

PER SOPRAVVIVERE NEL TRASPORTO CONTAINER SERVONO TRENI E FONDALI PIÙ PROFONDI

# La ricetta che salva i porti minori

*Secondo Contship Italia proprio lo scarso pescaggio mette a rischio lo scalo di Ravenna. Per altri però non è un problema perché i crescenti traffici intra Mediterraneo sono una valida alternativa*

**V**a sempre più polarizzandosi tra navi di grande portata e navi di dimensioni e capacità minore il mercato del trasporto via mare di container. In questo scenario ci sono pochi porti italiani (Genova, La Spezia, Salerno, Gioia Tauro, Venezia e Trieste) che vengono scalati dai principali servizi intercontinentali delle compagnie marittime, mentre gli altri sono costretti a giocare in una serie minore.

L'argomento è stato al centro di un convegno organizzato dal Terminal Container Ravenna (joint venture tra Contship Italia e Sapir) in occasione del quale il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, ha spiegato chiaramente che «ormai il mercato si sta dividendo in due: le portacontainer sopra i 9.000 Teu di portata e quelle sotto i 4.000 Teu (unità di misura del container, ndr), ma per poter servire quest'ultimo segmento servono fondali a -14,5 metri». I fondali sono proprio la criticità principale del porto di Ravenna, dove i pescaggi attuali limitano l'ingresso a navi fino a 3.000 Teu, privando il terminalista di una fetta importante di mercato.

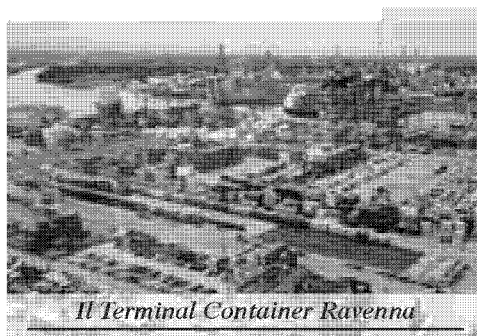
**Proprio per questo** la presidente di Contship, Cecilia Eckelmann Battistello, in occasione del convegno organizzato per celebrare il completamento di un piano d'investimento da 24 milioni in nuove gru di piazzale e di banchina, ha tuonato dicendo: «È inutile avere le gru per le navi da 8.000 Teu se poi queste non possono entrare in porto. Abbiamo comprato una Ferrari, ma abbiamo davanti una mulattiera dove guidarla». Il riferimento era diretto ai lavori di dragaggio che ancora non sono stati fatti e anche al progetto di un nuovo terminal container di cui si parla da anni, ma che non è mai stato realizzato. Battistello su questo punto ha aggiunto: «Il nuovo terminal container doveva essere pronto nel 2014, siamo nel 2017 ma ancora non c'è. Ravenna quest'anno sta perdendo il 9% in termini di movimentazione container, mentre Ancona avanza del 6% in media all'anno

e anche Venezia è in crescita». Immediata la replica di Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Ravenna, che ha sottolineato come, dopo anni di attesa, «il nuovo progetto Hub portuale di Ravenna, che prevede il dragaggio dei fondali, sia stato depositato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dopo 10 giorni sia stato già trasmesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ravenna non ha perso nessun treno e questo non può che essere un punto di partenza». Sulla concorrenza degli scali vicini ha poi aggiunto: «Venezia ha una barriera fisica che si è creata da sola con il Mose, mentre il nostro scalo avrà presto fondali a -12,5 metri. Per arrivare a -14,5 metri sarà necessario un impegno di dimensioni imponenti perché occorrerà un impianto di trattamento dei sedimenti, dal momento che le casse di colmata disponibili saranno riempite già con il primo intervento di dragaggio». Nel frattempo il presidente Rossi si gode un accordo appena firmato con Rfi grazie al quale sorgeranno in porto due nuovi scali ferroviari per l'arrivo e l'inoltro di treni merci.

Alle condizioni attuali però quali prospettive di crescita ha il porto di Ravenna? A questa domanda ha provato a dare una risposta Roberto Zucchetti, docente del Certet-Bocconi, che ha sottolineato come «in questo momento a livello europeo i mercati che stanno crescendo più rapidamente in termini di traffici portuali sono quelli del Mediterraneo orientale e del Mar Nero». Aree con le quali lo scalo romagnolo è collegato con servi-

zi che scalano diversi porti in Adriatico per poi proseguire verso est. Il docente universitario ha poi evidenziato come l'attenzione oggi

sia concentrata sulle grandi navi, invitando però a non dimenticare che il 55% della capacità è offerta da portacontainer che trasportano meno di 6.000 Teu. «Il mare Adriatico è solcato in prevalenza da navi con capacità inferiore a 5.000 Teu», ha aggiunto Zucchetti, ponendo anche l'attenzione sul fatto che «nessun servizio feeder (di distribuzione regionale dei container verso i porti minori, ndr) serve Ravenna in esclusiva», bensì la rotazione include sempre porti vicini come Venezia e Ancona. «I quattro maggiori porti dell'Alto Adriatico sono in competizione fra loro perché offrono sostanzialmente lo stesso servizio e la competitività di uno scalo si gioca ormai sulla logistica a terra, quindi soprattutto sui servizi ferroviari», ha concluso Zucchetti illustrando come oggi il porto di Ravenna sia collegato con servizi ferroviari per i container solo con Milano Smistamento e Melzo, mentre per ampliare il proprio mercato dovrebbe essere messo in condizione di formare treni con standard europeo, quindi lunghi 750 metri e con capacità pari a 2.000 tonnellate. (riproduzione riservata)



Il Terminal Container Ravenna

