

## **Convegno sui dragaggi**

Traccia delle domande che il moderatore Lorenzo Tazzari sarebbe intenzionato a porre ai relatori della tavola rotonda:

**Bezzi / Commissione Trasp. - Logistica CCIAA Ravenna: per i container un metro in più sarebbe sufficiente ad incrementare il traffico? Altrimenti?**

+++

**N. Bezzi**

Un adagio popolare cita:” **Piuttosto che niente, meglio piuttosto...**”

Se l’obiettivo dovesse davvero essere quello di approfondire il Canale di un solo metro credo che la citazione appena ricordata sia l’unica risposta possibile; dal che ne consegue che ritengo **assolutamente non sufficiente** l’approfondimento ipotizzato nella sua domanda.

Ciò che invece serve è creare le condizioni perché Ravenna possa competere con i porti suoi concorrenti in Adriatico.

Deve quindi essere tenuto presente che **Venezia**, Porto morfologicamente simile a quello di Ravenna, dal 2014 consente sia al Terminal “**VECON**” che al Terminal “**TIV**” l’approdo di navi contenitori aventi un **pescaggio massimo di metri 11,60**.

Per contro, **Ravenna**, ancor oggi, dispone nei suoi Terminals contenitori - “**TCR**” e “**SETRAMAR**” - di un **pescaggio massimo di metri 9,60 (di giorno e con marea favorevole)**.

**In Nord Adriatico**, oltre al porto di Venezia, sia il porto di **Trieste** (che ha a disposizione un alto fondale), sia **Koper** (con 14,50 metri) sono in grado di offrire un pescaggio superiore a quello di **Ravenna**.

Proprio per l’attuale “**insufficienza di pescaggio**” molte navi, non solo contenitori, sono costrette, da anni, ad “allibare” in altri porti nord-adriatici prima di presentarsi a Ravenna, e questo determina un danno rilevante per l’intera portualità ravennate.

Il vigente Piano operativo Portuale fissa in **13 metri** il fondale in Canale; il che equivale ad un **pescaggio massimo di 12 metri**. Questo è, quindi, l’obiettivo da

raggiungere al più presto in tutta la sua asta; il che ci metterebbe quantomeno alla pari con il porto di Venezia; sempre che, nel frattempo, Venezia non riesca a realizzare il suo Terminal Off-shore.

Per approfondire il canale sino a -13 metri (ed ancor più per conseguire un fondale maggiore, soggetto comunque all'approvazione di un nuovo Piano Operativo Portuale che, a tempo debito, vi sarà modo di eventualmente predisporre), è necessario approfondire/stabilizzare le banchine; esigenza questa considerata nelle ipotesi progettuali messe a punto dall'Autorità Portuale, presieduta dall'ing. Galliano Di Marco, che ne ha anche garantito la sostenibilità economica.

Ritengo inoltre che sia **assolutamente necessario** che **tutti i Terminals che si affacciano sul Canale** - siano essi Industriali che commerciali - **possano usufruire del medesimo pescaggio**, affinché possano presentarsi al mercato in pari condizioni ed ambire, tutti insieme, ad incrementare le tipologie di traffico che transitano attraverso questo porto.

In particolare, per quanto attiene al **Terminal TCR**, oltre all'approfondimento del Canale (che risolverebbe anche l'antistante interrimento che limita l'operatività del Terminal incidendo negativamente sulle sue prestazioni, in quanto, per motivi di sicurezza, obbliga il fermo delle operazioni di imbarco/sbarco dei contenitori per provvedere all'innalzamento del braccio gru al passaggio di altra nave) è urgente che si provveda alla eliminazione del dente "RO-RO" per consentire il pieno utilizzo della banchina.

Rimane tuttavia da domandarsi anche: **"Quando è prevedibile che il Porto di Ravenna possa godere di un pescaggio maggiore?"** fermo restando che gli approfondimenti non potranno che essere realizzati per stralci consecutivi.

A questa **domanda** non sono in grado di rispondere e vorrei tanto che qualcuno lo fosse.

A mio parere potrebbe già rappresentare un primo passo lo **sbloccare il progetto di approfondimento del canale Candiano presentato al CIPE nel 2012**.

Dalle dichiarazioni ascoltate negli ultimi Comitati Portuali ai quali sono stato invitato ad assistere ho appreso, con sconforto ed apprensione, che l'iter burocratico da seguire non rende possibile avviare le opere di escavo prima dell'inizio del 2018; mentre la data di conclusione del primo stralcio dei lavori (che porterebbe il Canale ad una **profondità di -11,50 metri su tutta la sua asta**; ipotesi questa sulla quale non dubito vi sia una **generale condivisione** in quanto **non prevede l'utilizzo di casse di colmata a mare**), viene indicata, al più presto, entro il 2020.

## Quale sarà lo scenario dello shipping al 2020?

Molto si è scritto a riguardo del fenomeno che va sotto il nome di **“gigantismo navale”**.

Il **prof. Bologna**, ed altri studiosi, in più occasioni, hanno affermato che il **“gigantismo”** è in grado di produrre vantaggi solo per gli armatori che, beneficiando delle nuove tecniche di costruzione e dei nuovi motori a disposizione, riescono a impiegare navi di maggior **“intake”**(sino a oltre 18.000 teus), con i medesimi costi di una nave di minor **“intake”** (intorno ai 14.000 teus) varata anche solo pochi anni orsono.

Queste navi, di ultima generazione, generano invece **“costi”** per i porti che si candidano a riceverle; i quali si vedono costretti ad adeguare i propri fondali ai loro pescaggi, le banchine e le gru alle loro dimensioni ed infine le strutture portuali per un veloce inoltro e rilancio dei contenitori.

Facendo un esame dei costi e benefici, l’America ha ritenuto non conveniente accogliere queste navi ed ha limitato l’accesso ai propri porti prendendo a riferimento le caratteristiche delle navi che possono transitare attraverso il Canale di Panama.

A seguito di tali considerazioni, si è quindi aperta la discussione sulle rotte che vedranno l’impiego di queste mega navi.

Tuttavia, quel che è certo, è che l’inserimento sul mercato di queste **“nuove”** navi avrà come conseguenza la **“fuori uscita”** delle navi di **minor pescaggio e di maggiore anzianità di servizio**.

Pur considerando che i cantieri navali continueranno a costruire navi di **limitato intake**, in sostituzione di quelle messe fuori servizio ed avviate allo **“scrap”**; sarà da verificare al **2020** la consistenza di tale flotta e le rotte in cui queste navi saranno impiegate.

Attualmente le navi contenitori di **maggior intake** che toccano il porto di Ravenna sono in grado di trasportare sino 2.200 teus.

Di seguito il prospetto delle **caratteristiche nave medio-piccole** oggi in Servizio in Mediterraneo e non solo:

teus	Lunghezza	larghezza	pescaggio mt.
2000/2200	180/205	29/32	10,00/11,50
3400/3500	228/243	32,3	12,00/12,70
5000/5500	274/294	32/40	13,50/14,00
6500/7000	300	40	14,50

7800/8200

325

42,8

14,50/15,02

Come si vede, l'aumento di un metro della profondità del canale Candiano garantirebbe un pescaggio massimo di 10,60 (di giorno e con marea favorevole); ovvero neppure quanto necessita per far "atterrare" **tutte** le navi da 2000/2200 teus.

Un metro in più di profondità in Canale consentirebbe di sbarcare un minor numero di contenitori in un altro scalo Adriatico prima di toccare il porto di Ravenna, ma non eliminerebbe la necessità di "alleggerire" la nave.

Il rischio connesso con l'eventuale mancato ulteriore approfondimento del canale Candiano è quello di vedere, in futuro, il nostro porto ridotto al rango di porto "locale" e di perdere, quindi, le prerogative connesse al rango di porto "core" europeo.

L'espansione del traffico contenitori a Ravenna ne verrebbe definitivamente compromessa, perché Ravenna non sarebbe in grado di seguire la "**ripresa**" dei traffici ed il conseguente up-grade del naviglio impiegato, che vede nelle navi da **3500 teus di intake** la domanda prossima ventura.