

Porti

Ravenna
14 Ottobre 2016

"Cereali, un traffico da difendere a tutti i costi"

Serata al Propeller club dedicata all'importanza delle merci secche



14 Ottobre 2016 - Ravenna - La movimentazione dei primi otto mesi dell'anno – riferita al porto di Ravenna – è stata pari a 17.482.928 tonnellate di merce, l'8,7% in più rispetto allo stesso periodo del 2015. In primo piano le merci secche, che hanno segnato un aumento del 9,1% (971 mila tonnellate).

La crescita più rilevante in valore assoluto riguarda il comparto alimentare, derrate alimentari solide e prodotti agricoli, pari a 2.885.096 tonnellate, con 480 mila tonnellate in più (+20,0%), grazie soprattutto all'aumento del granoturco (oltre 250.000 tonnellate in più), proveniente perlopiù da Usa, Bulgaria e Ucraina, delle farine e dei semi soia e di girasole, proveniente soprattutto da Brasile e Argentina.

Il presidente del Propeller club ravennate, Simone Bassi, ha aperto con questi dati la serata dedicata all'importanza dei traffici di cereali e di prodotti agroalimentari in generale per il porto di Ravenna, uno dei primi in Mediterraneo per questa tipologia di merci.

Una tradizione che affonda le radici ai tempi di Serafino Ferruzzi ("Il primo esperto mondiale di logistica" come lo hanno definito i due relatori della serata, Marco Migliorelli, presidente degli Spedizionieri, e Carlo Licciardi, presidente nazionale dell'associazione cerealisti e ad di Noble Resource). Presente all'incontro il vice sindaco con delega al Porto, Eugenio Fusignani, e il vice presidente nazionale di Federagenti, Alessandro Santi.

"Vorrei subito chiarire – ha esordito Migliorelli – che produzione nazionale e importazioni di cereali non sono in contrapposizione. Lo dico perché in questo periodo si leggono molte polemiche e interpretazioni distorte di come si muove il mercato e delle esigenze del nostro fabbisogno interno". "La nostra associazione – incalza Licciardi – ci invita a fare una corretta informazione verso i consumatori perché l'import è necessario, senza demagogia e senza demonizzazione".

A Licciardi il compito di illustrare dati importanti, a integrazione delle tesi di Migliorelli: il fabbisogno nazionale è pari a 37 milioni di tonnellate. Di queste 19 milioni vengono dalla produzione nazionale (51%) e 18 dall'import (49%). Nel caso di grano, mais e orzo le percentuali sono più a favore del mercato interno (56-57%) mentre l'import si ferma al 43-44%. Il trend di crescita della popolazione mondiale è alla base dell'aumento del consumo di cereali e, quindi, della necessità di crescenti approvvigionamenti.

“Dal 1985 al 2005 – ha spiegato Licciardi – il trend dell’import di mais in Italia, ad esempio, è stato stazionario. Dal 2005 c’è stata una impennata delle importazioni perché, purtroppo, in Italia si produce male a livello agricolo. Per anni gli agricoltori hanno seminato mais su mais, distruggendo i terreni perché non è stata mai fatta la rotazione delle colture. Di qui i problemi delle aflatossine”. Al posto del mais è stata quindi piantata la soia. L’effetto: aumentate le importazioni di mais, visto quasi il dimezzamento della produzione nazionale, e calo di quelle di semi di soia.

La proiezione di alcune slide ha favorito la comprensione delle problematiche e ‘giustificato’ il claim della serata ‘Leader sì, ma attenzione...’.

Il gap dei fondali è rilevante. Ravenna è a 10,50 metri, Venezia a 11,50 e Koper a 12.50. La profondità si traduce anche sulle percentuali di crescita dei traffici specifici: rispettivamente + 8%, + 40%, + 13%. Venezia è il primo competitor nei cereali di Ravenna. Di qui l’invito agli enti pubblici a impegnarsi nell’approfondimento dei fondali del Candiano, “smettendola di pretendere dagli operatori chissà cosa, perché i terminalisti hanno già investito molto”. A questo punto entra in campo la sanità pubblica con i costanti controlli sulla merce.

A Migliorelli, in chiusura, il compito di elencare le strategie necessarie per mantenere la competitività. “Occorrono investimenti pubblici nelle infrastrutture portuali in coerenza con il piano nazionale della portualità. Quindi, per Ravenna, maggiori fondali, sviluppo viario e ferroviario, varco centralizzato per l’uscita delle merci. Necessaria l’attivazione immediata dell’Autorità di Sistema, con la contemporanea velocizzazione del traffico mercantile da parte delle Dogane. Auspico che il tavolo di partenariato locale, dove sono relegati gli operatori portuali, venga coinvolto nelle vicende portuali. E’ poi necessario il superamento delle condizioni di vendita ex works per non rinunciare alla posizione di dominus della logistica a beneficio del Pil”.

In apertura di serata Bassi ha accolto i nuovi soci del club: l’avv. Claudio Ghigi, l’ad di Bunge Italia, Alessandro Vitiello, Riccardo Sabadini e Mauro Pepoli, presidente e ad di Sapir. Il vice sindaco Fusignani è nuovo socio onorario.

