merci secche

MERCE MOVIMENTATA - MESE (tonnellate)		MARZO				
MERCE MOVIMENTALY MESE (connectate)	2018	2017	differenza	differenza %		
DERRATE ALIMENTARI	111.303	92.824	18.479	19,9%		
PRODOTTI PETROLIFERI	168.108	219.394	-51.286	-23,4%		
CONCIMI	-	4.205	-4.205			
PRODOTTI CHIMICI	109.820	87.218	22.602	25,9%		
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	389.231	403.641	-14.410	-3,6%		
PRODOTTI AGRICOLI	124.756	180.603	-55.847	-30,9%		
DERRATE ALIMENTARI	128.400	199.614	-71.214	-35,7%		
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	5.500	13.347	-7.847			
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	6.673	2.080	4.593			
PRODOTTI METALLURGICI	634.404	499.913	134.491	26,9%		
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	416.511	299.395	117.116	39,1%		
CONCIMI	115.062	119.678	-4.616	-3,9%		
PRODOTTI CHIMICI	10.040	-	10.040			
PRODOTTI DIVERSI	812	353	459			
TOTALE MERCI SECCHE	1.442.158	1.314.983	127.175	9,7%		
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	207.463	242.752	-35.289	-14,5%		
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	141.360	173.024	-31.664	-18,3%		
TOTALE	2.180.212	2.134.400	45.812	2,1%		

MERCE MOVIMENTATA - CUMULATA (tonnellate)	GENNAIO-MARZO			
MERCE MOVIMENTALA COMOLATA (connectate	2018	2017	differenza	differenza %	
DERRATE ALIMENTARI	343.132	259.241	83.891	32,4%	
PRODOTTI PETROLIFERI	512.318	617.043	-104.725	-17,0%	
CONCIMI	4.210	4.205	5	0,1%	
PRODOTTI CHIMICI	234.680	222.779	11.901	5,3%	
TOTALE RINFUSE LIQUIDE	1.094.340	1.103.268	-8.928	-0,8%	
PRODOTTI AGRICOLI	577.007	405.546	171.461	42,3%	
DERRATE ALIMENTARI	352.881	435.480	-82.599	-19,0%	
COMBUSTIBILI E MINERALI SOLIDI	55.816	55.606	210	0,4%	
MINERALI E CASCAMI METALLURGICI	13.206	39.947	-26.741	-66,9%	
PRODOTTI METALLURGICI	1.606.395	1.503.717	102.678	6,8%	
MINERALI GREGGI, MANUFATTI E MATERIALI DA COSTRUZIONE	1.100.639	1.010.193	90.446	9,0%	
CONCIMI	478.117	568.120	-90.003	-15,8%	
PRODOTTI CHIMICI	10.040	-	10.040		
PRODOTTI DIVERSI	11.155	3.682	7.473	203,0%	
TOTALE MERCI SECCHE	4.205.256	4.022.291	182.965	4,5%	
TOTALE MERCI VARIE IN CONTAINER	597.406	629.191	-31.785	-5,1%	
TOTALE MERCI SU TRAILER-ROTABILI	394.780	464.976	-70.196	-15,1%	
TOTALE	6.291.782	6.219.726	72.056	1,2%	







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



tengono in equilibrio il porto

TRAFFICO CONTAINER (TEUs)			GENNAIO-FEB	BRAIO		
SBARCO	febbraio	2018	quota	2017	quota	differenza	differenza %
			sul totale		sul totale		
pieni	6.972	19.552	38,0%	18.617	34,1%	935	5,0%
vuoti	1.777	6.588	12,8%	9.392	17,2%	-2.804	-29,9%
TOTALE SBARCHI	8.749	26.140	50,9%	28.009	51,3%	-1.869	-6,7%
IMBARCO							
pieni	7.536	21.919	42,6%	23.951	43,8%	-2.032	-8,5%
vuoti	1.987	3.337	6,5%	2.678	4,9%	659	24,6%
TOTALE IMBARCHI	9.523	25.256	49,1%	26.629	48,7%	-1.373	-5,2%
TOTALE MOVIMENTAZIONE	18.272	51.396		54.638		-3.242	-5,9%

GENNAIO-MARZO					
	2018	2017	differenza	differenza %	
LINEA RAVENNA-BRINDISI	2.752	3.459	-707	-20,4%	
LINEA RAVENNA CATANIA	13.037	12.506	531	4,2%	

La movimentazione dei primi tre mesi del 2018 è stata pari a 6.291.782 tonnellate di merce, l'1,2% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 5.456.299 tonnellate (+4,0%) e 835.553 tonnellate (-14,3%). Dai condizionamenti delle merci si può osservare che le merci secche, hanno segnato un aumento del 4,6% (oltre 180 mila tonnellate in più), le rinfuse liquide hanno fatto registrare un calo pari allo 0,8%, mentre per le merci unitizzate, quelle in container risultano in diminuzione del 5,1%, mentre quelle su rotabili segnano un -15,1%. In particolare, un risultato positivo si è registrato per il comparto agroalimentare (derrate alimentari solide e prodotti agricoli), con 930 mila tonnellate di merce ed un incremento del 10,6% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In aumento soprattutto il granoturco importato dall'Ucraina. I materiali da costruzione, che nei primi due mesi erano risultati in calo rispetto allo scorso anno, hanno registrato una movimentazione di 1.100.639 tonnellate ed un aumento del 9,0%, grazie all'incremento del 9,9% delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo che sono state pari a 937.327 tonnellate. Anche i prodotti metallurgici, che nei primi

due mesi dell'anno erano risultati in calo, nel periodo gennaio-marzo hanno registrato una crescita del 6,8%, con 1,6 milioni di tonnellate; le provenienze sono per il 21,8% Taranto, per il 18,6% la Turchia, per l'11,0% la Germania e per il 10,6% l'India. In calo i concimi, pari a 478 mila tonnellate (-15,8%), provenienti in buona parte da Egitto e Finlandia.

Per quanto riguarda le rinfuse liquide, si è registrata una crescita per le derrate alimentari liquide, pari al 32,4%, grazie in particolare agli oli vegetali (+46,7%), provenienti dall'Indonesia; in crescita anche i prodotti chimici (+5,3%), mentre risultano in calo i prodotti petroliferi (-17,0%).

Per i container il risultato è stato di 51.396 TEUs, 3.242 in meno rispetto allo scorso anno (-5,9%); i pieni sono in calo del 2,6% e, in particolare, in import sono in aumento del 5,0% e, in export in calo dell'8,5%, mentre i vuoti sono in calo del 17,8%.

Il numero dei trailer è stato pari a 16.030 unità (-3,6%), tutti sulla relazione Ravenna-Brindisi-Catania. Seppure appena iniziata la stagione, positivo il dato del primo trimestre 2018 per quanto riguarda il traffico crocieristico con oltre 1.300 crocieristi sbarcati a Ravenna (+248% rispetto allo stesso periodo del 2017).



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





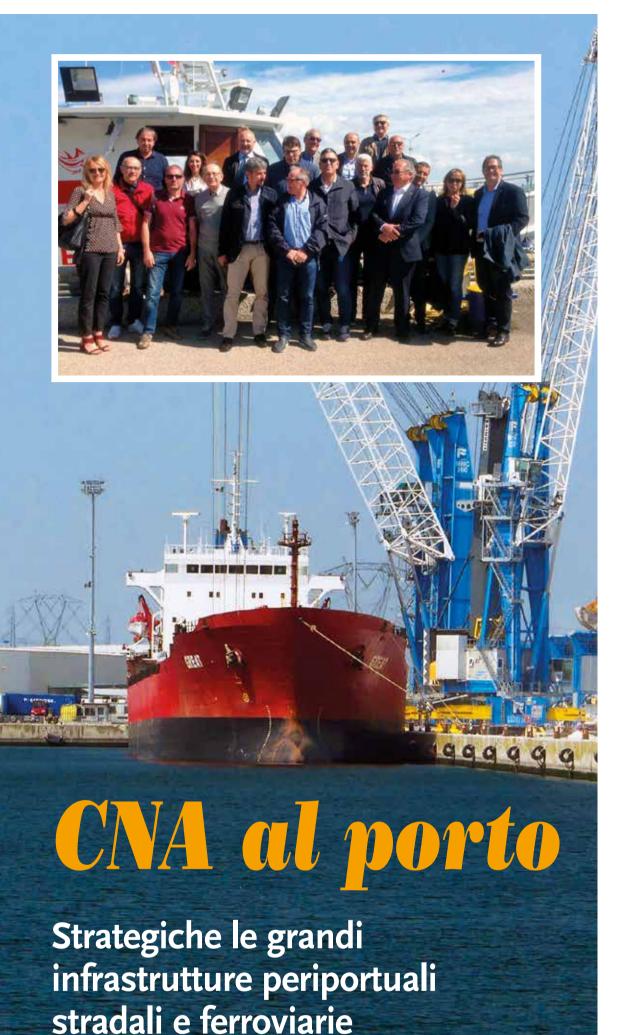
Imbarco - Sbarco e movimentazione merci nel Porto di Ravenna

Via Antico Squero, 6 • 48122 Ravenna - Italia
Tel. +39 0544 458111 (centralino) • Fax +39 0544 459399
www.compagniaportuale.ravenna.it • info@cpravenna.it



Via Aquileia, 5 - 48122 Ravenna - Tel.: +39 0544 599311 seaways_itran@msclenavi.it





Ha suscitato grande interesse e coinvolgimento nei componenti della presidenza CNA dell'Emilia-Romagna, la visita al Porto, su invito della presidenza e del direttore della CNA ravennate.

Il gruppo di imprenditori, accompagnati dal presidente della SAPIR, Riccardo Sabadini e dai massimi dirigenti della CNA locale, ha compiuto una visita guidata in barca dove ha potuto toccare con mano le dimensioni reali e le attività che si svolgono all'interno dello scalo di Ravenna. Nel pomeriggio i dirigenti della CNA hanno incontrato, presso l'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico centro settentrionale, il sindaco di Ravenna, Michele de Pascale, il presidente dell'AdSP, Daniele Rossi, il consigliere regionale Gianni Bessi, il presidente della Camera di commercio, Natalino Gigante e il presidente della SAPIR, Riccardo Sabadini.

Ha aperto i lavori il presidente della CNA di Ravenna, Pierpaolo Burioli che - nella sua relazione - ha evidenziato come, accanto al progetto HUB Portuale di Ravenna che finalmente l'AdSP è riuscita a sbloccare, sono conseguentemente strategiche anche le grandi infrastrutture periportuali stradali e ferroviarie.

"Certamente – ha detto Burioli - il Protocollo firmato con RFI per lo sdoppiamento della stazione merci è positivo, non dimentichiamoci però che devono essere rispettati gli impegni da parte della Regione su SS16 Adriatica e SS 309 Romea DIR, arterie fondamentali per il nostro scalo. Così come ribadiamo ancora l'importanza del collegamento Cesena Nord - Ferrara Mare per proseguire poi verso la Cispadana".

Infine, Burioli ha sottolineato anche un altro obiettivo: la separazione del traffico locale da quello pesante e di scorrimento che, essendo in alcuni punti sovrapposto, provoca disagi e rallentamenti sia ai cittadini che al traffico da e per il Porto.

Nell'occasione, de Pascale, Iodando la CNA per il suo importante ruolo di interlocutore con le Istituzioni in merito ai problemi e alle attività economiche legate al Porto, ha esortato tutti i presenti a lavorare in una logica di sistema per rendere, quello di Ravenna, lo scalo di tutta l'Emilia-Romagna.

Dal canto suo, Gigante ha ribadito l'importanza del Porto di Ravenna in una logica di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese e ha sottolineato come la sfida per il suo sviluppo sia solo agli inizi.

Il presidente di AdSP, Daniele Rossi, ha evidenziato come l'intero sistema portuale sia una delle maggiori aziende in regione, con oltre 13.000 addetti, un'azienda che nel 2017 ha accolto circa 3.000 navi.

In seguito ha illustrato ai presenti le caratteristiche salienti dello scalo, ponendo l'accento sulla necessità di spendere bene l'importante finanziamento dell'Unione europea destinato al progetto "Ravenna Port Hub" approvato dal CIPE il 28 febbraio scorso: un contributo di 37 milioni di euro che si vanno ad aggiungere ai 60 milioni già stanziati dal CIPE, ai 120 derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti e a risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale, che ne garantiscono la totale copertura finanziaria.

Il presidente di SAPIR, Sabadini, dopo avere illustrato le caratteristiche salienti del principale Terminal Operator del Porto, ha concluso affermando come oggi a Ravenna ci sia un clima positivo complessivo all'interno del quale gli imprenditori possono sperare di veder tradotti concretamente i loro progetti, tali da rendere appetibile l'area anche agli investitori esterni.

A conclusione dell'incontro, l'intervento del presidente regionale della CNA, Dario Costantini, che ha auspicato per lo scalo ravennate un ruolo di primo piano anche sotto il profilo turistico, con l'aumento dell'arrivo di un maggior numero di navi da crociera.

Ha, infine, ringraziato Ravenna - che ha definito non una città col Porto ma la città portuale dell'Emilia-Romagna - per l'opportunità offerta di conoscere così da vicino uno dei maggiori scali italiani.







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



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



Convegno 19 maggio 2018



Confartigianato guarda al futuro

Meno regole, ma chiare e applicabili per tutti

di Tiziano Samorè

Parlare e approfondire il tema dei carburanti alternativi finalmente reali ed esistenti per i mezzi pesanti vuol dire guardare avanti ed essere innovativi. Per me e per noi di Confartigianato, vuol dire credere nell'importanza dell'autotrasporto.

Già qualche impresa di Ravenna ha investito e sta investendo negli automezzi a Gas Naturale Liquefatto e questo è l'aspetto più importante che oggi affrontiamo, ovvero un significativo passo verso una minore dipendenza dal petrolio. Anche in questi ultimi mesi il prezzo dei carburanti è salito. In questi giorni la fiammata del costo del petrolio ha portato il costo del barile oltre gli 80 dollari, ma oggi non solo le alternative ci sono e sono percorribili, ma ci sono anche norme europee che spingono verso una sempre maggiore diffusione dei carburanti come il GNL.

Parlare di come il GNL si stia diffondendo, dei costi, del funzionamento di questi automezzi oggi, è una conferma per le imprese che ci stanno investendo ma è anche, e soprattutto, un momento di riflessione per chi deve acquistare camion nuovi e vuole valutare anche le alternative.

Ricordiamo infatti che alla fine di quest'anno scade la possibilità del rimborso delle accise per gli euro 3, e per gli euro 4 c'è già l'orizzonte del 2020 con la speranza che i prossimi governi non anticipino i tagli.

Permettetemi però di approfittare di questa occasione per poche e sintetiche riflessioni sull'autotrasporto.

Noi oggi presentiamo il GNL perché come Confartigianato crediamo fortemente nel sistema dell'autotrasporto italiano, nella sua forza propositrice e nel suo ruolo insostituibile nell'economia del paese, e vorremmo che chi governa ci credesse almeno nello stesso modo.

In questo momento abbiamo bisogno di sburocratizzare l'impresa di autotrasporto: l'imprenditore e l'autista.

Abbiamo bisogno di meno regole ma chiare e applicabili per tutti.

A noi piacciono le regole di un'unica Europa, non le regole di 4 /5 europe diverse quanto a regole dell'autotrasporto. Abbiamo bisogno di autisti capaci e professionali senza doverli fare stare due o trecento ore in aula. Abbiamo bisogno che i più motivati di questi autisti possano diventare imprenditori in modo fluido, dimostrando competenza e serietà ma senza doverli "laureare".

Abbiamo bisogno di un regolamento di ore di guida e riposo chiaro e valido per tutti sul tutto il suolo europeo.

È così strano chiedere che tutte le imprese giochino con le stesse regole? O vogliamo continuare in modo assurdo e fare sì che le imprese italiane siano costrette a giocare a calcio con una pallina da tennis e altre addirittura con due palloni?

Il regolamento 561 deve essere rivisto in una chiave più aperta. Ci sono possibilità di deroghe che il nostro paese deve utilizzare, ma soprattutto questo regolamento va svecchiato e armonizzato a livello europeo.

Va rivisto tenendo conto delle specificità delle varie merceologie, va rivisto pensando che chi guida il camion non può fermarsi a dormire a 50/100 km da casa perché ha finito le ore di guida o impegno, perché si svilisce la dignità della persona. Non si parla di creare una babele sulle strade o l'anarchia, ma di pensare agli individui prima e alle aziende poi. Norme restrittive non aumentano la sicurezza, ma aumentano l'illegalità.

Il governo, quando ci sarà, deve scegliere se difendere le imprese italiane o svendere questo settore alla criminalità organizzata, alle imprese dell'est europeo, alla delocalizzazione delle imprese o a coloro che utilizzano autisti con contratti di Paesi con un costo del lavoro da fame.

Il costo del lavoro di un'impresa di autotrasporto italiana è praticamente il più alto d'Europa, il gasolio che pagano le nostre imprese è quasi il più caro d'Europa: dalle normative comunitarie abbiamo preso quello che è più castrante per le imprese e, contemporaneamente, subìto l'invasione di imprese, anche comunitarie, che non applicano queste norme.

L'autotrasporto italiano che vuole lavorare nella legalità sconta uno scenario in cui stare dentro le regole è sempre più difficile e sempre meno premiante.

E poi c'è il problema delle motorizzazioni che, in alcuni casi come a Ravenna, assume contorni sempre più kafkiani.

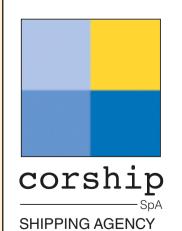


Da sinistra: Daniele Rossi, Tiziano Samorè, Amedeo Genedani, Franco Fenoglio

Siamo passati, nel sentimento degli autotrasportatori, dal sentire la revisione come un adempimento necessario e puntiglioso, alla percezione di una persecuzione. C'è da chiedersi perché nessuna impresa viene da fuori a fare la revisione a Ravenna, mentre diversi autotrasportatori ravennati vanno a Forlì, Ferrara, Bologna o altre città a fare le revisioni e non certo per negligenza delle altre motorizzazioni.

Noi siamo impegnati costantemente per la sicurezza e il rispetto delle regole, ma proprio per questo siamo contro i cavilli e i machiavellismi fini a se stessi: siamo contro gli apparati, soprattutto se statali, che penalizzano l'impresa come "esercizio di stile". Il parco veicolare circolante deve essere sicuro e revisionato: ma una macchia di ruggine, una targa sporca e la mancanza di acqua nel tergicristallo durante la revisione non sono motivi sostanziali perché un camion debba rifare la revisione. È questa la burocrazia che non vogliamo e questo ci fa dire che non è difficile trasferire le competenze e gli obblighi tecnici delle motorizzazioni alle officine private abilitate come già avviene per tutti gli altri veicoli.

Vanno trovate soluzioni efficienti a favore delle imprese e del lavoro.



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





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







Romagna e in Italia (2017 e dinamiche 2011-1 Categorie della Logistica Autotrasportatori organizzati 1.270 (6,4%) +27% (+30%) 19.855 in società di capitali Autotrasportatori 7.658 (10,8%) 71.131 -10% (-14%) non società di capitali 48 (7,7%) +41% (-4%) Corrieri / Corrieri espresso Gestori di interporti/ 2 (2,8%) 0% (-14%) terminal intermodal 499 (11,7%) 4.260 +12% (-28%) Operatori del trasporto ferrovia 0 (0%) 19 0% (-39%) +21% (+6%) Operatori logistici 153 (14,7%) 1.040

501 (21,2%)

10.131 (10,2%)

2.358

99.363

Gli operatori della logistica conto terzi in Emi

Spedizionieri **TOTALE**

+24% (-3%)

-4% (-8%)

GNL, una priorità delle politiche e

Alessandro Gentile (Pir): "Un'infrastruttura strategica per il Paese"

Resta solo da decidere in quale cantiere Edison farà costruire la nave per trasportare il gas naturale liquefatto (Gnl) dal rigassificatore di Porto Viro, nel Veneto, al deposito costiero nel porto di Ravenna. Tutto il resto del progetto è ben definito, sulla base delle autorizzazioni ricevute in febbrario dal Mise.

La spesa complessiva per la realizzazione del primo deposito costiero di Gnl lungo le coste italiane è prevista tra i 160 e i 170 milioni di euro.

Cifra che comprende l'investimento del Gruppo Pir (mette a disposizione il terreno e gestisce la costruzione dei due depositi, circa 80 milioni) e di Edison che metterà a disposizione la nave cisterna.

I lavori nell'area portuale di via Baiona, prenderanno il via a ottobre e richiederanno due anni e mezzo, giusto in tempo per recepire i vincoli sui carburanti imposti dall'Unione europea a proposito delle emissioni di zolfo.

Sul tema, Confartigianato ha tenuto un interessante convegno presso la sede dell'Autorità di Sistema portuale ravennate ed è in questo contesto che il vice direttore generale della Pir, Alessandro Gentile, ha spiegato tempi e costi del progetto.

"Per quanto riguarda i costi - ha detto Gentile - prevediamo 80 milioni a carico di Gruppo Pir per la realizzazione di due serbatoi da 10mila metri cubi di Gnl su una superficie di 23mila metri quadrati, vicino agli stabilimenti della Bunge e della centrale Enel, lungo il Candiano. Il progetto è stato definitivamente approvato a metà febbraio ed è il primo, in Italia, ad aver ottenuto il via libera.

Altri 10/15 milioni andranno per la ristrutturazione della banchina per l'attracco delle navi, mentre 60/70 milioni saranno investiti da Edison per l'acquisto della nave cisterna".

"Siamo pronti a partire con il cantiere" ha poi aggiunto. "Il tempo di espletare la gara d'appalto e assegnare i lavori. Grazie a Comune e Autorità di sistema portuale siamo riusciti, nel rispetto di tutte le norme, a condurre in porto il progetto in tempi rapidi. Siamo contenti anche del fatto che il deposito porterà nuove risorse al territorio".

A proposito di primogeniture, da qualche parte si è letto che il primo impianto a partire sarebbe quello di Oristano. Ma quell'impianto, oltre a dover ancora terminare l'iter autorizzativo, servirà anche ai consumi delle abitazioni o delle aziende visto che la Sardegna non ha un gasdotto e quindi rientra fra le infrastrutture art. 9 del D. Lgs. n. 257/2016 e le tariffe saranno regolate dall'Autority.

Quello di Ravenna è un art. 10 e cioè solamente deposito costiero di approvvigionamento, comunque sempre un'infrastruttura strategica per il Paese.

Il Gnl attira anche l'interesse di diversi imprenditori privati dell'indotto.

La Nuova Clar Petroli di Ravenna è intenzionata ad apri-

re il primo distributore di GnI nell'area di servizio per la distribuzione di carburante in via Piratello a Lugo.

A Ravenna il primo distributore dovrebbe sorgere in un'area strategica tra città e porto, ovvero vicino al ponte mobile. "Intendiamo individuare il punto più consono assieme alle associazioni di categoria - ha aggiunto Gentile – loro dovranno dirci dove è più utile agli autotrasportatori".

LA SCHEDA

Il progetto prevede l'implementazione di una filiera per il trasporto del gas naturale liquido (GNL) a mezzo di navi metaniere fino al deposito di ricezione per lo stoccaggio, e la successiva distribuzione mediante l'utilizzo di autocisterne e di navi gasiere.

Prevede la realizzazione degli interventi infrastrutturali e impiantistici necessari a consentire:

- · l'attracco di navi metaniere per lo scarico del GNL al deposito aventi caratteristiche di capacità di carico compresa fra 7.500 e 27.500 m3;
- · l'attracco di navi metaniere (bettoline) per il carico di GNL dal deposito aventi caratteristiche di capacità di carico compresa fra 1.000 e 4.000 m3;
- · il trasferimento del prodotto liquido (GNL) dalle navi gasiere ai serbatoi di stoccaggio e da questi ultimi alle bettoline ("terminal to ship"), attraverso bracci di carico;
- · lo stoccaggio del GNL, mediante N.1 serbatoio e







Regione Emilia-Romagna

lia

7)



VIAGGIARE GNL i vantaggi di una scelta

Convegno 19 maggio 2018



Il fa<mark>tt</mark>urato degli op<mark>eratori della logistica conto terzi in Emilia Romagna e in Italia (mIn € 2017, dinamiche 2011-17)</mark>

Categorie della Logistica	Fatturato in Emilia Romagna (% Italia)	Fatturato in Italia (2017)	Var. % 2011-17 Emilia Rom (Italia)
Autotrasportatori organizzati in società di capitali	4.317 (17,2%)	25.031	+4% (-1%)
Autotrasportatori non società di capitali	1.431 (10,3%)	13.920	-13% (-2%)
Corrieri / Corrieri espresso	1.362 (21,7%)	6.286	+34% (+21%)
Gestori di interporti / terminal intermodali	35 (4,1%)	846	+28% (0%)
Gestori di magazzino	1.550 (20,1%)	7.730	-22% (0%)
Operatori del trasporto ferrovia- rio e combinato strada-rotaia	0 (0%)	983	0% (+17%)
Operatori logistici	2.016 (20,9%)	9.651	+65% (+12%)
Spedizionieri	1.466 (9,6%)	15.207	+7% (+8%)
TOTALE	12.177 (15,3%)	79.653	+7% (+4%)

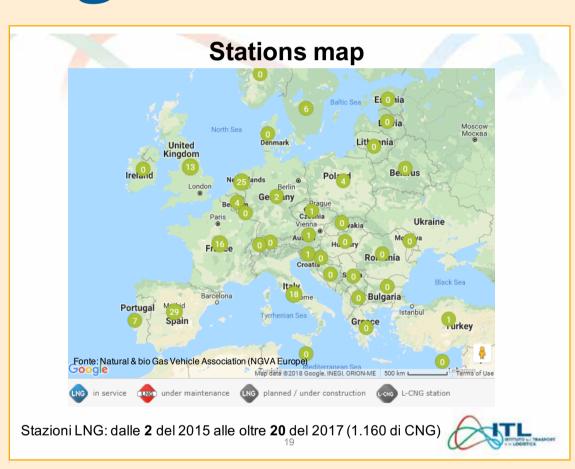


Gli oc<mark>cupati nella logistica c</mark>onto terzi in Emilia Romagna e in Italia (mln € 2017, dinamiche 2011-17)

Categorie della Logistica	N. Lavoratori dip. in ER (% Italia)i		Var. % 2011-17 Emilia Rom (Italia)
Autotrasportatori organizzati in società di capitali	17.175 <i>(8,4%)</i>	17.175 (8,4%) 204.334	
Autotrasportatori non società di capitali	6.521 (26,9%)	24.199	-22% (-74%)
Corrieri / Corrieri espresso	1.073 (12,3%)	8.745	+3% (+139%)
Gestori di interporti / terminal intermodali	63 (2,9%)	2.199	+21% (13%)
Gestori di magazzino	20.190 (16,1%)	125.251	+30% (92%)
Operatori del trasporto ferrovia- rio e combinato strada-rotaia	0 (0%)	1.130	0% (+15%)
Operatori logistici	25.919 <i>(19,0%)</i>	136.666	+26% (+46%)
Spedizionieri	6.417 (6,2%)	104.105	+30% (+99%)
TOTALE	77.358 <i>(12,8%)</i>	606.628	+20% (+37%)



energetiche dell'Ue



N.2 serbatoi a pressione pressoché atmosferica di capacità utile di circa 10.000 m3 ciascuno:

traverso operazioni di caricamento su autocisterne ("terminal to truck").

· la distribuzione del prodotto al mercato at-

Il nuovo impianto richiederà l'inserimento di 30/40 occupati.

Scenari evolutivi della global logistics Challenge Dai modi di trasporto alle supply chain integrate Reti digitali e tecnologie IT orientate a traccialità e real time visibility Proof of delivery - supply chain disruption IoT e Pl

Contesto di riferimento per il GNL-LNG

- Il gas naturale (inodore, incolore, non corrosivo e non tossico) passa allo stato liquido ad una temperature di -162°C, riducendo il suo volume di 600 volte e rendendo più semplice il trasporto e la conservazione
- Technology maturity
- La diffusione del Gas Naturale Liquefatto (GNL) Liquified Natural Gas (LNG) come combustibile nel trasporto marittimo e terrestre, insieme agli usi nei settori industriale e civile, è una delle priorità delle politiche energetiche
- LNG è una opzione efficace e efficiente per raggiungere gli obiettivi UE, inclusa decarbonizzazione del trasporto su strada e il miglioramento della qualità dell'aria
- LNG è anche un carburante attrattivo per l'industria dello shipping in ragione del minore impatto ambientale rispetto ad altri combustibili tradizionali.
- Riduzione inquinamento (fonte: Unibo, 2017)
 - Approx. 100% SOx
 - Approx. 100% Particolato85% NOx
 - 85% NOx20% CO2





- 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





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



AUTOTRASPORTO

Ruolo e rappresentanza dei consorzi e delle cooperative

Incontro a Ravenna per lo sviluppo di aggregazioni di successo

CNA Trasporti, Confartigianato Trasporti e Lega Coop Servizi, hanno avviato un percorso di analisi e approfondimento delle tematiche relative alla normativa sui Consorzi artigiani in forma cooperativa. Già da tempo stimolati dagli stessi Consorzi e in particolare dal Consar sulla necessità di affrontare alcune tematiche importanti, in relazione alle normative sulla partecipazione agli appalti pubblici e alla iscrizione per gli stessi in una sezione separata presso l'Albo degli autotrasportatori, che necessitano di una doverosa semplificazione.

Il dibattito si è concentrato sul ruolo dei Consorzi artigiani in forma Cooperativa e sull'involuzione delle norme relative. Negli anni 70 le imprese artigiane si sono costituite in consorzi grazie a normative lungimiranti che permettevano al singolo autotrasportatore di costruire strutture organizzate, che permettessero di accedere a mercati e committenti di dimensioni rilevanti, mantenendo la propria autonomia imprenditoriale.

Il primo colpo a queste normative per i consorzi è stato assestato in ambito fiscale, modificando la norma che li esonerava dal versare imposte sul reddito. Questa esenzione era motivata in quanto questo reddito non poteva essere distribuito ai soci ma impiegato esclusivamente per finalità consortili. Per registrare poi, da parte di esecutivi di ogni colore, a normative sempre più stringenti sul tema delle gare pubbliche per i consorzi cooperativi.

Ma la priorità dei Consorzi oggi è quella di una semplificazione burocratica, necessaria per competere sul mercato alla pari con le altre tipologie di imprese. Una burocrazia oppressiva nella normativa sugli appalti pubblici, e per la gestione dell'Albo degli autotrasportatori.

Sulla normativa degli appalti pubblici si è assistito in questi ultimi anni a un sovraccarico di procedure e burocrazia che ha fortemente penalizzato i consorzi nella partecipazione alle gare pubbliche. Esempio, se prima solo il Consorzio e i componenti del Cda dovevano dimostrare la regolarità della normativa antimafia pe la partecipazione al Bando di gara, si è assistito al tentativo di estendere la verifica della documentazione anche a tutti i soci del consorzio.

Il dubbio che il legislatore non conosca la realtà economica e produttiva dei Consorzi e non abbia compreso che oggi queste strutture possono arrivare anche a oltre 500 soci, rendendo quasi impossibile accedere alle gare di Lavori pubblici o banditi da Società private che utilizzano i criteri e le norme del Codice degli Appalti. Le associazioni ravennati hanno lavorato con decisione per modificare questa normativa e grazie all'aiuto dell'onorevole Alberto Pagani, che era presente ai lavori, è



Il tavolo dei relatori. Franco Poletti e Amedeo Genedani in rappresentanza di Confartigianato Trasporti Ravenna e Nazionale, Veniero Rosetti presidente Consar, Patrizio Ricci e Laura Guerra in rappresentanza di CNA Trasporti Nazionale e Ravenna, il vicepresidente Nazionale Legacoop Servizi Alberto Armuzzi.

stato presentato un emendamento che ha ripristinato le condizioni iniziali aggiungendo alla verifica dei soci da controllare solo quelli che detengono una partecipazione al consorzio superiore al 5%.

Per quanto concerne il secondo punto attinente all'attività dell'Albo autotrasportatori è stata rimarcata la forte difficoltà dei consorzi che vogliono supportare le imprese socie con l'acquisizione di mezzi.

Fino alla riunificazione delle competenze in capo alla sede territoriale della Motorizzazione Civile, i Consorzi avevano accesso alla gestione separata dell'Albo che prevedeva procedure semplificate per l'acquisizione di mezzi necessari al completamento dei servizi da offrire alla clientela. Dopo il passaggio delle competenze alle Motorizzazioni Civili si è assistito a procedure e verifiche su tutti i soci con tempi che non permettono la giusta operatività viste le attuali dimensioni che i consorzi hanno raggiunto, verificando l'idoneità finanziaria di tutti i soci anche di quelli di altri territori, prima di procedere all'immatricolazione dei veicoli.

Questi eccessi burocratici hanno costretto i consorzi a uscire dalla sezione separata e a costituirsi in impresa di autotrasporto normale, duplicando funzioni che prima erano in capo ai consiglieri di amministrazione.

È stata infine rimarcata l'insostenibilità della gestione delle revisioni periodiche annuali dei veicoli presso le sedi della motorizzazione. Anche qui a Ravenna abbiamo seri problemi, tempi d'attesa troppo lunghi per la revisione periodica vista la scarsa disponibilità di appuntamenti a disposizione e numerosi ed eccessivi esiti che costringono gli autotrasportatori a rinunciare ai normali livelli di produttività.

Purtroppo questi enti con poco personale e sovraccarico di funzioni, rischiano di essere percepiti come enti inefficaci alle esigenze di norme di sicurezza gravando notevolmente sull'economie delle nostre imprese.

Oltre a quanto evidenziato, i problemi del settore da sottolineare in quanto prioritari sono la necessità di operare nel massimo rispetto della legalità e il ricambio generazionale. È ormai diventato troppo oneroso diventare autotrasportatore (patenti che hanno un costo di oltre 6.000,00 euro, capacità professionale, con tempi per conseguirla di oltre 6 mesi) e allora i giovani rinunciano.



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





porto di ravenna

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 Chiuso il 24-05-2018

Reg. Trib di Ravenna n. 1401 dell'26/11/2012 R.N.S. n. 5381 È vietata la riproduzione totale o parziale di foto, marchi e testi. Questo giornale non si avvale di contributi pubblici.





Ravenna diventi una vera "Urbe marittima"

Come si è aperto l'anno per i traffici portuali ravennati?

I dati del 2017 mostrano che il nostro porto riesce ancora a reggere la concorrenza degli altri scali, in particolare nelle rinfuse solide dove siamo leader a livello nazionale. Questo si sta confermando anche nei primi mesi del 2018, che vedono una crescita costante delle rinfuse solide: un dato molto interessante, già evidenziato nel 2017, è quello dei materiali da costruzione, che segna un incremento di quasi il 9%. Infatti, con quasi 5,5 milioni di tonnellate movimentate e una crescita di 650 mila tonnellate, nel 2017 ha segnato un incremento del 13,3% registrando il dato migliore dal 2005: le premesse per il 2018 potrebbero portare a un risultato migliore rispetto al 2017.

Cos'ha inciso su questo trend?

Ravenna nel 2017 è ancora il principale porto per l'importazione di materie prime e semilavorati per il settore industriale padano: questi dati mostrano la vitalità e professionalità degli operatori portuali che, pur in condizioni di svantaggio, sia in termini di pescaggi, sia di infrastrutture, restano competitivi. Per questo l'escavo dei fondali costituisce il giro di boa per riprendere a crescere.

L'approvazione della Capitaneria di Porto del nuovo "Regolamento per la navigazione, la sosta, gli accosti e le precedenze nel Porto di Ravenna" è di grande rilievo: frutto della collaborazione sinergica tra la nostra Associazione, la Capitaneria di Porto e i servizi tecniconautici, questo documento ha ampliato le condizioni di navigabilità del nostro scalo, seguendo anche le indicazioni del Comando Generale verso la "semplificazione e sburocratizzazione", per ottimizzare il rapporto fra utenza e istituzioni.

Dopo l'approvazione del progetto hub da parte del Cipe, cosa vi aspettate dall'Autorità di Sistema?

È un risultato che abbiamo accolto con soddisfazione: il grande lavoro del Presidente dell'AdSP e di tutto il suo staff ha visto la compattezza delle Amministrazioni comunali e regionali insieme a tutto il cluster portuale ravennate. L'approvazione segna il count down verso un intervento vitale per il nostro scalo, che costituisce la prima industria del territorio. L'auspicio è che i lavori inizino al più presto e siano eseguiti il più velocemente possibile, per richiamare rilevanti investimenti pubblici e privati, segnando un ulteriore passo nell'iter di sviluppo del porto di Ravenna in termini di capacità imprenditoriale ed occupazionale.

Quale sarebbe un piano per la logistica ravennate veramente confacente al nostro porto?

Come Mattei, Cavalcoli, Zaccagnini, Ferruzzi e Monti, la mia speranza è confermare e rafforzare Ravenna come il Porto per il settore industriale padano.

Gli investimenti infrastrutturali programmati sono indispensabili e indifferibili per migliorare la competitività a livello Nazionale, ma è

necessario raggiungere questi obiettivi in tempi brevi per potenziare il nostro scalo, rimanere competitivi e non essere fuori tempo massimo rispetto agli scali limitrofi. Bisognerebbe poi lavorare per potenziare i servizi portuali e snellire gli Enti che operano nella portualità, da cui dipendono traffici e controlli.

A maggior ragione, se Ravenna non vuole poi rimanere emarginata dall'evoluzione dello shipping che sta coinvolgendo il trasporto container - in cui abbiamo registrato un forte calo nel 2017, in netta controtendenza rispetto al nazionale - non si può più prescindere dagli interventi e investimenti, invocati già da molti anni, sui collegamenti stradali e ferroviari, di cui beneficerebbero numerose tipologie di traffico, cercando di adeguare anche gli attuali terminal, e creando così le condizioni per investire in un nuovo terminal container con alti fondali.

Infine, sarebbe essenziale stabilire una più stretta collaborazione con i porti vicini, dove scalano le navi madre, navi che a Ravenna, per la nostra conformazione portuale e i fondali, non potrebbero mai arrivare. Un accordo serio ci consentirebbe di agganciare i flussi di traffico con il Far East, attraverso il Nord Adriatico, che ha fondali più idonei ma è carente di spazi retrostanti al porto, che sono invece una nostra peculiarità.

Sono annunciati investimenti per favorire il traffico su ferrovia. Cosa ne pensa?

La flessione del traffico merci in container, che ha registrato a Ravenna un -4,8% nel 2017, perdura anche in questi primi mesi del 2018: paghiamo lo scotto della inadeguatezza delle infrastrutture e, soprattutto, dei collegamenti viari e ferroviari, più di ogni altra tipologia di traffico mercantile. È quasi scontato che Ravenna non possa certamente puntare a navi da 20-22mila teus, ma quelle da 4 o 5 mila, fino a 7 mila sicuramente, potrebbero essere un obiettivo da prefiggersi con determinazione. Nell'ottica del potenziamento dei collegamenti ferroviari e viari, è stata di recente ristabilita l'alleanza per rilanciare in Europa il peso del sistema dei Porti del Nord Adriatico: è quindi sempre più manifesta la necessità di accelerare sul fronte degli investimenti programmati come il doppio scalo merci e il potenziamento dei raccordi verso i terminal.

In conclusione: sono e sarò sempre convinto che tutti gli interventi a favore del nostro scalo debbano avere quale visione unica quella di fare diventare Ravenna una vera "URBE MARITTIMA", un'aspirazione che oggi ancora arranca, ma vedo le nuove generazioni più vicine rispetto a quando ho iniziato io ad affacciarmi al porto. Noi Agenti Marittimi saremo sempre disponibili a dare il nostro contributo e miglior supporto possibile e ci impegneremo affinché Ravenna si trasformi, rivolgendo lo sguardo anche verso il mare, ricchezza di sempre e già identificata da chi ci ha preceduto.



Franco
Poggiali,
presidente
degli Agenti
Marittimi
commenta
l'andamento
dei primi
mesi
dell'anno
e gli
investimenti
annunciati









Import di cereali in crescita grazie a grano tenero, mais

Sulla base dei dati provvisori Istat le importazioni in Italia nel settore dei cereali, semi oleosi e farine proteiche nei primi due mesi del 2018 sono aumentate di 322.000 tonnellate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+10,4%).

Risulta in aumento di 117.000 tonnellate (+6%) il comparto dei cereali in granella - che rappresenta circa il 65% del totale - di cui +218.000 t il grano tenero (+30%), +93.000 t il mais (+11%) e +17.000 t l'orzo (+16%). Si riducono le importazioni di grano

duro di 210.000 tonnellate (-52%), soprattutto dai Paesi terzi. Relativamente al riso, considerato nel complesso tra riso semigreggio, lavorato e rotture di riso, le importazioni diminuiscono di circa 15.000 tonnellate (-36%). L'import dei semi e frutti oleosi risulta aumentare del 35% (+100.000 t, di cui +68.000 t di semi di soia e +17.000 t di semi di girasole), così anche le farine proteiche, in aumento di 57.000 tonnellate (+14%), di cui +56.000 t di farina di soia

Gennaio - Febbraio - Import	20	810	2017		
	Tonn.	Milioni di Euro	Tonn.	Milioni di Euro	
- GRANO TENERO	950.505	176,4	732.577	132,3	
- GRANO DURO	192.963	48,3	402.881	110,9	
- MAIS	946.718	181,7	853.824	183,3	
- ORZO	122.052	21,2	105.191	16,9	
- AVENA	2.920	0,7	3.485	0,9	
- ALTRI CEREALI	28.208	8,4	28.523	10,2	
- RISO (nel complesso)	26.113	16,7	40.873	22,9	
- TRASFORMATI+SOSTITUTIVI	218.438	59,2	161.786	45,1	
- MANGIMI A BASE DI CEREALI	65.631	84,2	57.405	79,5	
- di cui alimenti per cani e gatti	49.707	70,5	44.991	67, 6	
- CRUSCA	11.990	2,2	13.933	2,0	
TOTALE	2.565.538	599,0	2.400.478	604,0	
- FARINE PROTEICHE E VEGETALI	471.460	120,8	414.590	125,3	
- SEMI E FRUTTI OLEOSI	388.541	168,3	288.244	140,3	
TOTALE SEMI E FARINE	860.001	289,1	702.834	265,6	
TOTALE COMPLESSIVO IMPORT	3.425.539	888,1	3.103.312	869,6	



Avere a bordo tutto personale italiano per noi non è solo un modo per garantire un lavoro alla nostra gente e alle loro famiglie. Significa anche solcare il mare sulle nostre navi che collegano ogni giorno la Sardegna, la Corsica e l'Elba con quello stile e quella qualità che tutto l mondo ci invidia. Nei nostri ristoranti, ogni giorno, i nostri chef preparano i migliori piatti della cucina mediterranea, dalla pasta sempre al dente, alla pizza come quella che trovate sotto casa. Le nostre cabine sono dotate di ogni comfort. Tutto il nostro personale è preparato per mostrarvi e guidarvi tra i numerosi servizi pensati per tutta la famiglia e per rendere ogni momento del vostro viaggio la migliore delle esperienze.

NAVIGHIAMO ITALIANO



tirrenia





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

mport ed export via mare

Operazioni doganali import ed export Imbarchi e sbarchi

Trasporti nazionali e internazionali

Pratiche e consulenze doganali

mediazione e noleggi

Deposito merci Project cargo

Offshore

marittimi

terra e aria



Via Classicana n.105 - 48122 RAVENNA Tel. 0544 436565 - Fax 0544 436700 www.containerserviceravenna.com csr@csr-ravenna.191.it





del 10,4% e orzo

Le esportazioni dall'Italia nel settore cerealicolo nei primi due mesi del 2018 segnano un calo di 90.500 tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2017 (-11%) interamente dovuto alla riduzione delle vendite all'estero dei cereali in granella (-155.000 tonnellate, di cui -121.000 t di grano duro, -11.000 t di tenero e -21.000 t di mais). Sono risultate invece in aumento le esportazioni di riso (+19% nel complesso tra risone, semigreggio e lavorato), delle paste alimentari (+11%), della farina di grano tenero (+19%), della semola di grano duro (+30%) e dei mangimi a base di cereali (+11%).



Gennaio - Febbraio - Export	20	018	2017		
	Tonn.	Milioni di Euro	Tonn.	Milioni di Euro	
- CEREALI IN GRANELLA	79.904	28,3	234.740	69,3	
- RISO (nel complesso)	130.062	90,6	109.584	81,3	
- FARINA DI GRANO TENERO	24.571	13,5	20.601	11,2	
- SEMOLA DI GRANO DURO	20.894	9,1	16.060	7,4	
- TRASFORMATI	158.927	71,7	157.616	70,5	
- PASTE ALIMENTARI	292.937	283,0	263.562	259,5	
- MANGIMI A BASE DI CEREALI	42.180	53,1	37.860	45,7	
TOTALE	749.475	59,2	840.023	544,9	

I movimenti valutari relativi all'import/export del settore hanno comportato nei primi due mesi del 2018 un esborso di valuta pari a 888,1 milioni di Euro (869,6 nel 2017) ed introiti per 549,3 milioni di Euro (544,9 nel 2017). Pertanto il saldo valutario netto è pari a -338,8 milioni di Euro, contro -323,7 milioni di Euro nel 2017.

N.B.: I suddetti dati, basati sull'anno solare, sono stati elaborati ai fini della bilancia commerciale del settore cerealicolo. Per una corretta analisi dei flussi commerciali import/export deve essere considerato il periodo 1 luglio - 30 giugno, corrispondente alla campagna di commercializzazione agricola.

SALDO VALUTARIO DELL'IMPORT/EXPORT DEL SETTORE NEI PRIMI DUE MESI DEL 2018				
2018 2017 Milioni di euro Milioni di euro				
- IMPORTAZIONI	-888,1	-869,6		
- ESPORTAZIONI	+549,3	+544,9		
SALDO	-338,8	-323,7		





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

Gesmar Spa/SERS SrI

Amministrazione

Via Di Roma, 47 • 48121 Ravenna



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.



www.contshipitalia.com



L'avvìo a un incontro del Propeller

ATENA nasce anche a Ravenna

Il consiglio direttivo del Propeller Club, con il patrocinio e il contributo della Camera di commercio di Ravenna, in collaborazione con la costituenda locale sezione di ATENA (Associazione italiana di TEcnica NAvale), ha organizzato per il 24 maggio 2018 ore 19 un incontro pubblico su "La trasformazione digitale del controllo dei processi industriali e i sistemi di controllo remoto di unità navali".

Lo scopo sociale di ATENA (Associazione italiana di TEcnica NAvale) è la promozione della cultura tecnica, scientifica e storica del mondo marittimo mediante incontri, conferenze e scambio di informazioni e conoscenze.

Alcuni amici, in parte da tempo iscritti presso altre sezioni dell'Associazione, hanno pertanto ritenuto che la presenza di una locale sezione di ATENA che raggruppi figure e personalità (non necessariamente soli ingegneri navali) dotate di istruzione, conoscenza e pratica del settore possa contribuire a implementare una superiore consapevolezza e conoscenza tecnica della nave e delle realtà marittime, fluviali, portuali, storiche ecc. a essa connesse o collegate e a promuovere superiori conoscenze e istruzione in merito.

Il progetto di implementare a Ravenna una sezione di ATENA ha riscontrato l'interesse dei numerosi professionisti, docenti e associazioni finora contattati e sarà seguito nelle prossime settimane dalla ufficializzazione della nuova sezione e dall'inizio delle attività sociali.

Con questo incontro il Propeller ne dà sostanzialmente l'avvìo. Intervengono Simone Bassi, presidente Propeller Ravenna; Riccardo Baldini, nominando presidente ATE-NA Ravenna; Cesario Mondelli, shipbuilding director Rosetti Marino Spa; Giuseppe Padula, UniBo docente a contratto, ricercatore in cloud-based manufacturing.

Dalla città al mare con "Alchimia"

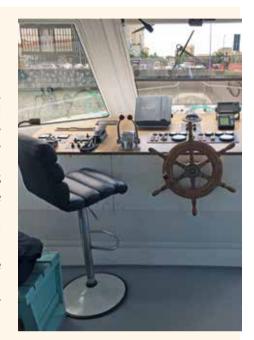


"Alchimia" porterà ravennati e turisti dalla Darsena di città a Marina di Ravenna lungo il Canale Candiano in 50 minuti e a bordo sarà possibile sorseggiare un aperitivo, fare colazione, pranzare sull'acqua e cenare. Volendo, si può imbarcare anche la bicicletta.

Gli orari: Ravenna-Marina di Ravenna tutti i giorni alle 8 e alle 14.30, domenica anche alle 18.30 e 21.30, venerdì e sabato anche alle 23.

Marina di Ravenna-Darsena tutti i giorni alle 12, da lunedì a sabato anche alle 18.30, domenica anche alle 16.30, 20, 23; nel mese di giugno, il sabato e la domenica, anche alle 4 del mattino.

Costo: una corsa 5 euro, andata e ritorno 8, bici 2 euro; gratis i bambini fino a 10 anni con o senza bici.



Fishing Club, inizia la stagione

Alla casa della Sapir, si è tenuta la cena sociale del Fishing Club per programmare la stagione di pesca che inizia con la primavera estate del 2018. All'ordine del giorno anche il programma delle iniziative conviviali per rinsaldare lo spirito di amicizia e di goliardia datata di questo gruppo di operatori del porto, giovani, meno giovani e in pensione, che mantengono stretti vincoli personali attraverso la pratica della pesca.





Consorzio CIRO MENOTTI S.C.P.A.

















CONSORZIO NAZIONALE COOPERATIVE DI PRODUZIONE E LAVORO «CIRO MENOTTI» S.C.P.A.

Via Pier Traversari, 63 48121 Ravenna Tel. 0544-218138 Fax 0544-33878 www.ciromenotti.it ccm@ciromenotti.it ciromenotti@legalmail.it



servizi ecologici portuali







SIMAP s.r.l. - 48122 Ravenna - Via Antico Squero 58 tel. 0544 450848 - fax 0544 689196 info@simapravenna.it



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

