

Ravenna

È UNO DEI LEADER DELLO SHIPPING MONDIALE

Il colosso Cosco fugge da Genova e valuta il porto di Ravenna

Sabadini (Sapir): «Il sistema logistico dell'Emilia Romagna deve candidarsi e oggi ha le carte in regola per farlo»

RAVENNA
ANDREA TARRONI

Un segnale netto, incontrovertibile. Una circolare ai propri clienti, con un messaggio che non può indurre fraintendimenti: «A Genova la situazione di caos non ci consente più di utilizzare lo scalo. Utilizzate, in alternativa, Trieste e Ravenna». La voce corre nella stampa specializzata e ne dà notizia anche il *Sole24Ore* perché a inviare il dispaccio è uno dei grandi colossi dello shipping mondiale: la cinese Cosco. La stessa che detiene, come braccio economico dello stato orientale, il porto del Pireo e che movimentata con 800 navi ben 56 milioni di tonnellate di merci.

La situazione ligure è sotto gli occhi di tutti, fra crollo del ponte Morandi e condizioni impraticabili di vari sottopassi autostradali. Persino l'armatore Ignazio Messina, che ha come base proprio Genova, attraverso un colloquio col *Corriere Romagna* com-

piuto dal suo agency manager, Riccardo Cantelli, non nascondeva «le problematiche che stiamo vivendo in Liguria e in Basso Piemonte» e il probabile crescente utilizzo del fronte Adriatico per «sfruttare al meglio le nostre imbarcazioni».

Si tratta delle più grandi al mondo, e una delle loro ammiraglie (la Jolly Vanadio) aveva attraccato alla Sapir nel maggio scorso. Ora, il presidente del Terminal, Riccardo Sabadini, commenta questa ulteriore apertura su Ravenna leggendola però in primis come «un elemento che deve far ragionare il Paese: se un grande player come Cosco dà quel giudizio su un grande porto italiano dobbiamo innanzitutto pensare come sistema Italia a non perderlo».

E se nel radar del gigante cinese ci sono ora oltre a Ravenna e Trieste anche La Spezia e Venezia, secondo il "numero uno" di Sapir bisogna partire da un presupposto: «Un vettore come Cosco non



Cosco movimentata con 800 navi e ben 56 milioni di tonnellate di merci

programma le toccate dei prossimi 15 giorni, ma pensa con una visione di medio-lungo periodo. Sbaglieremmo se interpretassimo questo passaggio come un bivio da *mors tua, vita mea* – premette Sabadini –. Ma è chiaro che se stanno valutando alternative, il sistema logistico dell'Emilia Romagna deve candidarsi e oggi ha tutte le carte in regola per farlo».

Corroborato dalla positiva riuscita dell'operazione con la Jolly

Vanadio, Sabadini sottolinea che «il porto di Ravenna, riferimento della regione geografica per i traffici verso il Nord, ha fatto i compiti a casa. Sapir ha concluso le operazioni burocratiche per gli ampliamenti, Autorità portuale è riuscita a portare a compimento l'affidamento dei lavori del Progetto Hub e ora si attendono solo le tempistiche tecniche per l'entrata in scena ufficiale del General Contractor. Intanto con la demolizione del Ponte Teodorico –

elenca il presidente del Sapir – abbiamo gli spazi per il passaggio dei treni dalla sagoma di ultima generazione e le Ferrovie hanno finanziato i nuovi collegamenti. I grandi player internazionali – sottolinea – hanno a noia la formula italiana del *faremo*. Noi possiamo affermare che *stiamo facendo*, e questo è un buon vantaggio competitivo. Ravenna e l'Emilia Romagna è giusto pertanto che giochino la loro partita».

© RIPRODUZIONE RISERVATA