

Intervista al Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Giuseppe Parrello

Presidente, in uno scenario di crisi generale come quello attuale è difficile stabilire obiettivi e processi di sviluppo. Quali sono, a suo parere, le criticità del sistema "trasporti-logistica" ravennate?

Le principali criticità del sistema "trasporti-logistica" ravennate, almeno per quel che riguarda i trasporti afferenti il porto, consistono nella debolezza dei collegamenti ferroviari (intesi non solo come infrastrutture ma come intensità e competitività dei servizi ferroviari), la frammentazione del trasporto su gomma che stenta a fare massa critica nonostante l'esistenza di forti consorzi e, in ultimo, le stesse merceologie portuali (merci alla rinfusa) che non sempre si prestano alla più avanzata organizzazione logistica.

Infrastrutture, sviluppo, viabilità: come cambierà in futuro il porto di Ravenna? Ed in quale modo il recente Piano Operativo Triennale 2010-2012, che prevede l'attuazione di diversi progetti importanti e strategici per lo scalo ravennate, dà risposte a queste criticità? Ne può illustrare le caratteristiche principali ai nostri Lettori?

Prima di parlare del Piano Operativo Triennale (POT), vorrei sottolineare l'importanza del nuovo Piano Regolatore Portuale (ormai prossimo all'attuazione), che delinea il porto del futuro: nuovi e più alti fondali (fino a -14,50), nuove previsioni per il terminal container, per lo scalo crociere e per l'intermodalità.

Il Piano Operativo Triennale delinea un quadro realistico degli investimenti possibili in una situazione di scarse risorse pubbliche, svanite quelle statali e ridotte dal

calo dei traffici, quelle dell'Autorità Portuale stessa. Ciò nonostante con il POT si programma una prosecuzione degli investimenti, in relazione agli interventi attualmente in corso o di prossimo appalto, per un ammontare di oltre 154 milioni di euro ai quali si sommano stanziamenti per nuove opere da realizzare nei prossimi tre anni circa 30 milioni di euro, ai quali si sommano 9 milioni di euro per la manutenzione delle banchine e dei fondali.

La realizzazione di opere in compartecipazione pubblico-privato ha trovato una rispondenza da parte dei settori privati o vi sono ostacoli, oltre al momento di crisi economica, tali da prospettare un'incertezza nelle realizzazioni?

L'Autorità Portuale di Ravenna sta sviluppando un sistema coerente di progetti infrastrutturali lungo tutto il Canale del Porto - dalle aree attigue alle piazze del centro storico sino ai porti turistici della costa - che mirano a valorizzare il patrimonio sia attraverso il recupero di waterfront ed aree dismesse, in sintonia con la vocazione urbana, turistica e commerciale del territorio sia potenziandone la funzione logistica.

Si sono così venuti a creare i presupposti ideali per iniziative di partnership tra pubblico e privato che, in un quadro complessivo di scarsità di risorse quale quello attuale, diventano indispensabile volano dello sviluppo economico del territorio.

In particolare sono tre i progetti che, per certezza amministrativa dei rispettivi iter e per certezza dei tempi di realizzazione (in virtù del fatto che gli obblighi procedurali

Porto di Ravenna

sono riconducibili ad Enti locali), sono maturi per essere proposti a potenziali investitori, così come è stato fatto nel giugno del 2009 a Milano in occasione di Expo Italia Real Estate (EIRE), manifestazione di livello internazionale che rappresenta il punto di riferimento per tutto il comparto del real estate italiano e dell'area Mediterranea, mettendo in contatto gli investitori con le pubbliche amministrazioni, facilitando la creazione di un linguaggio comune e offrendo l'occasione per incontri operativi tra rappresentanti del "pubblico" ed investitori "privati".

L'accordo recentemente sottoscritto con i porti di Venezia, Trieste e Capodistria getta le basi per la realizzazione di un grande gateway per le navi che scalano l'Adriatico. Ci può chiarire i punti fondamentali dell'accordo?

Nel novembre scorso è stata costituita a Koper l'Associazione volontaria "Napa – North Adriatic Port Association", che resta aperta all'adesione del porto di Rijeka (Fiume-Croazia), che ha durata di 20 anni e sede presso il Porto di Trieste.



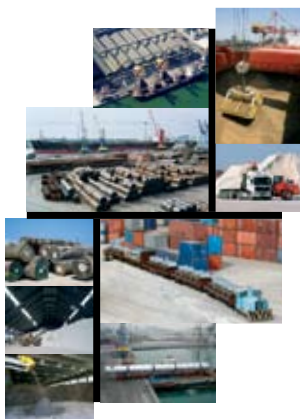
SERVIZI PORTUALI MARITTIMI E LOGISTICI

Il GRUPPO SETRAMAR è leader nel settore dell'offerta di servizi portuali, marittimi e logistici del porto di Ravenna.

L'attuale complesso portuale movimentata oltre 7 milioni di tonnellate di merci secche ed è potenzialmente in grado di movimentare fino a 100.000 contenitori l'anno.

Polivalenza, organizzazione e gestione diretta degli impianti sono tali da assicurare 24 ore su 24 e per l'intero arco dell'anno l'agevole movimentazione di ogni tipo di merce, offrendo alla clientela condizioni analoghe a quelle dei porti nord-europei.

782.000 mq di area complessiva di cui:
 - 475.000 mq di piazzali
 - 216.900 mq di capannoni
 - 10 silos verticali
 - 620.000 tonn. (base di grano) di capacità stoccaggio
 - 1.745 metri lineari di banchine con pontile bifrontali per navi ro-ro
 - raccordo ferroviario con 1.300 metri di binari



COMPARTO PORTUALE, MARITTIMO E LOGISTICO

SETRAMAR S.P.A. LLOYD RAVENNA S.P.A. SOCO S.P.A. EURODOCK S.R.L. (*)	TERMINALI PORTUALI PORT TERMINALS	SERVIZIO DI RIMORCHIO TUG SERVICE	GESMAR S.P.A. (*) TRIPMARE S.R.L. (*)
SETRASPED S.P.A. MARISPED S.R.L.	CASE DI SPEDIZIONE FORWARDING AGENCIES	SERVIZI PORTUALI-AMBIENTALI PORT/ENVIRONMENTAL SERVICES	LABROMARE (*)
SPEDRA S.P.A.	AGENZIA MARITTIMA SHIPPING AGENCY	SERVIZI TECNICI E AMMINISTRATIVI TECHNICAL/ACCOUNTING SERVICES	SETRAMAR PROGETTI S.P.A. S.T.A. S.R.L.
ARMAMENTO SETRAMAR S.P.A.	SERVIZI MARITTIMI SHIPPING SERVICES		(*) Società Collegate (*) Connected Companies

GRUPPO SETRAMAR

Via Classicana 99 • 48122 Ravenna RA • Italy
 Tel. +39 0544 435711 - 601611 • Fax +39 0544 435001 - 477993
 www.setramar.it • info@setramar.it

Con l'Associazione dei Porti del Nord Adriatico, si compie un passo strategico finalizzato a migliorare il potenziale commerciale, la qualità e l'efficienza del sistema portuale dell'Alto Adriatico e le infrastrutture collegate.

Grazie all'armonizzazione di politiche e attività comuni, i quattro scali potranno presentarsi insieme così, al mercato internazionale - oltre Gibilterra, Suez, ma guardando l'entroterra oltre i confini interregionali, Brennero, Tarvisio e Divaccia - come un unico grande hub di riferimento per la movimentazione delle merci e dei passeggeri.

Le prime attività in comune tra i firmatari saranno proprio la partecipazione come NAPA alla Fiera Transport & Logistic che si terrà a Shanghai nel giugno prossimo, la presentazione delle attività presso le Istituzioni Europee a Bruxelles e presso i rispettivi Paesi.

L'Associazione promuove iniziative ed azioni atte a sviluppare secondo una strategia comune i collegamenti, marittimi e terrestri, dall'hinterland verso la nuova Europa (pensiamo al corridoio Adriatico-Baltico nel contesto delle Reti Transeuropee di trasporto), allo scopo di ampliare i rispettivi bacini di riferimento e di conseguenza anche i servizi commerciali offerti; i servizi crocieristici e passeggeri; la tutela dell'ambiente ed il rispetto della sua qualità; la sicurezza (intesa sia come safety che come security); la formazione; ed i servizi di Information technology alla creazione di una "Single Window", ovvero di un unico sistema informatico comune che garantisca alti livelli di intermodalità tra gli scali, attraverso una rete di informazioni condivise.

L'Associazione potrà anche svolgere azioni di "promozione" ai diversi livelli (regionale, nazionale, comunitario, internazionale) al fine di promuovere una pianificazione coordinata dello sviluppo delle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime e informatiche a servizio del Nord Adriatico e di armonizzare regolamenti, tempi e procedure - incluse quelle doganali e sanitarie - che disciplinano le operazioni portuali.

Foto di Fabrizio Zani



Veduta aerea dell'avamposto di Ravenna

Porto di Ravenna

Il porto di Ravenna ha nelle vicinanze gli interporti di Bologna, Rovigo ed anche Padova. Esistono già sinergie e forme di cooperazione-collaborazione con queste realtà, nell'ottica di realizzazione di un "sistema logistico integrato"?

La vicinanza geografica tra interporti e porti non ne provoca automaticamente sinergie. Il caso di Padova è classico: i suoi container gravitano prevalentemente sul Tirreno. Con l'interporto ci sono importanti sinergie, che potranno essere accentuate dalla nuova Legge regionale sui contributi al trasporto ferroviario recentemente approvata dalla Giunta dell'Emilia-Romagna. La Legge prevede un investimento di nove milioni di euro in tre anni per incentivare il trasporto di merci su ferrovia. I contributi sono concessi a fondo perduto per ogni servizio ferroviario "aggiuntivo" (cioè nuovi servizi di trasporto ferroviario su nuovi tragitti e nuovi servizi su tragitti esistenti), con origine e destinazione presso un nodo ferroviario situato in Emilia-Romagna, alle imprese logistiche e alle imprese ferroviarie che devono però in cambio garantire la durata dei servizi - almeno due anni dal ricevimento del contributo - e scontare il contributo dallo schema tariffario applicato ai clienti.

Questo provvedimento è importante perché può dare un contributo, parziale ma concreto, alla modalità di trasporto ferroviaria, di per sé poco competitiva sulle distanze brevi e medie rispetto alla gomma per costi e flessibilità, ma essenziale per l'ambiente e per ovviare alla congestione dei nodi stradali. Modalità che senza sostegno rischia di non progredire se non addirittura di essere penalizzata, specie in questo momento di crisi in cui la ricerca delle economie diventa esasperata.

La legge è importante specificatamente per il porto di Ravenna, in quanto incentiva e rende più competitivo il traffico ferroviario da/per il territorio regionale, sul quale si concentra oltre il 50% della movimentazione in arrivo e partenza dal porto di Ravenna.



Foto di Fabrizio Zani

Scorcio panoramico del porto di Ravenna

SFACS

dal 1976

*** Forwarding Agency ***

"On wheel" service Europe/Greece

N.V.O.C.C. Services
Freight Forwarders
Custom Brokers

*** Shipping Agency ***

RO-RO Liner Service
Ravenna / Bari / Corinth
ADRIATIC LINES SPA

SEA FREIGHT AND CARGO SERVICE s.r.l.



Via Pirano 7
48122 Ravenna
Tel +39 0544 424211
Fax +39 0544 590550
E-mail sfacs@sfacs.it

Porto di Ravenna

Il corridoio Adriatico-Baltico è candidato ad entrare nella lista dei 30 progetti che rappresentano le priorità di sviluppo delle Reti TEN-T, l'asse europeo Berlino-Palermo attraverserà il nostro Paese da Nord a Sud, come si colloca Ravenna all'interno di un vasto sistema logistico europeo?

Intrecciata al NAPA sta la tematica del Corridoio Adriatico-Baltico, su cui si stanno raccogliendo forze e alleanze per un suo pieno inserimento nelle nuove reti TEN-T e affinché sia pienamente riconosciuto come terminal sud l'ambito intermodale Bologna-Ravenna. Sempredipiù, anche alla luce delle linee di programmazione delineate all'interno dell'Allegato al DPEF, si prefigura per il porto di Ravenna – al di là del riconoscimento di importante HUB, dotato di specifiche singolarità – un possibile rischio di esclusione dai collegamenti diretti con i principali Corridoi Europei (ad es. il Corridoio Adriatico-Baltico) nonché dal ruolo di "porti corridoio" ipotizzato per Trieste e Genova che darebbe origine ad una sorta di priorità gerarchica di questi scali rispetto al resto della portualità nazionale, concorrendo quindi ad accentuare il carattere marginale di Ravenna in relazione anche ad un possibile restringimento dell'hinterland di riferimento. Diventa perciò necessario pensare per l'Alto Adriatico ad una sorta di "porto corridoio" che comprenda i quattro porti di Ravenna, Venezia, Trieste e Capodistria e che ne sfrutti al meglio le diverse capacità, in un quadro certo di legittima ed ineliminabile concorrenza, ma entro una cornice di sistema che valorizzi l'insieme e consenta di incrementare i volumi di traffico movimentati complessivamente. Solo uno sforzo combinato sull'insieme dei quattro porti può realisticamente far porre l'obiettivo di incrementare l'ordine di grandezze dei container e di sviluppare la competitività nelle altre merceologie.

L'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013, ribadisce la strategicità del Corridoio 1 (Berlino-Palermo), del Corridoio 5 (Lisbona-Kiev), del Corridoio dei due mari

n. 24 (Genova-Rotterdam) e delle Autostrade del Mare. Si aggiunga inoltre che, nell'ambito della revisione in essere delle reti TEN-T, l'Italia ha chiesto l'inserimento anche del Corridoio 8 (Bari-Varna).

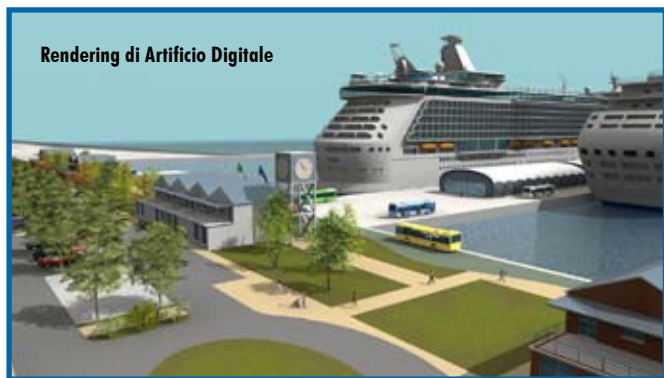
Tra le vocazioni del porto di Ravenna vi è anche quella legata al turismo e al traffico passeggeri, quali risultati vi attendete dal recente accordo di concessione a VTP della gestione del terminale crocieristico ravennate?

La gestione del servizio di stazione marittima e di accoglienza dei passeggeri del Terminal crociere i cui lavori di realizzazione sono in corso a Porto Corsini è stato affidato alla cordata costituita da Royal Caribbean, Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri, Società Bassani di Venezia e Camera di Commercio (CCIAA) di Ravenna ha avuto aggiudicata la concessione che durerà sino al 2019.

Royal Caribbean, secondo gruppo crocieristico mondiale, serve 4 milioni di ospiti ogni anno ed opera con 38 navi attraverso 5 marchi (Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Pullmantur, Azamara e CDF Croisieres de France); l'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna è il quinto aeroporto italiano per voli internazionali e serve un bacino di traffico che sfiora i venti milioni di persone; Venezia Terminal Passeggeri, Società che gestisce lo scalo crociere di Venezia, ha accolto nel 2008 oltre 1,7 milioni di crocieristi e la Società Bassani è uno dei più grandi tour operator italiani, agente generale di alcune tra le maggiori compagnie crocieristiche.

Per uno scalo che non ha mai rappresentato un riferimento importante per il settore delle crociere, la presenza ora, a Ravenna, di soggetti professionali così qualificati in questo ambito è un ottimo indicatore delle possibilità concrete che Ravenna ha di diventare realmente una nuova meta negli itinerari turistici offerti ai crocieristi in Adriatico.

Pur essendo ancora Ravenna uno scalo "marginale" nel panorama crocieristico internazionale, pur essendo in attesa della conclusione dei lavori di realizzazione della banchina e del pontile che dalla primavera del 2010 consentiranno l'attracco alle grandi navi da crociera ed in attesa della piena operatività della società che gestirà il Terminal passeggeri, si è comunque registrato durante la stagione 2009 un incremento di circa il 24% del numero di navi che hanno fatto tappa a Ravenna, con una significativa diversificazione delle compagnie (più di 10 compagnie differenti) che hanno cominciato a conoscere la città e tutti i suoi itinerari.



Rendering del nuovo Terminal Passeggeri di Ravenna