





www.portoravennanews.com

porto di ravenna

il porto dell'Emilia Romagna

Porti italiani pienamente operativi

Assoporti comunica che, nel pieno rispetto dei provvedimenti adottati dal Governo con l'obiettivo primario di tutelare la salute pubblica a seguito dell'emergenza sanitaria, nei porti italiani sono in essere tutte le misure idonee a garantire la massima sicurezza delle operazioni portuali e del traffico merci. I porti italiani sono pienamente operativi a servizio della collettività, e tutti gli uffici, compresi quelli di controllo, garantiscono lo svolgimento regolare delle attività.





resistere



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

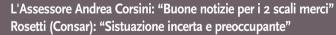












Ecco le novità in arrivo"

Rosetti (Consar): "Sistuazione incerta e preoccupante"

Unione Utenti: "Per essere competitivi servono nuove

Statistiche. Il comparto agroalimentare perde il 6,2% Lattanzi (Usmaf): "Così ho riorganizzato il lavoro.

- CNA: "Un lavoro comune per uscire in fretta dal
- Maioli (Dinazzano Po): "Accelerare sul ferrobonus" Licciardi (Anacer): "Import cereali in forte tensione"
- Fondali: L'AdSP dà il via alla manutenzione
- Rossi (AdSP): "Nuovo Terminal Container, penisola Trattaroli
- de Pascale (Sindaco): Nuovo Terminal Container, dobbiamo accettare la sfida
- Nuovo Terminal Container, parlano gli operatori
- Energia: Eni porterà la produzione del gas all'85%
- La Fegatazza sbarca agli Ormeggiatori
- Nuovo pulmino per la Stella Maris



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



Il comparto agroalimentare perde il 6,2%. Il treno comincia a far concorrenza alla nave

La movimentazione del mese di gennaio 2020 è stata pari a 1.839.829 tonnellate di merce, in calo del 3,3% rispetto a gennaio 2019.

Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 1.578.847 (-5,4%) e 260.982 (+11,7%) tonnellate.

Analizzando le merci per condizionamento si evince che le merci secche (rinfuse solide e merci varie), sono calate del -6,6% (85 mila tonnellate in meno), le rinfuse liquide hanno invece fatto registrare un aumento pari al 19,7%, mentre per le merci unitizzate, quelle in container risultano in calo del 13,8% e quelle su rotabili dell'8,6%.

Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 328.806 tonnellate di merce ha registrato un -6,2% rispetto a gennaio dello scorso anno. In calo i prodotti agricoli, soprattutto mais, ma anche le derrate alimentari, in particolare i semi oleosi. In crescita invece le farine di semi oleosi e gli oli vegetali. Il comparto è in contrazione a causa delle consistenti giacenze e alla contrazione della domanda.

Il calo delle importazioni è dovuto inoltre a competitività del trasporto via treno, in particolare dall'Ungheria.

I materiali da costruzione, con quasi 350 mila tonnellate movimentate, hanno registrato circa la medesima movimentazione dello scorso anno; in crescita le materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a 329.644 tonnellate.

I prodotti metallurgici, pari a 504 mila tonnellate, risultano il lieve aumento rispetto a gennaio scorso (+1,2%); le provenienze sono per il 26,5% Turchia, per il 16,5% India e per il 15,8% Italia. La crescita molto esigua sembra dovuta solo

alla presenza di stock in giacenza.

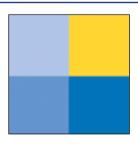
In leggero aumento i prodotti petroliferi (+2,1%) mentre in calo i chimici liquidi (-16,3%).

Per i contenitori, pari a 13.912 TEUs, si sono registrati 2.657 TEUs in meno rispetto a gennaio 2019 (-16,0%). I volumi di traffico, che solitamente tornano a rialzarsi dopo la fisiologica caduta legata alle festività natalizie e del Capodanno, in questo periodo hanno dovuto invece subire il contraccolpo legato all'epidemia di Coronavirus, che ha imposto (e continua imporre) un prolungato stop alla maggior parte delle attività manifatturiere in Cina e non solo. Bimco (Baltic and International Maritime Council) sottolinea come in questo periodo i global carriers siano stati costretti a cancellare diverse rotte in partenza dalla Cina, nonostante la domanda non fosse diminuita in quanto influenzata da acquirenti esteri.

Questa interruzione avrà gravi ripercussioni anche per i Paesi vicini, visto che le catene di approvvigionamento sono fortemente interconnesse: i volumi di traffico container infra-asiatico, in netto calo, sono un indicatore di quello che potrà succedere a stretto giro di posta anche nei commerci dell'Asia con il resto del mondo.

Rispetto a gennaio scorso sono risultati in forte calo il numero dei trailer, pari a 4.624 unità (-495 pezzi in meno; -9,7%), anche in concomitanza con la fine del servizio ro-ro da/per l'Albania e con la riduzione del numero dei viaggi di gennaio causata dallo sciopero effettuato a Catania dai cosiddetti "forconi". Negativo anche il dato dell'automotive: a gennaio sono stati sbarcati 348 veicoli, contro gli 886 di gennaio 2019.

ANNO PERIODO DA/A	01/01/2019-31/12/2019			01/01/2020-31/01/2020			DIFFERENZA	
	in	out	totale	in	out	totale	totale	%
Numero toccate			206			184	22	10,7%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.669.669	233.652	1.903.321	1.578.847	260.982	1.839.829	-63.492	-3,3%
Prodotti petroliferi	175.050	3.250	178.300	176.261	5.800	182.061	3.761	2,1%
Rinfuse liquide non petrolifere	109.837	7.460	117.297	162.842	9.000	171.842	54-545	46,5%
Rinfuse solide	764.698	27.863	792.561	648.063	47.875	695.938	-96.623	-12,2%
Merci varie	466.045	31.945	497.990	465.592	44.126	509.718	11.728	2,4%
Merci in container	107.839	80.053	187.892	85.189	76.854	162.043	-25.849	-13,8%
Merci su trailer/rotabili	46.200	83.081	129.281	40.900	77.327	118.227	-11.054	-8,6%
CONTAINER (TEU)	9.503	7.066	16.569	7.694	6.218	13.912	2.657	16,0%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	3.395	2.716	6.111	2.549	2.542	5.091	-1.020	-16,7%
Trailer	2.496	2.623	5.119	2.184	2.440	4.624	-495	-9,7%
Automotive	886	0	886	348	0	348	-538	-60,7%
Auto e altri veicoli	13	93	106	17	102	119	13	n.d.
PASSEGGERI (numero) di cui:	41	46	87	15	22	37	-50	-57,5%
su traghetti	41	46	87	15	22	37	-50	-57,5%
su navi da crociera			0			0	0	n.d.



corship s.p.a. agenzia marittima - spedizioni Ship Agents at all Italian Ports





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



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

Lattanzi: "Così ho riorganizzato il lavoro dell'Usmaf. Ecco le novità in arrivo"



A un mese dal suo insediamento ai vertici dell'Usmaf di Emilia Romagna e Toscana, tracciamo un primo bilancio dell'attività con il dottor Alessandro Lattanzi.

Dopo il primo impatto, che ha coinciso purtroppo con lo scoppio dell'emergenza Coronavirus, quale idea si è fatto del mondo portuale ravennate?

"È una realtà positiva. In queste settimane ho avuto modo di conoscere i rappresentanti delle associazioni di categoria più direttamente interessati alle attività del mio ufficio, come Alessandra Riparbelli, ad esempio, per gli spedizionieri doganali. Io sono e sarò a Ravenna tutte le settimane, dividendomi tra Livorno, dove ho la sede ufficiale, Pisa, Bologna e questa vostra bella città. Ho conosciuto il prefetto Caterino e il presidente dell'AdSP Daniele Rossi. Ho aspettato un po' prima di far loro visita, perché volevo avere risposte definite rispetto ai problemi che ci sono sul tappeto. Inutile mi presentassi per dire 'quali problemi ci sono ?'. Mi dovevo presentare da loro, con alcune soluzioni ai problemi".

A questo proposito, da anni viene sollecitata a tutti i livelli l'integrazione dell'organigramma dell'Usmaf. Oltre al suo recente arrivo, ci sono anche due nuovi medici. Resteranno anche dopo l'emergenza Coronavirus? "Una premessa. Dopo essere stato nominato, ho preso atto dei problemi di Ravenna e dell'accumulo di pratiche giacenti.

Ho chiesto la collaborazione dei colleghi, oltre che di Ravenna, anche di Pisa, Livorno e Bologna, per redistribuire il lavoro. I colleghi hanno accettato e per questo li ringrazio, perché fanno uno sforzo notevole. E i risultati si vedono. La tempistica si è accorciata, siamo tornati ai tempi fisiologici. Diciamo da 1 a 3 giorni per sbrigare la documentazione. E tempi più celeri per le merci deperibili. Adesso vengo all'organico. Ci sono due nuove dottoresse con contratto a tempo determinato che rimarranno a Ravenna fino a luglio. Sono qui per l'emergenza Coronavirus, ma lavorano veramente a 360 gradi. Poi bisognerà attendere l'esito di due concorsi in essere, quello per medici e quello per tecnici. Confido che in novembre ci siano le nuove assegnazioni per Ravenna. Sono decisioni in capo al ministero della Salute, al quale ho fatto un quadro della situazione".

Le nuove dottoresse hanno potere di firma per quanto riguarda la libera pratica? "Sì".

Ci sono novità per il luogo dove effettuare i campionamenti delle merci in container?

"Presso il TCR è prevista una nuova sede per il Posto di controllo frontaliero del Ministero della Salute che risponde al Regolamento (UE) 2017/625 con relativa autorizzazione e certificazione a livello europeo; la certificazione rappresenta un grande vantaggio per il porto di Ravenna perché può far arrivare prodotti alimentari e merci a contatto con gli alimenti (MOCA) da tutto il mondo".

Con il presidente dell'AdSP, Rossi, avete affrontato altri aspetti legati a questi servizi?

"Condividiamo l'importanza di accorpare uffici come Usmaf, Pif, Dogane, Fitopatologo. Una sorta di sportello unico degli enti, che intervengono nella catena dello sdoganamento".





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







L'Unione Utenti: "Per essere competitivi servono nuove infrastrutture"



L'incontro con il neo assessore regionale alle infrastrutture

Il Consiglio direttivo dell'Unione Utenti del Porto, organismo che riunisce le varie categorie che operano nello scalo marittimo ravennate, ha ospitato una delle prime uscite pubbliche del neo assessore regionale a Infrastrutture-Porto-Mobilità Andrea Corsini (nella passata legislatura l'assessore aveva la delega a Turismo e Commercio, che ha mantenuto).

L'incontro è stato aperto dal presidente dell'organismo, **RICCARDO MARTINI**: "Siamo contenti della nomina di un romagnolo come Corsini, ma proprio per questo le attese riposte su di lui sono elevate. Il porto ravennate è la prima industria del nostro territorio e vive una fase cruciale della sua storia. Se nei prossimi anni si darà corso all'approfondimento dei fondali del Candiano e si porrà rimedio agli annosi ritardi nell'ammodernamento delle reti stradali e ferroviarie, allora si potrà guardare al futuro con fiducia".

ANDREA GENTILE, presidente di Assologistica e rappresentante dei Terminalisti di Confindustria, ha ricordato l'importanza che i traffici di rinfuse rappresentano per il porto: "Per essere competitivi abbiamo bisogno di maggiori pescaggi e nuovi collegamenti ferroviari. Una traccia diretta sul Brennero, ad esempio, permetterebbe di portare a Ravenna i traffici di cereali dal Mar Nero destinati in Baviera, che ora sbarcano a Rotterdam, facendo risparmiare alle navi oltre 7/8 gg. di navigazione".

Il consigliere in rappresentanza di **Confitarma**, **LUCA VITIELLO**, ha insistito sulle opportunità offerte da fondali più profondi: "Ravenna potrebbe ricevere maggiori quantitativi di merce a parità di nolo, recuperando marginalità, ora sacrificata a scapito di nuovi investimenti e migliorie dei terminal portuali, per rimanere competitiva sui mercati".

Tema ripreso anche dall'altro **rappresentante dei Terminalisti, GIAN-FRANCO FABBRI**, che ha ribadito come "la leva tariffaria abbia impoverito i traffici, rendendo difficili nuove iniziative a danno della crescita e dell'occupazione". Fabbri ha ricordato il progetto del By-Pass sul Candiano, "colpevolmente abbandonato".

In rappresentanza del **Comitato per l'Autotrasporto, VENIERO RO-SETTI** ha riconosciuto a Corsini la capacità di ascoltare e, proprio per questo, ha ribadito "l'assoluta priorità di rimettere subito in agenda il progetto dell'E-55, indispensabile per rendere competitivo il nostro sistema industriale".

Nell'occasione Rosetti ha anche lanciato la proposta di rendere a pagamento l'E-45 rimodernata, per finanziare coi proventi la realizzazione dell'E-55.

FRANCO POGGIALI, rappresentante dell'Associazione Agenti Marittimi, ha fatto presente che il traffico marittimo, in termini di numero di navi, è in forte riduzione: "Rispetto a 10 anni fa scalano il nostro porto 800 navi in meno, con ricadute economiche negative".

Il consigliere DANILO BELLETTI, rappresentante dell'Associazione Spedizionieri Internazionali e presidente di Confetra Emilia Romagna, ha spiegato che "soltanto il 9% dei container che esporta l'Emilia Romagna si imbarca dal porto di Ravenna. Ciò perché i collegamenti ferroviari attuali rendono più conveniente andare sui porti di Livorno e La Spezia. E' indispensabile risolvere una volta per tutte il problema del binario unico fra Castelbolognese e Bologna, che ci impedisce di sfruttare appieno la modalitá ferro". "Non è più sostenibile – ha aggiunto – la carenza di personale degli uffici doganali, sanitari e fitosanitari, che si riflette su tutti i traffici del porto, causando forti ritardi che in questo settore significano enormi extra costi".

ANDREA TURCHI, consigliere in rappresentanza di Confcommercio, associazione fortemente interessata al rilancio della croceristica: "Dopo gli sforzi fatti – ha sottolineato Turchi - per tenere aperti bar, ristoranti e negozi la domenica e dopo aver convinto i crocieristi a visitare le bellezze di Ravenna, invece di andare in pullman negli outlet, il crollo del traffico dovuto all'insabbiamento del terminal crociere è stato un duro colpo, a cui bisogna porre rimedio al più presto, per non compromettere anche la prossima stagione".





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



Corsini: "Buone notizie per i 2 scali merci ed è ora di riprendere l'idea della E55"

L'emergenza Coronavirus non distoglie dal lavoro sulla logistica



"È certamente un momento molto difficile per famiglie, lavoratori, imprese, personale sanitario, per tutto il Paese. Vorremmo poterci dedicare a pianificare progetti e investimenti per il bene della nostra comunità. Invece, stiamo combattendo una battaglia inedita e complicata contro un nemico che si chiama Coronavirus. È dura, ma uniti ce la faremo anche questa volta".

Andrea Corsini non avrebbe mai pensato di iniziare il nuovo mandato di assessore regionale a Turismo, commercio, infrastrutture, porto, trasporti, mobilità stando nella 'trincea' di viale Aldo Moro, a Bologna. "Lo so, il momento è molto duro, ma nessuno si sta risparmiando. I 38 milioni annunciati dal presidente Bonaccini per la cassa integrazione in deroga salva-aziende e salva lavoratori è un segnale concreto.

Altri provvedimenti sono allo studio. Nei prossimi giorni con l'Assessore Colla incontreremo banche e Confidi per mettere a disposizione diversi milioni di euro per prestiti a tasso zero e sospensione delle rate dei mutui per consentire alle imprese di avere la liquidità necessaria per andare avanti".

Nonostante la guerra al virus, quanto riesce a pensare alle infrastrutture e al porto di Ravenna?

"Siamo operativi su tutti i fronti. Anche perché, terminata questa situazione emergenziale, bisognerà poter ripartire subito. Credo che un grande contributo alla ripartenza economica possa venire dallo sblocco delle opere pubbliche cantierabili. Sto spingendo affinché il governo dia il via ai lavori per le infrastrutture.

Da questo punto di vista Ravenna è avvantaggiata avendo messo a bando il progetto hub portuale, un'opera da 235 milioni per fondali, banchine, logistica. In questa fase si stanno valutando le due offerte pervenute. Oltre a essere decisivo per il futuro del porto, questo progetto avrà un impatto positivo anche sulle imprese e sull'occupazione. L'AdSP sta lavorando sodo.

C'è una draga al lavoro. Soprattutto arriverà un accordo quadro per la manutenzione ordinaria, fondamentale per dare certezze operative agli imprenditori del porto. Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria

ho chiesto al Mit di dare più certezze sul fronte del ferro".

Lei ha annunciato la nuova sede del servizio fitosanitario, anche in questo caso c'è attesa.

"Ho firmato un accordo con Federimmobiliare per avere uno spazio dedicato a questo servizio, all'interno del TCR, e ormai la sede è pronta. Bisognerà, invece, aspettare per il nuovo personale. L'emergenza Coronavirus ha fatto slittare i concorsi previsti".

Prima che esplodesse la vicenda del virus, lei ha incontrato l'Unione Utenti.

Come giudica l'esito?

"Per me è stata una fortuna che il presidente Riccardo Martini abbia convocato l'incontro negli ultimi giorni utili, prima del caos emergenziale. Ho ascoltato i problemi che mi sono stati esposti dagli operatori. L'ultima cosa che voglio fare è quella di spacciarmi per esperto. Prima voglio capire e subito dopo agire. Insomma, non basta dire 'il porto è una priorità', lo è se risolviamo i problemi che ci sono. Anche per questo abbiamo deciso di istituzionalizzare questo genere di incontri, che andranno di pari passo con gli incontri periodici che farò con il sindaco de Pascale e il presidente dell'AdSP, Daniele Rossi".

Alcune priorità?

"Il nodo ferroviario di Castelbolognese è uno dei temi che sto iniziando ad affrontare; nelle prossime settimane penso di poter ufficializzare il finanziamento di 45 milioni che il ministero per le Infrastrutture e i trasporti ha stanziato per la Regione affinché si realizzino i due scali merci, tema che vede il sindaco de Pascale molto attivo fin dal suo insediamento".

Lei ha rilanciato l'idea della E55, c'è però chi sostiene che ormai l'occasione è passata.

Ribadisco la volontà, condivisa con il presidente Bonaccini, di riaprire la discussione sulla E55. Non possiamo parlare di Ravenna porto di valenza mediterranea e poi non avere un'arteria autostradale adeguata. Dobbiamo far ripartire l'iter".

E per le crociere?

"Intanto, ci sarà da superare lo shock da Coronavirus. Per rilanciare il segmento delle crociere è comunque fondamentale, oltre all'approfondimento del fondale, realizzare il terminal e diventare Home Port. Lavoreremo con AdSP anche in questa direzione".





"Situazione incerta e preoccupante. Contro il Coronavirus serve una regia unica"



Quale impatto stanno avendo sul Consar le misure adottate per contenere la diffusione del coronavirus?

"Ci troviamo di fronte a una situazione preoccupante. Prima viene la salute, non c'è dubbio. Però credo che serva una riflessione in più, prima di adottare certi provvedimenti. Questo significa che le misure restrittive per debellare il virus sono indispensabili, ma dobbiamo saper coniugare la salvaguardia della salute delle persone con la tutela del sistema economico. In caso contrario, nel tempo, verranno meno le risorse per garantire sanità e welfare".

A cosa si riferisce?

"Sono molto preoccupato per la situazione economica. Per ora non registriamo grandi effetti negativi sulla nostra azienda, ma gli autotrasportatori nostri associati che fanno la piccola distribuzione e che

Parla Veniero Rosetti, presidente del Consar

quindi trasportavano i pasti nelle scuole, sono fermi ormai da due settimane. Considero la situazione incerta e preoccupante. Non sappiamo quantificare i danni che deriveranno al nostro settore in Italia, né tantomeno in Europa, dove non sono chiari i provvedimenti che certi Paesi stanno adottando per limitare l'accesso degli italiani e, quindi dei nostri mezzi. È allarmante lo stop ai prodotti agroalimentari del made in Italy ai confini italiani, a partire dal Brennero. Ci sono i primi blocchi alle frontiere delle merci provenienti dall'Italia, perché temono il contagio dai nostri autotrasportatori. Il governo deve prendere questo tema in maniera seria e attivare subito un piano di sostegno e controllo della logistica a livello europeo. Serve un intervento per evitare le chiusure delle frontiere per il passaggio delle merci. Sarebbe un problema devastante avere i nostri prodotti fermi ai confini, senza poter entrare nei Paesi confinanti".

Per quanto tempo potrete reggere questa situazione?

"Adesso faccio fatica a dirlo. Sento dire che questa emergenza potrebbe andare avanti ancora diverse settimane, perché il picco del contagio potrebbe esserci in aprile. È chiaro che se questa è la tempistica, avre-

mo effetti insostenibili. L'economia rischierebbe di paralizzarsi. La crisi colpisce tutti: dai bambini che non possono andare all'asilo o a scuola, alle aziende che non riescono più a lavorare".

Vi attendete provvedimenti di natura economica per sostenere le imprese?

"Certamente. Ma accanto agli incentivi di varia natura che possono essere messi in campo, vorrei più chiarezza anche sui provvedimenti legati alla tutela della salute. Ci sono provvedimenti poco chiari, che creano solo difficoltà alle imprese pur non risolvendo nulla sul piano della salute. In queste condizioni possiamo resistere un paio di mesi, oltre sarà molto faticoso. Poi,

bisogna guardare al domani. L'Italia non cresce da 20 anni. Trasformiamo questa crisi in un'occasione di rilancio. È fondamentale, ad esempio, lo sblocco dei cantieri. È inammissibile che restino fermi oltre 100 miliardi di euro".

C'è un provvedimento che auspicherebbe più di altri?

"Mi piacerebbe che ci fosse una cabina di regia unica dove concentrare le decisioni. Questo a livello governativo, poi regionale e, infine, comunale. Perché una delle cose che ci mette più in difficoltà sotto l'aspetto personale ed economico, è non avere un riferimento unico. Ascoltiamo opinioni differenti, ci sono sempre troppi interlocutori. E questo crea incertezza".













Un lavoro comune per uscire in fretta dall'emergenza

L'impatto del Coronavirus sulle imprese: le proposte di CNA

In questi giorni l'Italia sta affrontando una situazione di forte criticità a causa della diffusione del Coronavirus.

L'impatto nei confronti dell'economia è stato devastante, tanto che la CNA, insieme alle altre associazioni datoriali e ai sindacati dei lavoratori, ha stilato un documento congiunto che chiama le parti sociali, il governo, le regioni, le autorità e gli esponenti della società civile a mettere da parte ogni divisione e a lavorare attivamente e in modo coordinato per chiudere questa fase il prima possibile.

Il documento vuole rappresentare un atto di responsabilità degli imprenditori e dei lavoratori nei confronti del Paese, affinché l'emergenza sanitaria non si trasformi in emergenza economica.

La CNA ha apprezzato la tempestività dimostrata dal presidente della Regione Emilia Romagna Stefano Bonaccini e dal presidente della Provincia e sindaco di Ravenna Michele de Pascale nell'affrontare l'emergenza. In questo quadro rappresenta una scelta cruciale il coinvolgimento delle organizzazioni imprenditoriali nella definizione di un primo pacchetto di provvedimenti intesi a contrastare le pesanti ricadute sul tessuto produttivo.

Le previsioni economiche per il 2020 indicavano già una forte diminuzione del PIL a seguito della caduta della produzione e della domanda interna cinese e degli effetti sugli scambi internazionali e del turismo.

Con l'emergere dei focolai in Lombardia e in Veneto il quadro è destinato a cambiare drasticamente tanto che è possibile che il primo trimestre registri una contrazione dello 0,3% circa. Considerando anche l'ultimo trimestre 2019 la revisione è al ribasso dello 0,4% e dunque si può definire aperta la fase di

recessione tecnica, la quarta dal 2009.

"Di fronte a questo stato di emergenza la CNA chiede al Governo nazionale un deciso cambio di passo" ha affermato Pierpaolo Burioli, presidente della CNA di Ravenna.

"Sono necessarie risposte non convenzionali a partire da un piano di azione straordinario per monitorare l'andamento delle attività economiche e predisporre strumenti in grado di fronteggiare gli effetti negativi innescati dal diffondersi del Coronavirus".

"Nei giorni scorsi la CNA ha lanciato un questionario per rilevare la situazione delle imprese e raccoglierne le richieste e le esigenze" dichiara il direttore della CNA di Ravenna, Massimo Mazzavillani. "Dall'indagine e dal confronto diretto sono emerse necessità specifiche a partire dalle quali CNA ha stilato un elenco di richieste per salvaguardare la continuità dell'attività produttiva e consentire alle imprese di gestire al meglio l'impatto con questa emergenza".

Queste, in estrema sintesi, le proposte di CNA per sostenere la nostra economia:

- estendere le misure sospensive nei confronti delle imprese, in particolare di quelle che operano nel turismo, nella moda, nella somministrazione di alimenti, nel benessere alla persona e nel trasporto;
- garantire la circolazione degli automezzi di trasporto merci, per assicurare continuità nei rifornimenti e negli approvvigionamenti alle imprese e contrastare i blocchi alle frontiere;
- per contrastare la stagnazione, procedere al disboscamento della giungla burocratica partendo dalla cancellazione dell'art. 4 del decreto fiscale sulla responsabilità solidale dei committenti in fatto di ritenute fiscali dei dipendenti delle imprese appalta-

trici e subappaltatrici;

- trasformare le detrazioni fiscali per lavori di ristrutturazioni, efficientamento energetico e messa in sicurezza antisismica in titoli di credito cedibili alle banche, superando in tal modo il meccanismo dello sconto in fattura (art. 10 Decreto Crescita);
- garantire l'erogazione di credito alle imprese ripristinando la lettera r) della riforma Bassanini, vale a dire la possibilità in capo alle Regioni di limitare l'accesso al fondo di garanzia ai soli Confidi, strumenti capaci di supportare le piccole imprese, specie se in sofferenza, nel rapporto con le banche;
- consentire ai contratti pubblici per i servizi e fornitura sottosoglia per i lavori fino a 200.000 euro l'affidamento diretto sulla base di almeno tre preventivi:
- eliminare gli oneri generali di sistema dalla bolletta elettrica delle imprese per ridurre il differenziale di costo a danno degli utenti di minori dimensioni rispetto agli energivori e ai competitor degli altri Paesi:
- ripristinare l'iperammortamento al 150% per l'acquisto di beni immateriali e materiali compresi i mezzi di trasporto e sospendere dell'utilizzo dell'I-SA per l'intero 2020 in considerazione dell'acuirsi della crisi:
- anticipare al 2020 la deducibilità del 100% dal reddito di impresa dell'IMU sugli immobili strumentali, inizialmente prevista solo per il 2022.

"Quest'ultimo punto - sottolinea Mazzavillani - è frutto di una proposta specifica che abbiamo avanzato come CNA di Ravenna alla CNA Nazionale e che tiene conto della battaglia che come sistema stiamo conducendo da diversi anni per la riduzione del Total Tax Rate nei confronti delle imprese".



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



import ed export via mare, terra e aria

Operazioni doganali import ed export Imbarchi e sbarchi

Trasporti nazionali e internazionali

Pratiche e consulenze doganali

Rappresentanza armatori,

mediazione e noleggi.

Deposito merci

Project cargo

Offshore



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



Maioli (Dinazzano Po): "Accelerare sul ferrobonus"

Sostenere le imprese per la riduzione temporanea di traffici già attivi



Effetti del coronavirus sul trasporto delle merci via ferrovia.

Ne abbiamo parlato con Gino Maioli, presidente di Dinazzano Po.

"A una quindicina di giorni dall' avvio dei provvedimenti, per ora

nel nostro settore grandi numeri non ce ne sono. Posso dire che, con motivazione diretta sul tema coronavirus, mi risulta la cancellazione di 4 treni la prima settimana su La Spezia e Melzo. Il problema è che questi provvedimenti si inseriscono in un trend di difficoltà dell'intero settore esistente da alcuni anni, nei quali si è evidenziato un sistema Paese con grandi limiti infrastrutturali e di sistema, limiti che sono divenuti purtroppo storici. Parto dai dati dell'I.F Dinazzano: dopo il picco del 2016 di 7.867 treni effettuati, il trend è di calo sistematico fino ad arrivare ai 7.575 del 2019 e ciò nonostante la sottoscrizione di nuovi contratti".

A cosa è dovuto questo trend?

"Da un lato, alle varie criticità di questi anni, sia di mercato che infrastrutturali e non solo in Italia. Ad esempio, in agosto 2017 frana un tratto di ferrovia a Rastatt in Germania e sino a ottobre vi è un crollo del 75% dei traffici ferroviari per l'Italia dalla Germania; in agosto 2018 crolla il ponte Morandi a Genova e si blocca di fatto il sistema portuale Ligure. Questi eventi si aggiungono alle problematiche delle infrastrutture italiane e alla difficile situazione economica".

Confetra e le sue associate insistono molto verso il governo affinché si adottino misure a sostegno degli operatori del settore trasporti e logistica. Come valuta le proposte?

"Condivido le richieste di Confetra, di fronte a un calo stimato per ora del 30% o si agisce subito o rischiamo, come sistema, il collasso. Quindi, bene queste richieste. Solo una nota a margine: nel documento Confetra si richiede lo sblocco degli incentivi e, tra parentesi, si sottolinea l'autotrasporto. Con una battuta dico che siamo alle solite, non voglio aprire polemiche ma ad esempio il Ferrobonus è stato sì rinnovato

per il 2020, ma non mi risulta vi siano ancora i Decreti attuativi e i conseguenti regolamenti".

Quali provvedimenti ritiene più efficaci?

"Accelerare sul Ferrobonus certamente, ma anche valutare possibili sostegni alle imprese ferroviarie che dovessero farsi carico di costi fissi (nolo locomotori e carri) di fronte a riduzioni temporanee dei traffici di contratti già attivi. A questo aggiungerei il positivo effetto che può determinare, per il sistema logistico regionale, la reintroduzione già avvenuta dei contributi regionali di incentivazione al trasporto ferroviario.

Non da ultimo, analizzare quali possibili azioni mettere in essere come Paese per ridurre gli aspetti negativi indotti da questa crisi e non direttamente legati al calo dei traffici. Un esempio: alcuni importanti fornitori esteri ci hanno già comunicato che causa Coronavirus non saranno in grado, finché permangono i provvedimenti attualmente in essere, di consegnare pezzi di rispetto per le nostre locomotive; altri non intendono intervenire per le manutenzioni nelle zone gialle per il rischio quarantena al rientro nella loro nazione. Temi questi non secondari, in quanto rischiano di bloccare per settimane l'operatività di I.F di piccole o medie dimensioni.

Su questi ultimi due aspetti credo che molto lo faccia da un lato un'informazione istituzionale chiara e dall'altro provvedimenti normativi nazionali che allarghino il concetto di servizio pubblico a tutto il settore merci e ai suoi fornitori, affinché nessuno possa rifiutarsi di intervenire".

Quanto tempo servirà per un ritorno alla cosiddetta

"Se facciamo riferimento all'aumento di richieste per lo stoccaggio di container vuoti e visto che ad oggi si parla di prolungare alcuni provvedimenti fino a maggio e sommiamo una quarantina di giorni di navigazione a quella data, è facile augurarci che da metà giugno qualcosa cambi, ma il mio è un ragionamento molto empirico e mi verrebbe da dire quasi ottimisti-

I provvedimenti di sostegno serviranno anche dopo la fine del coronavirus, immagino?

"Sì, assolutamente, ma direi che i provvedimenti di sostegno non bastano, il sistema deve cogliere que-









Import cereali in tensione per la situazione internazionale



Licciardi (Anacer): "Altro fattore negativo le difficoltà logistiche"



"La situazione è molto pesante, perché vengono a sommarsi più fattori negativi. Il panico dei cittadini, le contrapposizioni geopolitiche e le difficoltà logistiche".

Gli effetti collaterali della diffusione del coronavirus creano grandi difficoltà agli importatori di cereali. Occorre ricordare che l'Italia dipende dall'estero per il 50% di questa materia prima.

"Sui mercati c'è grande incertezza e questo condiziona gli approvvigionamenti" dice Carlo Licciardi, presidente di Anacer, l'associazione nazionale dei cerealisti. "Le aziende acquistano solo il minimo indispensabile, in attesa di quantificare la contrazione dei consumi interni dei prossimi mesi. L'atteggiamento dei consumatori è di panico e questo sballa ogni previsione".

Il secondo elemento di incertezza è legato alle contrapposizioni geopolitiche: "L'Arabia Saudita ha deciso di produrre più petrolio per abbassare ancora di più il prezzo del petrolio. Una reazione probabilmente dettata dagli accordi tra Turchia e Russia. La situazione sul piano internazionale si aggrava e anche ciò determina tensioni".

Restando sul piano internazionale, tiene banco l'Argentina che ha applicato una tassa del 30% sull'export di soia. Cereali e anche il bestiame restano all'interno delle imprese agricole

sta 'infezione' per accelerare sugli investimenti e sul riposizionamento del sistema. Queste crisi ci devono servire per capire che la delocalizzazione di fronte a questi eventi va in tilt. Prima parlavo di pezzi di rispetto che dall'estero non vengono inviati e mi domando: possibile che in Italia non esista realmente un costruttore di loco merci e da manovra, che quello che resiste a Vado Ligure sia di proprietà canadese e che il comparto ferroviario stia per essere venduto ad Alstom, con il probabile risultato che il sito di Vado, che sforna le '494', venga chiuso? È pensabile che un Paese che si pone l'obbiettivo di portare il 30% delle sue merci su ferro, non veda la presenza di costruttori di carri merci?

Insomma, manca una politica industriale nazionale che metta al centro non tanto la nazionalizzazione di alcuni comparti, ma la costruzione di un quadro normativo e di investimenti che consenta il governo di questi processi. Tutti parlano di economia verde; bene, questa economia verde a mio parere è fatta anche di locomotive, carri, infrastrutture ferroviarie, privilegiando la riqualificazione dell'esistente e la formazione professionale.

Altro aspetto su cui accelerare sono le infrastrutture. Sul piano locale va bene il reperimento dei 45 milioni per il sistee degli allevamenti. Le vendite sono sospese. È la protesta degli agricoltori argentini contro la decisione assunta dal Governo argentino, e in vigore dallo scorso 5 marzo, che prevede l'incremento dal 30 al 33% della tassa sulle esportazioni di soia.

Il blocco delle vendite è in vigore da oggi, 9 marzo, e andrà avanti per quattro giorni. L'aumento della tassazione, che riguarda solo gli agricoltori che producono più di mille tonnellate di soia, rientra nell'ambito di un programma più ampio, finalizzato a ridurre il disavanzo dei conti pubblici. La tassa del 30% sull'export di soia era stata varata nel dicembre dello scorso anno. Una percentuale nettamente superiore a quella introdotta (12,5 per cento) nella stessa occasione per altri prodotti agricoli – come mais e grano – e che non subirà variazione.

Il coronavirus mette, invece, in difficoltà l'autotrasporto. Nonostante le rassicurazioni sui regolari spostamenti dei camion, vige l'incertezza legata alla possibilità che chi percorre certe rotte sia costretto poi alla quarantena. "Questa incertezza crea problemi logistici, perché non sai come programmare certi viaggi, soprattutto per gli autotrasportatori che devono venire dall'estero". Meno difficoltà per treni e navi, i cui viaggi sono programmati da tempo".

ma ferroviario portuale di cui ha parlato Il nuovo assessore regionale ai Trasporti, Andrea Corsini, ma non molliamo la presa. Acceleriamo sulla progettazione e cantierizzazione degli interventi e sfruttiamo a pieno le sinergie che possono scaturire dal fatto che sia i vertici del MIT che della Regione conoscono da vicino il nostro porto e la nostra regione. Sul tema nuovi scali merci a Ravenna, solo un appello ai sottoscrittori dei protocolli, visto che dovranno servire il porto per i prossimi decenni: mi auguro che siano progettate con il coinvolgimento di tutti gli operatori sia portuali che ferroviari. Non intendo una progettazione partecipata, come i Comuni fanno per i PUMS, ma almeno un confronto/ascolto con chi opera sui binari e nei terminal".

Su quali tratte e/o traffici si risente maggiormente la crisi?

"Come dicevo prima, per ora poche disdette veramente identificabili con il virus e a mio parere la crisi vera arriverà nelle prossime settimane, ma vi sono anche segnali contrastanti. Per ora, ad esempio, dal mio punto di osservazione le materie prime dall'estero e da Ravenna segnano un piccolo calo rispetto alle previsioni, ma penso che sia la solita concorrenza treno/camion sulle brevi distanze a incidere. Mentre l'intermodale verso i due mari tiene dal punto di vista ferroviario,



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



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

L'Autorità di Sistema Portuale, come aveva anticipato nei mesi scorsi, ha predisposto una serie di interventi di dragaggio che, attraverso la sistemazione dei sotto banchina, ovvero con una azione di livellamento del fondale, consentiranno di rimuovere le limitazioni all'accosto intervenute a seguito della formazione di cumuli di materiali a ridosso di alcune banchine. Nei giorni scorsi la draga Nicola Z ha provveduto a livellare il fondale davanti al TCR ed è poi passata a lavorare davanti a Yara e Sapir. Seguiranno Fassa Bortolo, Docks Cereali e Setramar. "Apprezziamo l'impegno dell'Autorità portuale", afferma il presidente di TCR Giannantonio

Mingozzi, "rivolto a migliorare la situazione dei fondali davanti ad alcuni terminal con una manutenzione ordinaria del sottobanchina che consentirà migliori accosti per le navi in transito rimuovendo i cumuli di materiali che si sono formati a ridosso delle banchine. Nonostante le difficoltà del momento nel settore marittimo e dei trasporti in generale in Italia e nel mon-

do, "siamo convinti che la buona manutenzione dei fondali e il preannunciato bando di gara per l'Accordo Quadro dell'AdSP con chi può assicurare interventi continui e immediati per i prossimi anni dimostrino attenzione e concretezza utili per migliorare le condizioni operative dei terminal e in definitiva il grado di competitività del nostro porto". Per questo - conclude

Mingozzi - TCR condivide ogni misura capace di migliorare la sicurezza della navigazione in tutto l'ambito portuale nonché la tempestività e la competenza delle decisioni assunte". Parallelamente l'AdSP sta ultimando il bando di gara – la cui pubblicazione è prevista per la primavera prossima, con l'obiettivo di essere operativi dall'estate 2020 - per un Accordo Quadro di manutenzione dei fondali, volto al reperimento di un operatore economico che disponga dei mezzi idonei a eseguire interventi di manutenzione ordinaria e continuativa dei



Una draga già al lavoro in attesa del bando per interventi ordinari e urgenti a chiamata

L'AdSP dà il via alla manutenzione

L'Accordo Quadro prevede sia interventi di dragaggio con, previa la loro caratterizzazione, il conferimento a mare, in un sito autorizzato dagli Enti competenti, dei sedimenti dragati, sia interventi di livellamento realizzati attraverso lo spostamento dei sedimenti all'interno del Canale stesso in aree tra loro adiacenti. L'Accordo, inoltre, dispone la possibilità di interventi straordinari su chiamata (da avviare entro 15 giorni solari dalla chiamata) e la fornitura di due ulteriori servizi ausiliari agli interventi di manutenzione ordinaria dei fondali: il servizio di caratterizzazione dei sedimenti a intervento avvenuto e il servizio batimetrico dei fondali connesso agli interventi. Nel prossimo autunno è poi previsto anche l'intervento di rimozione di una sponda attualmente presente in sinistra Canale Candiano, fra San Vitale e Trattaroli, che riduce la larghezza del Canale e la cui eliminazione consentirà di migliorare ulteriormente la sicurezza della navigazione in quel tratto. Infine, l'Autorità di Sistema sta anche procedendo con la redazione del Progetto per la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali risultanti dall'escavo dei fondali, impianto che, seppure richiederà circa un paio di anni per essere operativo (tra bando di gara, procedura di V.I.A., realizzazione e collaudo), rappresenta l'elemento imprescindibile della seconda fase di approfondimento successiva al dragaggio e consentirà, oltre alla manutenzione ordinaria dei fondali, di proseguire con l'approfondimento, senza soluzione di continuità dopo l'Hub Portuale.

fondali nell'arco di quattro anni.



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



SOCIETÀ SIMAP SRL

servizi ecologici portuali







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





Penisola Trattaroli strategica con la nuova banchina di mille metri



Il nuovo Terminal Container di Ravenna secondo il presidente dell'AdSP, Daniele Rossi

È considerato strategico un nuovo e maggiore terminal container in Penisola Trattaroli. Perché?

La realizzazione di un nuovo terminal container in Penisola Trattaroli con la relativa predisposizione di una nuova banchina multipurpose di oltre 1000 metri è da considerarsi strategica poiché la movimentazione dei container è quella che porta il maggiore valore aggiunto dal punto di vista economi-

co al Porto ed è in linea con la tendenza che da tempo il mercato mostra, ovvero quella di orientarsi sempre di più verso il traffico di merce unitizzata.

Questo, naturalmente, come è stato ribadito tante volte, non significa che porti come quello di Ravenna, che hanno la peculiarità di essere in grado di garantire la movimentazione di più categorie merceologiche, debbano "privilegiare" i containers. E' assolutamente importante che il Porto di Ravenna mantenga questa caratteristica di essere multipurpose, divenuta nel tempo suo punto di forza, poiché è questa che gli ha garantito di divenire il maggior Porto del Paese nella movimentazione delle cosiddette merci secche alla rinfusa e gli ha permesso di adattarsi ai cambiamenti del mercato, mostrando una flessibilità che lo ha sempre contraddistinto e gli ha consentito di far fronte nel miglior modo possibile ai momenti più difficile dell'economia nazionale ed internazionale.

Per quanti Teus?

Con l'approfondimento del Canale previsto nel Progetto HUB di prossima realizzazione e la predisposizione dell'area in Trattaroli si potrà passare dalla movimentazione di 230mila teu a 400mila teu, che non sono numeri faraonici ma realistici per un terminal che potrà accogliere navi da 4.500 teu (il che significa un raddoppio di carico rispetto a quelle che possono accedere oggi) e sarà servito da circa un chilometro di binari. Il Terminal ospiterà container e ro-ro e avrà ampie aree a disposizione per altre tipologie di merce. Certo saranno necessarie ulteriori infrastrutture retroportuali affinché il nuovo terminal sia effettivamente competitivo.

Quali nuovi traffici potremmo eventualmente attirare?

Certamente le navi che potranno entrare consentiranno traffici se non dal far East almeno da tutta la penisola arabica, Golfo arabico ed India ma si aprono scenari, legati anche alla realizzazione della nuova Via della Seta che sono molto più articolati, anche rispetto alla possibilità di intercettare traffici che altri Porti italiani non sono in grado di gestire per eccesso di volumi. Per questo sarà necessario un potenziamento del sistema di navi feeder in Adriatico.

Come pensa cambierà la portualità adriatica nei prossimi anni?

Sicuramente la tendenza sarà di sviluppare i traffici di merci in contenitori e questo e' un aspetto positivo perché è la tipologia di merci che crea maggiori nuovi posti di lavoro. Per il porto di Ravenna in particolare vedo nuove opportunità nel trasporto e stoccaggio dell'automotive e nell'insediamento di aziende manifatturiere con vocazione all'export per le quali le nuove aree logistiche del progetto Hub saranno molto congeniali.

Quali sono i tempi di realizzazione e quali costi sono preventivabili per il nuovo terminal container?

I tempi sono strettamente connessi a quelli della realizzazione dell'approfondimento previsto nel Progetto HUB anche se il massimo efficientamento delle stazioni ferroviarie a servizio del porto e della arterie stradali di accesso al porto sono strategiche non solo per il nuovo Terminal container ma per tutto il porto. I costi saranno ovviamente esaminati dai realizzatori e dipenderanno da come questi intenderanno affrontare e gestire la trasformazione dell'area di Trattaroli.

de Pascale: "Dobbiamo accettare la sfida, se non vogliamo essere marginali"



Poco prima dello scoppio dell'emergenza virus, il Consiglio comunale ospitò il presidente dell'Adsp, Daniele Rossi, e il presidente della Sapir, Riccardo Sabadini, per fare il punto sul progetto Hub portuale e sulle prospettive di sviluppo del porto.

In quella il sindaco Michele de Pascale con il vice sindaco Eugenio Fusignani assieme ai due ospiti, sostenne apertamente l'opportunità di realizzare un nuovo terminal container in Penisola Trattaroli.

In quella sede, de Pascale svolse alcune considerazioni sui 'perché' era opportuno puntare su un nuovo terminal container. La prima considerazione fu relativa ai traffici geografici attuali. "Oggi il porto di Ravenna importa materia prima dai Paesi dell'Est e esporta prodotti finito ad Ovest. Se si riuscirà a esportare anche verso Est avremo rilevanti benefici". "Una linea da invertire – dice de Pascale – non sulla base di confini geografici, ma sulla base della competitività, non fornendo solo servizi alla Pianura Padana (cosa che già facciamo) ma anche alla bassa Germania, al centro Europa e qui sta l'investimento sui treni. Ecco, questa è la sfida sulla competitività dei container. Oggi non possiamo porci il tema di giocare o meno la sfida dei container, anche se sembra che noi per primi lavoriamo per castrare le nostre ambizioni. Non è vero che possiamo fare o solo container o solo rinfuse. Il traffico container porta posti di lavoro in banchina, nel retro banchina, nella logistica, offre opportunità per attirare nuove imprese. Non dobbiamo guardare troppo in piccolo. La portualità italiana dei prossimi anni sarà fatta da porti che saranno player internazionali dove si concentreranno traffici e investimenti, e porti regionali. Noi puntiamo a essere tra i primi. Di qui l'hub portuale e







Parlano gli imprenditori

Ok al nuovo investimento ma non si dimentichino le rinfuse

RICCARDO MARTINI (presidente Unione Utenti)



Il progetto di un nuovo terminal container in Largo Trattaroli era alla base del progetto HUB Porto di Ravenna che è stato approvato e finanziato, a dimostrazione dell'accresciuta attenzione, sia a livello nazionale che europeo, su questa tipologia di trasporto, diventata dal 2017 la prima utilizzata a livello globale. Le problematiche relative allo stoccaggio dei fanghi di escavo e il progressivo insabbiamento di vari tratti del Canale Candiano hanno rimodulato le priorità all'interno del progetto Hub per cui la sua realizzazione è slittata in fasi successive. L'importante però è che non sia accantonato se Ravenna, che già è leader nei traffici di rinfuse, vuole mantenere un ruolo importante nei traffici containerizzati Intra-Med e con Medio ed Estremo Oriente. Le nuove aree per la logistica, che inizialmente accoglieranno i materiali di dragaggio, saranno sicuramente utili ad attrarre nuovi traffici ed investitori, considerata la carenza di aree retro portuali che caratterizza molti porti italiani. È fondamentale però che nel frattempo venga aiutato l'attuale Terminal Container a mantenere e aumentare i traffici, considerato che ha potenzialità ben superiori ai numeri attuali, sia portandolo al massimo pescaggio possibile, sia migliorando i collegamenti stradali e ferroviari, che ora rappresentano un freno alla crescita, non solo per i traffici container ma per tutte merci che gravitano sul nostro porto.

FRANCO POGGIALI (presidente Associazione Agenti marittimi)



Un porto, che si definisce tale, non può esimersi dall'avere un terminal container con le caratteristiche che il mercato richiede.

Ravenna ha molte priorità e deve fare i conti con svariate realtà che forse la caratterizzano maggiormente come porto vale a dire i traffici rinfusieri e siderurgici, ma sottovalutare il traffico containers è e sarebbe uno sbaglio.

Nel grande progetto di restyling del nostro scalo è previsto anche il nuovo Terminal Container che dovrebbe soddisfare, seppur parzialmente, alle esigenze dei nuovi traffici e delle grandi navi che andranno a sostituire, in tempi brevissimi, quelle piccole esistenti oggi.

E' vero che il gigantismo navale è stato messo sotto la lente di ingrandimento e ne sono state evidenziate le criticità, ma ciò non toglie che la stessa tratta, coperta da una maggiore quantità di merce, ha sicuramente una sensibile riduzione del nolo mare. Non possiamo però scordare che il porto di Ravenna ha una sua conformazione naturale che di fatto limita l'ingresso delle navi. Nonostante i basilari dragaggi e il consolidamento di tutte le banchine portuali, noi rimaniamo

sempre e comunque un porto canale con dei vincoli strutturali inamovibili che ci limitano fortemente. Ciò comunque non deve frenare le grandi aspettative del nostro scalo e del nuovo Terminal che noi operatori auspichiamo possa realizzarsi per dare così una positiva immagine di un porto moderno e al passo con i tempi senza mai perdere di vista la consapevolezza della nostra realtà. I nostri vecchi sostenevano che "parere e non essere è come filare e non tessere".

Cerchiamo quindi di essere concreti e costruttivi. Un terminal container non può essere sufficiente a rilanciare il porto se non lo corrediamo con i necessari lavori a strade e ferrovie che devono obbligatoriamente renderlo efficiente.

Da decenni si sente parlare di completare, di ammodernare vecchie strutture di collegamento con Ravenna o di crearne di nuove propedeutiche al porto. Io auspico che possiamo iniziare concretamente a mettere in pratica ciò che si sente in ogni tavolo di lavoro. Se i progetti non si concretizzano rimangono progetti e se rimangono tali anche il porto ne pagherà le inevitabili conseguenze.



SOCIETÀ ESERCIZIO RIMORCHI E SALVATAGGI



Gesmar Spa/SERS Srl

Amministrazione

Via Di Roma, 47 • 48121 Ravenna

Tel. +39 0544 39719 • Fax +39 0544 33594

 ${\it Email: info@gruppogesmar.com \bullet gruppogesmar@pec.it}$

Skype: gesmar_group • www.gruppogesmar.com

Vuoi fare impresa?



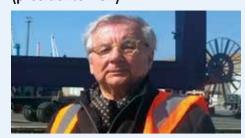
Ravenna

www.ra.cna.it

NUOVO TERMINAL CONTAINER



GIANNANTONIO MINGOZZI (presidente TCR)



Penisola Trattaroli è, da sempre, una risorsa potenzialmente straordinaria per il porto di Ravenna ed è fondamentale che oggi costituisca l'asse portante del nuovo Hub ed il fulcro della strategia di sviluppo industriale per i prossimi anni. A mio avviso si apre un nuovo capitolo per il nostro scalo, non meno importante dei precedenti nella storia del dopoguerra; realizzare nuove banchine in Trattaroli, fondali a 12,50 e poi a 14,50, adeguati collegamenti ferroviari e servizi prioritari per il nuovo Terminal Container significa per Ravenna guadagnare terreno in almeno tre condizioni operative e di offerta commerciale. La prima concerne la possibilità di ospitare navi di dimensioni più grandi rispetto a quelle che TCR accoglie oggi, che nell'attuale terminal non potrebbero mai arrivare, visto le dimensione del canale ed i fondali limitati: raddoppiare la capacità di carico dai 2.500 container di oggi a navi che ne movimentano 5.000 o 6.000 rappresenta una svolta positiva rispetto alle condizioni attuali che rischiano di porci fuori mercato. Tempi di carico e scarico più veloci grazie alla navigazione più celere perchè il nuovo terminal in Trattaroli sarà più vicino all'imboccatura del canale rispetto all' attuale posizione;

significa quindi migliorare di molto le capacità TCR, una volta trasferito, puntando almeno ai 500.000 teus ripetto ai 220.000 di oggi; e va detto anche che il bacino di evoluzione in prossimità Trattaroli consentirà alle navi di maggiore portata manovre di evoluzione sicure e adeguate. Pur considerando i notevoli investimenti che Sapir e Contship, azionisti di TCR, hanno promosso in questi anni per nuove gru di banchina e l'ammodernamento di mezzi e piazzali, circa 30 milioni a partire dal 2017, e che saranno fondamentali anche nella nuova collocazione del terminal, TCR è pronta a valutare i nuovi investimenti che si renderanno necessari per il trasferimento in Trattaroli perchè consideriamo la nuova collocazione essenziale per inserirci a pieno titolo nei collegamenti diretti con il Far East e con le Americhe, condizione necessaria per un concreto e realistico sviluppo dei traffici tra Ravenna e il resto del Mondo. Senza contare, in aggiunta, un ulteriore consolidamento dei nostri attuali traffici verso il Mediterraneo, il Medioriente ed i mercati europei in generale.

SIMONE BASSI

(avvocato marittimista, presidente The International Propeller Club of Ravenna)



Il tema di un nuovo terminal container torna costantemente alla ribalta da diversi anni. Molti, accoliti della portualità e non, ricorderanno, tra l'altro, l'accordo siglato nel 2011 e rinnovato nel 2014 tra SAPIR, CONTSHIP e CMC per realizzare e gestire il nuovo terminal container. L'accordo con CONTSHIP quale partner di SAPIR nella gestione del Terminal Container Ravenna è oramai prossimo alla scadenza e la CMC versa nella ben nota particolare situazione.

In questo scenario di incertezza sui partners dell'eventuale operazione, recentemente, la volontà di costruire un nuovo terminal container nella cosiddetta penisola Trattaroli è stata riaffermata da SAPIR e da AdSP, ciascun per parte propria, nella rivista versione del "terminal gateway multipurpose" e, quindi, non solo container.

Il progetto del terminal comunque ancora non c'è e non parlo tanto di disegno dell'infrastruttura, quanto degli elementi fondanti e degli elementi a contorno.

Gli elementi fondanti sono i fondali. In questo momento i fondali del TCR si riducono fino a 9,45 metri in condizioni sfavorevoli e la capacità di poco meno di 300.000 teu è lungi dall'essere stata raggiunta. La soglia dei 14,50 metri fissata a suo tempo per il nuovo terminal pare una chimera.

All'esito del bando AdSP dell'Hub Portuale - sottolineo tra diversi anni, in un mercato del trasporto container difficile da prevedere - è lecito sperare nei 12,50 metri, misura che consentirebbe comunque l'approdo di navi portacontainer da 4.500 teu che oggi non possono scalare Ravenna ed è questa la ragione principale per cui è sostanzialmente impossibile la saturazione della capacità attuale del TCR. In questo periodo, però, urge il celere ripristino degli 11,50 metri all'attuale terminal con attività di manutenzione dei fondali.

Gli elementi a contorno necessari sono poi diversi. C'è la necessità di infrastrutture ferroviarie che consentano di gestire con questa modalità almeno il 30/40% dei volumi in/out. Ora il PRIT 2025 ha inserito la valutazione del raddoppio della Castelbolognese-Ravenna; speriamo che si faccia o che diversamente si individuino linee alternative praticabili perché le attuali sono congestionate e non in grado di supportare questi aumentati volumi di traffico ferroviario.

C'è la necessità di infrastrutture stradali verso tutte le direttrici e anche in uscita dal porto.

C'è poi anche la necessità di servizi efficienti che velocizzino le operazioni relative alle merci in import ed export.

Infine, c'è da valutare l'attrattività dell'iniziativa e la scelta dei partners, cosa non secondaria.

Con questo, nel rispetto di scelte che non mi competono, non posso che essere favorevole all'iniziativa che va a utilizzare un'area oggi in sostanziale disuso e che mi pare più rivolta a salvare i volumi di traffico attuale che altro, almeno sul fronte container.

Ma quando esisterà un vero progetto ne riparleremo.

continua a p. 14



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.



www.contshipitalia.com



NUOVO TERMINAL CONTAINER

segue da p. 13

DANILO BELLETTI (presidente Associazione Spedizionieri)



La nostra Associazione, tenuto conto dell'alto valore aggiunto che apporta all'intera filiera logistica, è da sempre favorevole a politiche tese all'incremento del traffico container nel porto di Ravenna.

Molto sinteticamente il nuovo Terminal container può essere un importante volano per lo sviluppo del nostro traffico contenitori a condizione che si verifichino contestualmente alcuni presupposti, secondo il nostro parere, fondamentali:

1. Il pescaggio previsto per il nuovo Terminal deve essere sensibilmente maggiore rispetto a quello previsto dal progetto Hub Portuale per l' attuale terminal TCR (12,5 mt);

2. Le infrastrutture ferroviarie e stradali interne ed esterne al porto devono essere adeguate al traffico previsto per il nuovo terminal container;

3. Tra le infrastrutture da prevedere mi permetto di segnalare, oltre a quelle per il transito delle merci, anche la predisposizione di un doppio varco di entrata e uscita dal terminal in modo da garantire la sicurezza dei lavoratori che vi operano;

4. La predisposizione di un piano che permetta di coordinare e semplificare tutti i servizi di controllo delle merci, in modo da assicurare alle stesse tempi di transito certi e prestabiliti.

ALBERTO BISSI (presidente T&C Traghetti e Crociere)



nuovo Terminal Container, nel contesto del Hub portuale che sta nascendo, è un'esigenza che guarda al futuro, alla domanda di mobilità delle merci dei prossimi 15-20 anni e quindi è una scelta di prospettiva ineludibile per il nostro porto che deve essere pronto alle nuove sfide commerciali, interpretando contemporaneamente anche quelle dei vettori marittimi le cui navi avranno caratteristiche ed esigenze diverse da quelle di oggi.

Nell'occasione dei lavori io guardo con interesse al futuro che ha per oggetto il tema delle scelte infrastrutturali che verranno realizzate, ovviamente con la condivisione degli operatori economici a confronto con le Pubbliche Amministrazioni, il tutto per rendere più competitivo l'intero nostro "Sistema Portuale e Logistico".

Nel caso specifico mi riferisco al futuro infrastrutturale dell'intera Penisola Trattaroli, che a mio avviso dovrà diventare il polo d'eccellenza per il trasporto combinato/intermodale, coniugando i sistemi mare-ferrostrada, non solo per i container, ma da un lato (canale Candiano) con una banchina di oltre 1.000 m. potrà sorgere il nuovo Terminal Container e dall'altro (Piallassa Piomboni) il nuovo Terminal Traghetti per i rotabili con ben tre approdi a scalare in 800 m. di banchina, ovviamente con l'uso congiunto dell'asse ferroviario e di ogni altro servizio ottimizzabile e messo a sistema dai due terminal prospicienti e paralleli, per poter dialogare commercialmente con il mondo intero.

LUCA GRILLI (presidente Compagnia Portuale)



Seppur con numeri lontani da quelli dei porti del Nord Europa o ancora più abissale la distanza da quelli dei porti Orientali, i container hanno sempre rappresentato per Ravenna un'importante fetta di mercato.

La Compagnia Portuale dedica quasi un quinto del suo organico (circa 100 dei sui quasi 500 operatori portuali) a questa merceologia in maniera pressoché continua, per garantire un servizio che possa rispondere alle sempre più crescenti richieste di flessibilità che i vettori e il mondo armatoriale ci richiedono.

I mezzi che movimentano i container (escluse le gru) sono gli investimenti più importanti in termini economici che noi facciamo, viene da sé che diamo molta importanza a questa merceologia. La prospettiva di avere un nuovo Terminal Container non può che essere vista per noi per primo come un'occasione di lavoro. Siamo una società di servizi e quindi non chiediamo altro, ma soprattutto si tratta di una ennesima sfida da vincere alla quale risponderemo mettendo sul tavolo la nostra esperienza, professionalità e una formazione altamente specializzata in quel settore che ci rende un prezioso consulente tecnico e strategico.

Dietro all'idea finale di un nuovo Terminal Container sappiamo che molto è stato detto, ma poco è stato fatto, tanto ci sarà da fare, e mi riferisco a tutti gli interventi infrastrutturali e logistici che non possiamo pensare non debbano viaggiare di pari passo con quell'idea, perché altrimenti, oltre a perdere tempo, oltre a perdere valore, rischieremmo di perdere l'opportunità di elevare a vero Porto Europeo un porto che ha tutte le potenzialità di diventarlo.

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





Impresa Portuale Agenzia Marittima Casa di Spedizioni Deposito Doganale



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



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





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





Eni porterà la produzione del gas all'85%: "Tutto di nostra produzione, non di fornitori"

Eni ha presentato i progetti di sviluppo al 2025 e al 2050: "Nel 2050 Eni taglierà dell'80% le emissioni totali delle sue lavorazioni e degli oltre 20 milioni di clienti che stimiamo di avere allora" ha detto l'ad di Eni Claudio Descalzi, presentando le strategie dell'azienda.

"Il cambiamento climatico - spiega Descalzi - avrà forti ricadute sui nostri mestieri e costruire un'azienda sostenibile nel lungo termine è imperativo; sia per le comunità dove operiamo sia per gli investitori.

Da cinque anni abbiamo iniziato a pensare a queste strategie e dall'anno scorso mettiamo a punto una metodologia severa che include le emissioni in tutte le tre fasi: la nostra produzione di idrocarburi, l'elettricità che Eni consuma per usi interni e i clienti finali che usano prodotti nostri o di altri che noi vendiamo e che pesano l'80% del totale.

Di recente qualche rivale ha annunciato tagli alle emissioni dei suoi business maggiori, senza includere tutte le filiere produttive. Noi - sottolinea l'ad di Eni – abbiamo messo a punto un metodo che contempla i tre tipi di emissioni e ci porterà a produrre carburanti e affini senza più carbonio, perché arrivano da materie naturali o perché cattureremo la Co2 rilasciata nel processo. Per questo nel 2050 Eni taglierà dell'80% le emissioni totali delle sue lavorazioni e degli oltre 20 milioni di clienti che stimiamo di avere allora. Obiettivi che superano le raccomandazioni lea sull'accordo di Parigi", rimarca Descalzi.

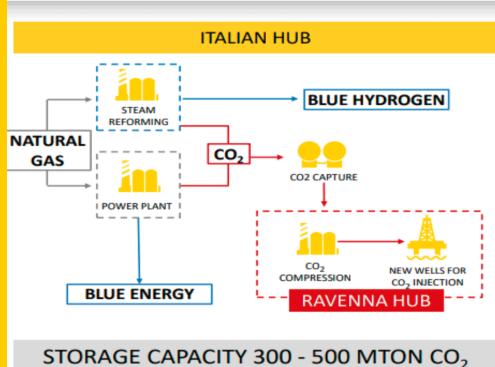
"Tra i quattro pilastri su cui poggia la nuova strategia - spiega il top manager - c'è anche il mantenimento della disciplina finanziaria che ci ha permesso di ridurre il debito e aumentare il flusso di cassa oltre i 12 miliardi di euro;

cassa che ci consente la nuova remunerazione progressiva delle cedole. Poi ci sono gli aspetti industriali del piano: alcune tecnologie, come le bioraffinerie o le lavorazioni per cui elimineremo l'olio di palma dal 2023, le stiamo sviluppando da anni. Proprio le mosse nella raffinazione - trasformeremo tutti i siti Eni che trattano idrocarburi in impianti di biogas, biocarburanti, metanolo, idrogeno, e i prodotti di scarto come le plastiche complesse - ci permetteranno di utilizzare le infrastrutture già esistenti, nostre e dei destinatari finali, penso alle automobili. Con risparmi immensi di costo", afferma Descalzi.

"Confermo - dice ancora l'ad di Eni - che entro il 2050 almeno l'85% della nostra produzione sarà a gas, e che tutto quel gas sarà dell'Eni, non di fornitori terzi. Ma il calo sarà graduale e avverrà nel rispetto dei contratti in essere. Gli effetti saranno anzitutto positivi per l'Italia, perché questa trasformazione ridurrà notevolmente non solo il rischio "minerario", ma anche quello geopolitico: oggi Eni opera in diversi Paesi instabili, ma a tendere, per esempio, la nostra produzione da rinnovabili verrà per il 70% da Paesi Ocse. Con notevoli benefici finanziari, se pensiamo che il nostro costo del capitale in Italia è al 6-7%, in Nigeria il doppio, in Iraq più ancora".

A una domanda sull'eventuale rinnovo del mandato, in scadenza a marzo, Descalzi risponde: "Un piano così complesso, e centrato sulle caratteristiche di Eni e delle sue persone, presuppone continuità per realizzarlo, e per creare un gruppo di manager interni che lo portino avanti nel futuro. Se potrò condurre questa strategia e formare la nuova squadra ne sarò lieto, e proverò a rendere irreversibile la transizione".

CARBON CAPTURE AND STORAGE – LEVERAGING UNIQUE OPPORTUNITIES



INTERNATIONAL DEPLOYMENTS EQUITY GAS LOW CARBON POWER GENERATION BLUE HYDROGEN LNG DECARBONISATION > 5 MTPA CO₂ CAPTURED @ 2050

Nel futuro un grande magazzino di CO2 sfruttando i giacimenti ormai esauriti

Nel bilanci dell'Eni è confermato l'ulteriore miliardo di investimenti per il distretto Eni centro settentrionale, e altri 150 milioni per il decommissioning. Difficile fare ulteriori previsioni, fin quando il Governo non si sarà pronunciato definitivamente sulla politica energetica che intende portare avanti. Per ora resta fermo il blocco dell'attività fino ai primi mesi del 2021.

Nella relazione dell'ad Descalzi sono contenute altre valutazioni per il futuro di Ravenna.

La Carbon capture and storage - CCS, la tecnica di confinare l'anidride carbonica sottoterra, in formazioni geologiche adatte, ad esempio giacimenti di gas esauriti, "renderà i nostri campi di estrazione gas carbon neutral, rinforzando il ruolo del metano come miglior partner delle rinnovabili". Ciò detto, "la CCS in Italia ha un'opportunità unica nell'area di Ravenna, grazie alla combinazione tra giacimenti offshore esauriti con infrastrutture ancora operative, insieme a centrali elettriche sulla terra ferma unitamente ad altri impianti industriali nelle vicinanze". Opportunità "unica" perché "le possibilità di stoccaggio sono enormi, tra 300 e 500 milioni di tonnellate". Claudio Descalzi, amministratore delegato Eni, lo dice in un video di presentazione del piano strategico di lungo ter-

mine al 2050 che punta a una massiccia decarbonizzazione della produzione. Capacità "enormi" di stoccaggio dell'anidride carbonica nei giacimenti di metano esauriti al largo di Ravenna e "questo livello - spiega Descalzi - accoppiato al riutilizzo di strutture esistenti e alla vicinanza impianti che emettono, ci permettono di mantenere i costi molto competitivi".

Il tutto permetterebbe in teoria di compensare i contraccolpi occupazionali legati alle limitazioni delle estrazioni di gas decise nel nostro Paese, consentendo inoltre il parziale riutilizzo delle tubazioni già esistenti. Ciò detto, "contiamo di terminare gli studi tecnici e le necessarie verifiche del quadro regolatorio per il 2025 e poi passare all'esecuzione", precisa l'ad del 'Cane a sei zampe'. Ma il progetto non si ferma a Ravenna. "Sulla base dell'esperienza di questi progetti italiani e di altre iniziative in corso in Ue e Uk - prosegue Descalzi - passeremo a progetti a livello mondiale per puntare alla riduzione dell'impronta di carbonio della nostra produzione gas". E "l'obiettivo- conclude l'ad Eni- è quello di reiniettare dalle ulteriori iniziative internazionali più di 5 milioni di tonnellate di CO2 l'anno per una capacita generale da 10 milioni di tonnellate l'anno".













Cordone fa gli onori di casa

Puntuale come sempre, nell'approssimarsi dei 'giorni della merla', l'appuntamento con la Fegatazza, sorta di sagra portuale organizzata con la consolidata 'perizia' dal Comandante Carlo Cordone. Novità di quest'anno, la sede. L'evento si è, infatti, tenuto a Marina di Ravenna presso la sede del Gruppo Ormeggiatori, presieduto da Andrea Armari. Tra gli ospiti presenti non è mancato il Comandante della Direzione marittima regionale e del Porto di Ravenna, Giuseppe Sciarrone. Grande folla, come sempre, per gustare salsiccia, porchetta, pancetta e, naturalmente, fegatazza, un insaccato di carne di maiale, fegato, cuore e lingua particolarmente piccante, tipica specialità tradizionale abruzzese portata a Ravenna da Ortona da Carlo Cordone.

Megafono alla mano, Cordone ha fatto gli onori di casa tra battute di spirito e risate. Dopo alcune edizioni accompagnate da violenti temporali, quest'anno la festa si è svolta sotto un tiepido sole favorendo la presenza di almeno duecento operatori portuali.









Nuovo pulmino per la Stella Maris grazie ai contributi della portualità



Nuovo pulmino per la Stella Maris diretta da Padre Pietro Gandolfi. L'iniziativa ha visto come protagonista, ancora una volta, il Comitato welfare per la gente di mare presieduto da Carlo Cordone. Padre Pietro, profondamente commosso, ha ringraziato Carlo Cordone per il fondamentale e prezioso intervento e coordinamento volto al reperimento dei fondi per l'acquisto del pulmino e per quanto in questi anni ha fatto per sostenere e aiutare la Stella Maris nell'assistenza ai marittimi.

Grazie alle relazioni e all'interessamento di Cordone, oltre che dell'Apostolato del Mare Nazionale, la Stella Maris di Ravenna ha ricevuto un sostanzioso contributo dal parte dell'ITF di Londra, finalizzato alla sostituzione del pulmino, ormai obsoleto, che quotidianamente viene utilizzato per il trasporto dei marittimi da/per il nostro porto. Decisivo il ruolo di Padre Bruno Ciceri, direttore dell'Apostolato del Mare Internazionale, che ha sostenuto l'idea presso l'ITF di Londra.

All'acquisto hanno contribuito Autorità di Sistema Portuale, Fondazione Cassa di Risparmio, Servizi Tecnico Nautici e Associazione Agenti Marittimi, che "ringraziamo per la sensibilità sempre dimostrata in questi anni di attività, facendo si che anche questa sfida fosse superata" hanno detto Cordone e Padre Pietro.

"Con questa nuova dotazione, possiamo felicemente dire che un'altra importante meta è stata raggiunta e che il nostro Comitato continua ad andare dritto verso la rotta della solidarietà e dell'accoglienza ai marittimi, come anche riconosciuto dal Comitato Nazionale Welfare Gente di Mare con una lettera dell'Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, che si complimenta per la pubblicazione Un mare di welfare-10 anni di attività nel segno dell'accoglienza".



- 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

