

Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali

Via Candiano, 1 – 48122 Ravenna
Tel: 0544 / 422198 Fax: 0544 / 421525
e-mail: segreteria@arsi.ra
www.arsi.ra.it



Buongiorno a tutti voi signore e signori, autorità, politici.

Benvenuti a questo convegno organizzato dalla associazione ravennate spedizionieri internazionali col patrocinio di Confetra rappresentata dal presidente Marcucci, che ringrazio per l'impegno profuso nell'organizzazione.

L'associazione ravennate spedizionieri internazionali è un'importante realtà associativa locale, che aderisce a fede spedi il cui presidente Alberti è oggi presente; annovera 32 aziende che si occupano di logistica anche con soluzioni integrate del tipo one-stop-shop, con un numero complessivo di 320 dipendenti e che sviluppano un volume d'affari pari a circa 800 milioni di euro, collocandosi come comparto tra i primissimi posti delle realtà produttive del territorio ravennate.

Mi preme ringraziare la camera di commercio di ravenna che ci ospita, i relatori, il consiglio dell'associazione, il past president Riccardo Martini e la segreteria dell'associazione, che ha curato in prima persona l'organizzazione.

Il tema di questo convegno è il dragaggio portuale: un tema importante, di cui si discute da tempo, che al momento rappresenta una chimera, perché a Ravenna come altrove, di veri e propri approfondimenti non si è vista traccia, salva la rimozione dei copiosi sedimenti, accumulatisi nella canaletta di ingresso del porto a seguito di eventi atmosferici eccezionali.

L'argomento dragaggio è così connesso al rilancio della logistica che l'abbiamo definito chiave di volta, un termine architettonico che dà l'idea del sostegno senza il quale la struttura rischia di collassare. Questo vale per ravenna e per gli altri principali porti italiani che si confrontano con realtà che nel nord Europa hanno una profondità di almeno 16 metri.

Oggi vorremmo quindi:

- analizzare la normativa di riferimento, tracciarne i contenuti ed analizzarne i limiti;
- valorizzare i nuovi criteri tecnico scientifici per la caratterizzazione, classificazione e gestione dei sedimenti.

I porti sono degli indiscutibili asset strategici per il recupero di produttività economica del paese e la loro centralità nel sistema logistico consente di diffondere a tutto il sistema i benefici derivanti dal loro potenziamento, permettendo alla logistica di essere considerata non un mero servizio qual è ora, ma una vera e propria industria trainante, come accade nel nord Europa dove, ad esempio, il porto di Rotterdam genera da solo il 2,1 per cento del pil dei Paesi Bassi. Mentre in Italia tutto il cluster portuale genera il 2,5 per cento del pil nazionale.

Il piano strategico della portualità e della logistica ha rimarcato la perdita di competitività dell'Italia dimostrata dal differenziale di crescita tra i porti del mediterraneo a fronte di un aumento generalizzato dei traffici nell'area; gli stessi esiti del global competitiveness index pubblicati dal world economic forum sono imbarazzanti: veniamo collocati al 26 posto per qualità ed efficienza di strutture superati da tutti i paesi della Ue che si affacciano nel mediterraneo, esclusa la Grecia.

Eclatante è il dato che riguarda le infrastrutture portuali, per le quali veniamo posizionati al 55 posto. Eppure basterebbe uno sguardo alla carta geografica del nostro paese per capire quanto la posizione della nostra penisola, proiettata nel mediterraneo, sia strategica nella realizzazione e gestione dei traffici via mare.

L'Italia è l'hub naturale del mediterraneo, è il centro delle rotte Asia-Europa, che non siamo stati ancora capaci di sfruttare. Il piano della portualità e della logistica riconosce la situazione dei ritardi, delle disorganizzazioni, delle inefficienze e si propone una nuova e positiva visione per il sistema mare che sarà, se realizzato, lo strumento "attivo di politica economico commerciale euro-mediterranea, fattore di sviluppo e di ripresa economica". Le citazioni hanno contenuti condivisibili, ma vanno accompagnate alla politica del fare, non c'è più tempo per attendismi. Oggi siamo in difficoltà e forte disagio per il solo mantenimento dei

Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali

Via Candiano, 1 – 48122 Ravenna
Tel: 0544 / 422198 Fax: 0544 / 421525
e-mail: segreteria@arsi.ra
www.arsi.ra.it



fondali che dovrebbe essere l'attività di ordinaria manutenzione del porto, da poter svolgere con procedure snelle ed immediate.

Ravenna ha avuto un andamento dei traffici in crescita negli ultimi anni nonostante la lunga crisi economica, i pescaggi inadeguati ai traffici ed alle navi, le ordinanze limitative della navigazione e la disparità di pescaggi tra terminal del medesimo contesto: elementi che certo non facilitano le iniziative imprenditoriali sia del comparto rinfuse, sia dei contenitori.

Questi risultati sono stati conseguiti grazie a servizi portuali efficienti, alla professionalità degli operatori della logistica, agli ingenti investimenti dei terminalisti che hanno fatto dell'efficienza e della competitività tariffaria gli strumenti per sopravvivere in "acque basse"; tuttavia un aiuto di non poco conto è arrivato dall'andamento prezzi delle varie commodities sui mercati internazionali, vantaggiosi per uno stato trasformatore e carente di materie prime come l'Italia, dalle diminuzioni di produzione nazionale e dalla qualità insoddisfacente di certi comparti dell'agro- alimentare, dalla crescita della produzione estera, dal valore particolarmente basso dei noli mare, dal prezzo del petrolio ai minimi storici, dalla maggior competitività dei prezzi delle merci vendute al porto rispetto a quelle vendute franco arrivo via terra con destinazione pianura padana che rappresenta la destinazione preferenziale dei nostri flussi di traffico, dall'andamento dei cambi valutari, dal trend di paesi trainanti come la Cina.

Nel campo dei contenitori il pescaggio che offriamo non soddisfa le istanze delle compagnie di navigazione che puntano su navi di dimensioni maggiori, in un momento di importante trasformazione di mercato soggetto comunque a molte variabili, già caratterizzato da uno spostamento delle rinfuse secche minori dal bulk al contenitore. Infatti nel 1990 il commercio bulk valeva, in tonnellate, sette volte il traffico in container, mentre oggi si è ridotto praticamente ad un terzo.

Il maggior pescaggio del porto di ravenna consentirebbe di rispondere appieno alle istanze degli importatori che vorrebbero poter sfruttare totalmente le potenzialità all'imbarco per valorizzare al meglio quella componente del prezzo finale del prodotto, rappresentata dai costi di trasformazione che tanto rilevano in termini di risultato aziendale. Infatti mentre le merci hanno valori di mercato praticamente uniformi per tutti i competitor perché derivano da mercati internazionali e quotazioni ufficiali, i costi di trasformazione variano, in base a scelte operative che appartengono alla discrezionalità di ciascun operatore.

Oggi il porto di ravenna impedisce scelte discrezionali, perché l'industria di trasformazione ed i trader internazionali sono costretti a fare i conti con pescaggi molto più modesti di quelli dei porti di partenza, problematica che si evidenzierà nel corso della tavola rotonda.

È un azzardo pericoloso continuare su questa strada soprattutto quando ci confrontiamo con porti vicini, nazionali e comunitari, che hanno pescaggi decisamente superiori ai nostri e prossimi a quelli dei porti di origine. Le condizioni di favore che hanno contribuito finora al mantenimento dei traffici di Ravenna non è detto che durino a lungo perché le inversioni di tendenza sono cicliche e c'è il rischio della recessione portuale.

Buona giornata a tutti voi e buon lavoro