

**COMUNE DI RAVENNA***Commissione consiliare n.9 "Porto, attività produttive, lavoro, transizione digitale"*

Piazza del Popolo, 1 – 48121 Ravenna

Mail: segreteriacommissioni@comune.ra.it

**Verbale seduta Commissione n. 9 del 25.09.2024****Approvato in C9 l'11.12.2024**

Il giorno mercoledì 25.09.2024 la Commissione consiliare n.9 "Porto, attività produttive, lavoro, transizione digitale" si è riunita alle ore 15.00, in modalità mista, per discutere il seguente odg:

- approvazione verbali sedute precedenti;
- esame mozione PD 193/2024 proposta dal Capogruppo Alvaro Ancisi gruppo "Lista per Ravenna", e sottoscritta da Ancarani "Forza Italia", Grandi "Viva Ravenna", Esposito "Fratelli d'Italia", avente ad oggetto: "Prospettive preoccupanti per lo sviluppo del porto di Ravenna".

Componenti Commissione n.9					
Ancarani Alberto		Forza Italia	X rem	15.09	16.41
Ancisi Alvaro		Lista per Ravenna	X	15.00	16.41
Buzzi Gianmarco		PD	X rem	15.15	16.41
Buonocore Davide		Lista de Pascale Sindaco	x	15.00	16.41
Donati Filippo		Viva Ravenna	assente	/	/
Esposito Renato		Fratelli d'Italia	X rem	15.00	16.41
Graziani Nadia		PD	X rem	15.00	16.41
Francesconi Chiara		Gruppo Misto	assente	/	/
Rolando Gianfilippo Nicola		Lega Salvini Premier	assente	/	/
Schiano Giancarlo		M5S	X rem	15.11	16.51
Valbonesi Cinzia		PD	X	15.13	16.41
Vasi Andrea		PRI	assente	/	/
Verlicchi Veronica		La Pigna	X rem	15.00	16.41

I lavori hanno inizio alle ore 15.05

In apertura il Presidente C9, **Davide Buonocore**, introdotto brevemente l'ordine del giorno in esame, procede all'appello e all'approvazione, per la C9, del verbale della Commissione n. 1-9 del 24.06.2024.

Presentando la mozione, **Alvaro Ancisi** sottolinea come nel traffico container il porto di Ravenna sia sceso 'dolorosamente' del 5.3% dal massimo storico del 2022 al '23.

Il futuro del porto si fonda proprio sullo sviluppo del traffico container, strategico per il suo sviluppo a livello internazionale, grazie in particolare al grande progetto dell'Hub portuale di Ravenna.

Dalla fase 1 del progetto in questione, ancora in corso, si è passati anticipatamente alla fase 2, al fine di scavare i fondali sino a 14.5 metri, non solo nel porto canale, ma pure in mare, per 17 chilometri oltre la sua imboccatura, soprattutto per costruire, nell'area Trattaroli Destra, su 360 mila metri quadrati di terreno vergine, un nuovo maxi terminal container, per movimentare 500 mila unità di TEU.

22 anni fa, quando SAPIR costituì la società TCR (Terminal Container Ravenna) pubblico-privata, l'obiettivo era raggiungere in tempi rapidi i 300 mila TEU, cioè quanti ne può contenere il terminal in darsena San Vitale, di proprietà della stessa SAPIR, risultato però da cui si è rimasti sempre assai distanti.

Il Consigliere ricorda gli studi di Fedespedi (Federazione delle imprese di spedizione nazionali) che, analizzando gli effetti della crisi di Suez nei primi tre mesi 2024 sui container movimentati nei porti italiani principali, rileva che i porti adriatici sono andati in grave sofferenza, con una riduzione dei volumi di traffico pari al 15.8% nello scalo ravennate.

UNCTAT (Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo) fa poi notare il calo a carico del porto di Ravenna, una diminuzione dell'11% rispetto ai secondi sei mesi del '23, che lo pone in fondo alla graduatoria nazionale, al dodicesimo posto su quindici, precedendo soltanto porti minori e marginali.

Il porto canale di Ravenna per la sua natura non potrà mai accogliere navi davvero grandi, non tanto a causa del pescaggio, quanto per la cosiddetta 'curva di Marina di Ravenna', davvero troppo stretta. Come conseguenza il porto di riferimento, anche soltanto dell'Emilia - Romagna, non è Ravenna, bensì quello ligure di La Spezia.

Le crisi attualmente in atto che gravano sul mar Nero, sul Mediterraneo orientale e su Suez pongono ulteriori notevoli ostacoli per il nostro porto, 'allontanandolo' soprattutto dall'Asia, dal mar Rosso, dal Golfo persico e dall'India.

Per tutte queste ragioni, a giudizio di Ancisi, occorre procedere ad una profonda riflessione sulla Fase 2 del progetto HUB portuale, circa l'immediata creazione di un nuovo terminal container para pubblico, in Trattaroli Destra.

Da qui l'opportunità dell'invito da parte del Consiglio comunale al Sindaco ad attivarsi affinché le ingenti risorse finanziarie della Fase 2 del progetto vengano indirizzate, almeno fino a quando non si sarà in possesso di prospettive 'sicure' sul pieno utilizzo del terminal container 'storico' in Darsena San Vitale, non già verso un nuovo terminal in Trattaroli Destra, ma in direzione di opere finalizzate a potenziare la funzionalità del porto esistente, ad introdurre collegamenti ferroviari e stradali che ne contrastino le odierne deficienze e ad abbattere i costi dei servizi portuali.

I dati vanno contestualizzati, secondo **Renald Haxhibeku**, e limitarsi soltanto a registrare quelli che sono i traffici e i volumi del porto di Ravenna negli ultimi anni, inficiati per giunta da contesti negativi, non rende ragione di una realtà dinamica e in evoluzione come quella del nostro porto.

Al contrario è bene valorizzare l'operatività di Ravenna con le sue potenzialità. Autorità di Sistema Portuale sta portando avanti con successo la prima fase dell'Hub portuale, realizzata anzi con largo anticipo rispetto alla tabella di marcia, in vista della realizzazione di un nuovo terminal container.

Il documento, pertanto, appare 'chiaramente e prettamente politico', nel senso che va a mettere in dubbio l'utilità del nuovo terminal container: 'guardiamo', invece, a quello che ci si sospetta tra una ventina di anni.

Riviste autorevoli confermano in proposito l'aumento della domanda di materiale su container in tutto il mondo, le grosse compagnie hanno già provveduto a prenotare navi sempre più capienti, 'di stazza'; con il 'gigantismo navale' anche il porto di Ravenna vedrà a cascata un interessante ritorno.

Senza l'approfondimento dei fondali le grosse navi non possono entrare, ma vi sono tutte quelle navi dette navi di connessione, 'an sillery', con le navi grosse.

Al giorno d'oggi viviamo in un contesto in cui le grosse navi devono circumnavigare l'Africa per andare in estremo Oriente, quindi costi maggiori, con tutte le compagnie impegnate a cercare soluzioni alternative rispetto al difficile odierno momento: a Ravenna abbiamo tutta una serie di investimenti mai visti in precedenza, con finanziamenti pubblici e privati, 'per far sussistere il lavoro stesso'. Senza banchine efficienti, senza fondali più profondi, il porto e l'intera filiera rischiano di soccombere.

L'asset portuale è importante, va preservato, va migliorato, occorre una buona collaborazione tra gli enti. Il documento proposto si mostra assai 'ingeneroso' nei confronti della città, tra i firmatari, tra l'altro, figura anche Renato Esposito a cui 'voglio ricordare' come il vice Ministro Bignami recentemente, in occasione di una visita a Ravenna, abbia pubblicamente affermato che il nuovo terminal di Ravenna è un investimento imprescindibile per la crescita della città e della Regione Emilia - Romagna. Un documento, conferma Haxhibeku, molto 'pretestuoso', in cui si attacca, tra l'altro, nuovamente SAPIR che è impresa privata a partecipazione pubblica.

Ancisi, si inserisce **Renato Esposito**, si è dilungato su aspetti molto tecnici che non 'mi' appartengono, e non appartengono neanche a tanti altri; si parla di gigantismo navale in atto in tutto il mondo, ma le navi enormi non verranno mai nel nostro porto, perché il 'famoso' curvone impedisce il loro accesso.

Anche il ragionamento sui fondali rappresenta in sé' una bella cosa', ma all'atto pratico è tutto da discutere.

Bignami, in realtà, ha sostenuto che sono prioritari anche i collegamenti ferroviari: se ne parla da trent'anni e non sono mai stati realizzati e Haxhibeku, unitamente a tanti altri colleghi della maggioranza, sembra dimenticarsi di questo elemento, ricordando solamente 'quanto fa loro comodo'.

Se i numeri forniscono indicazioni, dovremmo limitarci a seguirle: come politici non siamo tenuti ad essere dei tecnici, dobbiamo valutare il lavoro dei tecnici e poi compiere delle scelte. Dovremmo migliorare ciò che già abbiamo e, soprattutto, valutare o meno l'opportunità di investimenti ulteriori, che

potrebbero servire, ma in un contesto diverso. Qui nessuno vuole rinunciare a degli investimenti, a sviluppare l'economia, Ancisi ha semplicemente detto di dirottare quegli investimenti, a suo giudizio forse non opportuni, verso cose molto più opportune e al momento necessarie.

Non nasconde perplessità **Maurizio Marendon**, esperto Lista per Ravenna. Vi sono soldi messi per realizzare 'cose che non dovrebbero assolutamente essere fatte': l'escavo del canale sino a 14.5 metri rappresenta una 'assurdità unica' per il porto di Ravenna, la nave più grande mai entrata aveva un pescaggio di 10.5 metri, navi con larghezza superiore a 38 metri 'non ne possiamo avere...' Costruire navi portacontainer sempre più grandi non significa che arriveranno in Adriatico. Tutte le grandi compagnie lasciano i contenitori a Malta, Gioia Tauro e Pireo, poi arrivano le navi di feederaggio per portarli a Ravenna e nei porti adriatici, con relativi aggravio di costi, di tempistiche, di noli e tutto ciò pone già l'Adriatico 'al di fuori del mercato', senza considerare, inoltre, in tempi recenti la guerra Russo-Ucraina, il medio Oriente con gli 'spari' verso le navi che devono passare per il canale di Suez etc

Insomma, è un assurdo 'buttare via' 83 milioni di euro per un escavo del canale! Perché non ricorrere a tali risorse per procedere ad uno sgravio delle tariffe? E ancora: perché i prodotti 'finiti' non vengono a Ravenna, ma vanno a La Spezia 'ad imbarcare'? Perché risulta più semplice, più diretto, meno costoso. Per quale motivo, poi, SAPIR non ha mai realizzato un accordo per tenere le argille, con tutte le ceramiche dell'Emilia-Romagna al fine di 'avere indietro' il prodotto finito?

12.5 metri? 'stupendo' per il nostro porto, di più non può essere e rimane sempre il problema della 'curva' di Marina di Ravenna.

L'assessora **Anna Giulia Randi** desidera chiarire anzitutto di 'essere qui' per difendere e ribadire una scelta della Giunta nello scorso mandato, del Sindaco e il nuovo terminal container conferma la correttezza e la lungimiranza di un investimento strettamente correlato alla competitività del nostro porto.

Se si vuole che le navi portacontenitori continuino a 'scalare' il porto di Ravenna è necessario trasferire l'attuale terminal in penisola Trattaroli. Come rimarcato da Haxhibeku, oggi assistiamo al fenomeno del gigantismo navale, con le compagnie navali impegnate a costruire navi sempre più grandi per una questione di 'economia di scala': più carico vi è a bordo e più cala il nolo.

Il paragone con il porto di La Spezia, poi, appare del tutto fuori luogo; le merci che provengono per l'imbarco e che arrivano per lo sbarco nel porto di Ravenna – 'catchment' – vengono consegnate o ritirate nel raggio di 200 chilometri. Il nostro porto de facto non costituisce il porto dell'Emilia-Romagna perché La Spezia dispone di collegamenti diretti con il resto del mondo, 'costa meno' spedire da La Spezia. Ed è proprio questo che Ravenna deve fare, vale a dire avere collegamenti sempre più numerosi ed efficaci e ne disporrà soltanto quando navi maggiori potranno arrivare 'a scalare' il nostro porto: ed ecco l'esigenza di farlo in penisola Trattaroli, capace di in maggior pescaggio.

La mozione racchiude inesattezze poiché si fa riferimento alla fase 2 quando, invece, la realizzazione della banchina del terminal container in penisola Trattaroli rientra nella fase 1: si lavorerà su un'area privata di SAPIR, ente para pubblico, ma anche con soci privati. L'Autorità Portuale ha ricevuto le risorse finanziarie dal Cipe e occorre procedere, quasi pena la revoca del finanziamento pubblico. La fase 2 'è un'altra cosa', interessa i 14.5 metri di approfondimento del canale e l'impianto di soil whasing.

Quando si considera un terminal container, aggiunge Randi, dobbiamo pensare all'indotto che l'investimento porterà per l'intero nostro territorio.

Rivolto ad Haxhibeku, **Alberto Ancarani** desidera precisare le motivazioni che lo hanno spinto a sottoscrivere la mozione. La storia di questa città è costellata di scelte di investimenti sbagliati che si sono rivelati tali negli anni seguenti. L'Autorità Portuale risponde allo Stato che l'ha formalmente nominata, ma ciò non toglie che alcune scelte possano rivelarsi non felici.

Nella mozione, poi, si parla di SAPIR: a riguardo nel programma di mandato di de Pascale figurava la separazione tra le attività di operatore portuale e quelle di gestione delle proprietà immobiliari attorno al canale portuale, ma questo non è avvenuto!

Portare in Consiglio comunale una mozione 'come questa' non rappresenta 'lesa maestà'. In particolare, inoltre, su cosa abbia fatto il Sindaco affinché Ravenna diventasse il porto dell'Emilia-Romagna, lo stesso Assessore riconosce che è La Spezia, non Ravenna.

Rivolto a Randi, **Merendon** sostiene con forza che le 'vostre' scelte sono state 'sbagliatissime': vi siete indirizzati verso un unico ente, SAPIR, mentre Setramar ha dovuto 'trovare' una compagnia americana per poter sopravvivere. 14.5 metri, poi, per un terminal container 'non servono assolutamente', basti pensare che una nave da 57.000 tonnellate 'pesca' 10.5 metri, non 14.5.

Questi fondi sono stati predisposti dal Ministero e allora si dica ad Autorità Portuale di contattare il Ministero per dirottarli 'su altre cose'.

**Ancisi** riconosce di potere anche rivedere qualcosa della mozione, ma non dimentichiamo che ventidue anni fa vi fu la scelta della città, non dell'opposizione, di associare la SAPIR ad una società assai importante in questo campo e di costituire il TCR, con l'obiettivo 'fondamentale' di giungere a 300.000 Teu annui rapidamente: ora rispetto ad allora 'si è tornati indietro!' I collegamenti stradali e ferroviari sono sempre quelli! E la Giunta comunale ha più volte ribadito che il porto di Ravenna deve essere il porto dell'Emilia-Romagna...

'Noi' non diciamo che non si possa arrivare a 14.5 metri, però prima si porti in fondo la fase 1, la si sperimenti, poi eventualmente si proceda per i 14.5 .

La mozione si potrà forse 'scrivere meglio', oggi però è senz'altro più importante potenziare la funzionalità e l'attrattività del porto esistente: quindi 'la sospenderei' per rivederla, non certo stravolgerla, disposto a ricevere contributi fattivi.

I lavori hanno termine alle ore 17.41

Davide Buonocore    presidente c9

Antonella Guitti    segreteria

Paolo Ghiselli      segretario verbalizzante