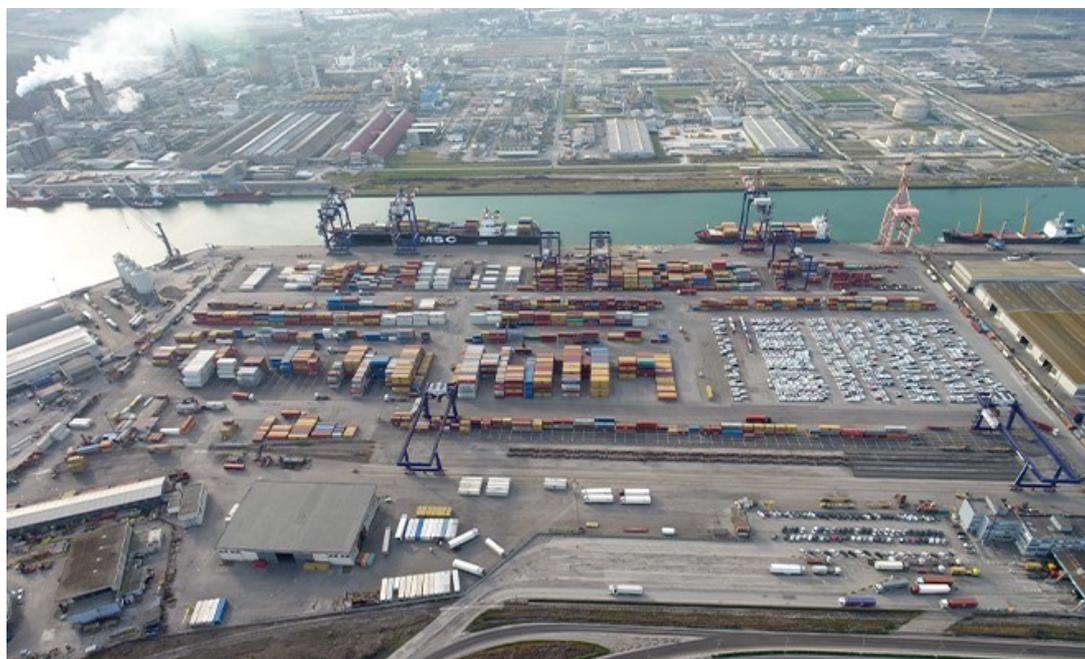


PortiRavenna
14 Marzo 2020

Nuovo Terminal Container, parlano gli operatori

Ok al nuovo investimento, ma non si dimentichino le rinfuse

14 Marzo 2020 - Ravenna - Sulla realizzazione del nuovo Terminal Container in penisola Trattaroli, abbiamo raccolto le opinioni di alcuni operatori.

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'aver 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.

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 dimensioni 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 rispetto 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, accolti dalla 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.

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)

Il 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-ferro-strada, 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 (Piassassa 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 suoi 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. 

© copyright Porto Ravenna News