

Secondo porto in Italia per approvvigionamento delle materie prime

Le importazioni nello scalo romagnolo sono notevolmente incrementate nell'ultimo anno passando dai 23,3 milioni di tonnellate del 2021 ai quasi 24 milioni nel corso del 2022. Specie grazie a materie alimentari, chimiche e per l'industria della ceramica di Sassuolo

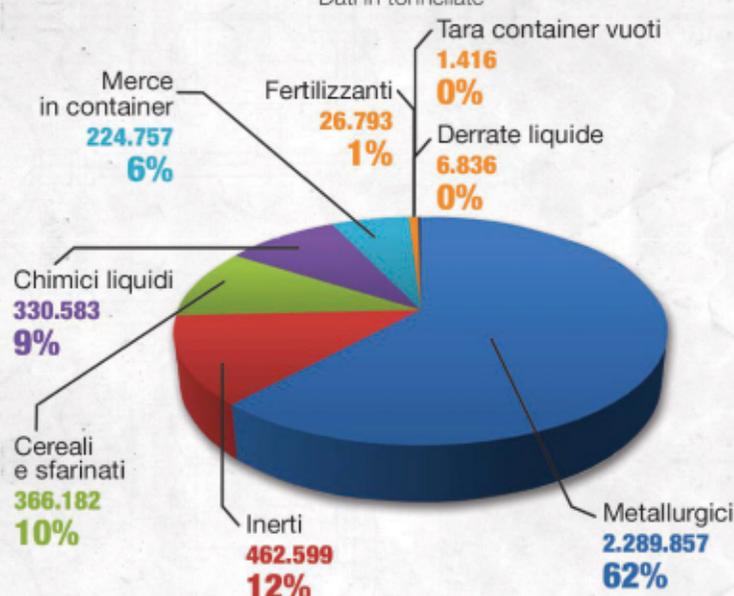
ROMAGNA

ALESSANDRO CICOGNANI

Con quasi 27,4 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2022, il porto di Ravenna svolge un ruolo tra i più centrali del Paese quando si parla di scambi commerciali via mare. Un asset strategico per il mondo dell'industria, che nel tempo ha tra l'altro rafforzato la sua rilevanza tra i grandi corridoi logistici del Nord Italia. A testimoniarlo sono i numeri dell'ultimo rapporto "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" realizzato da Contship Italia Group e da Srm. Presentato la scorsa settimana a Milano, lo studio ha messo in luce le peculiarità dello scalo romagnolo che, in questi anni, sarebbe appunto divenuto sempre più importante nelle rotte commerciali import ed export delle aziende che operano sul territorio nazionale.

Dalle analisi effettuate dai due istituti di ricerca, emerge in modo chiaro come Ravenna sia il secondo porto per importanza quando si parla di approvvigionamento di materie prime. Se Genova rimane saldamente in prima posizione tra i porti maggiormente utilizzati nelle operazioni di import, lo scalo che si affaccia sul canale Candiano oggi ha superato Venezia, con il 38% delle imprese che dichiarano di sfruttare Ravenna per gli arrivi via mare, specie per gli ordinativi provenienti dal

Traffico ferroviario 2022 per categoria merceologica
Dati in tonnellate



«Punto di riferimento per le rotte di Mediterraneo e Mar Nero»

ROMAGNA

ALESSANDRO CICOGNANI

Con la speranza di archiviare la decrescita 2022 alla voce congiuntura economica, "intermodalità" rimane la parola del futuro quando si parla di traffici portuali. Ne è convinto Alessandro Panaro, responsabile trasporti marittimi di SRM, il centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo che ha condotto la ricerca "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" insieme al gruppo Contship.

Partiamo da un'analisi di carattere generale. In che contesto opera il porto di Ravenna? E quali sono le sue peculiarità?

«Geograficamente parlando, lo scalo opera nell'asse dell'alto Adriatico, dove oggi si concentra circa un quarto dei traffici portuali italiani, con una competizione costituita prevalentemente da Venezia e Trieste. L'aspetto interessante è che, comunque, si tratta di porti con peculiarità ben specifiche, con Ravenna che negli anni si è affermata soprattutto nel mercato del dry e delle materie prime. Lo scalo ha avuto uno sviluppo limitato sul settore dei container dove comunque intercetta traffici interessanti ed ha margini di miglioramento, ciò accade per via della sua profondità ancora piuttosto modesta, specie da quando si è affermato sempre più il gigantismo navale».

Con gli approfondimenti previsti dal progetto Hub, però, si dovrebbero aprire nuove sfide.

«Una volta ultimato l'escavo a 14,5 metri di profondità si parla di poter accogliere navi da cinque/seimila Teus, che fino ad alcuni anni fa erano considerate medie, oggi invece sono diventate medio-piccole, grazie a queste si potrà offrire una maggiore varietà di rotte al sistema produttivo. Tuttavia, il passo in avanti sarà notevole,

perché Ravenna è tra l'altro interessata da una Zona logistica semplificata voluta dalla Regione Emilia-Romagna, che potrà dare impulso ad ulteriori investimenti e iniziative. Intesa Sanpaolo, tra l'altro, ha messo a disposizione un plafond specifico di 5 miliardi per le imprese che faranno investimenti in queste aree».

In un periodo nel quale si parla sempre più di reshoring, come impatteranno questi strumenti sulla filiera?

«Per l'Emilia-Romagna l'impatto potrebbe essere davvero rilevante, dato che storicamente ha una filiera produttiva che importa ed esporta molto via mare con il lungo raggio; circa il 70% del totale sono rotte intercontinentali. E oggi questo vuol dire avere una logistica molto vulnerabile come ci hanno insegnato gli shock economici che abbiamo avuto in questi anni. Far crescere il corto raggio vuol dire anche dare spazio agli armatori italiani notoriamente specializzati su questi tipi di rotte».

Quali saranno le sfide del futuro, secondo lei, per lo scalo portuale ravennate?

«Il modello da perseguire deve essere quello del green port. Il Pnrr, come abbiamo visto, spinge verso un sistema sempre più sostenibile e digitalizzato; quindi, il porto del futuro dovrà essere un punto di riferimento non solo nelle aree di traffico, ma altresì per la sua capacità di offrire un servizio dal punto di vista energetico e saper sburocratizzare quanto più possibile gli adempimenti grazie a procedure digitali».

Cosa si intende per sostenibilità?

«Ci sono mille aspetti; le faccio un esempio: oggi ci sono sei o sette tipologie di carburanti differenti con cui viaggiano le navi, gnl, metanolo, idrogeno, litio. Ecco allora che la capacità di rispondere alle diverse tipolo-

gie di rifornimento determinerà anche la competitività di un porto. Se la nave si può rifornire viene, altrimenti no; Ravenna sta lavorando molto su questo».

Dallo studio che avete effettuato Ravenna sembra star assumendo un ruolo sempre più rilevante come realtà portuale, almeno lato importazioni. Lo conferma?

«In quanto punto di riferimento per le rotte Mediterraneo, ma anche del Mar Nero, si pensava che lo scalo avrebbe sofferto a causa della guerra. In realtà non è stato così, perché i traffici sono rimasti stabili o con cali sopportabili, i dati del 2022 mostrano grande impatto da parte dello scalo; il calo della metallurgia e dei prodotti carboniferi lo ritengo un dato congiunturale. Se parliamo di import-export, Ravenna ha una chiara vocazione per l'importazione di materie prime, mentre ha un minore sviluppo sull'export per via della carenza di servizi diretti e, come dicevamo prima, per la filiera molto lunga dell'imprenditoria regionale specie quella sul versante occidentale».

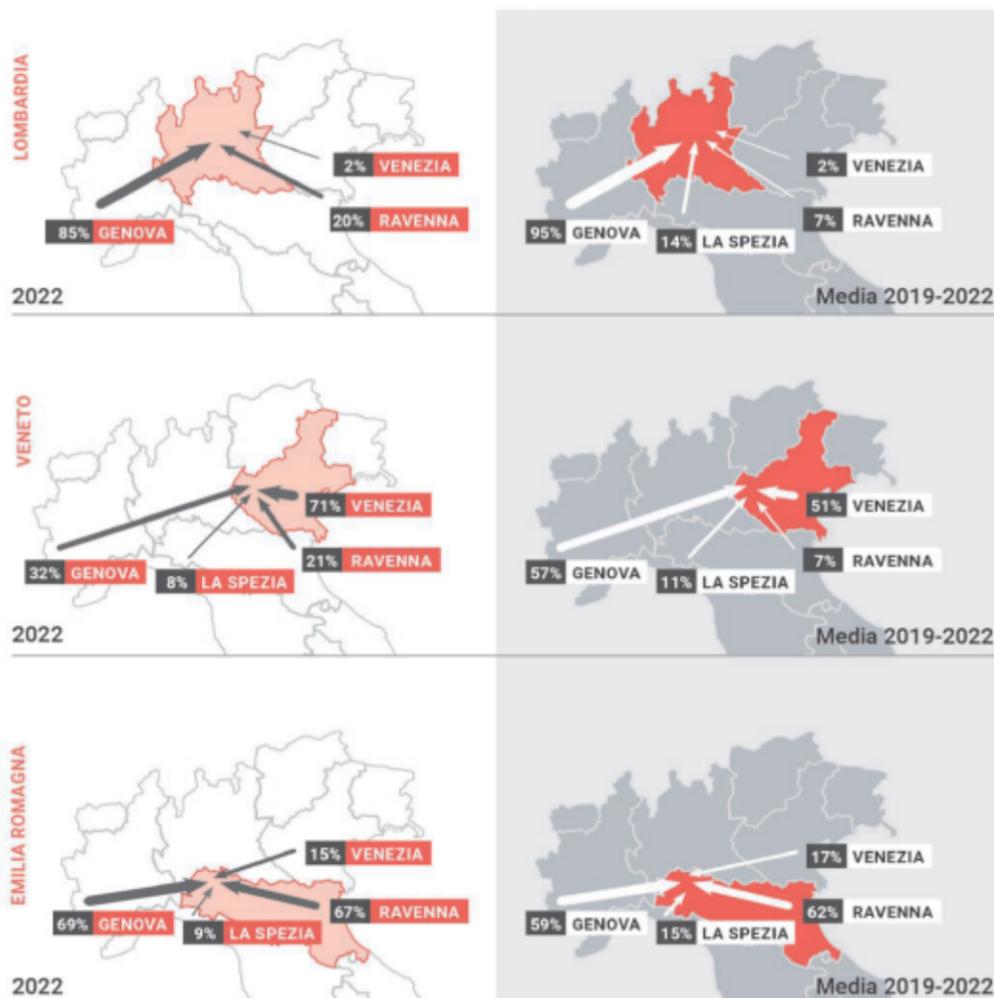
Uno sguardo all'intermodalità. Il calo del 2022 è stato evidente, si tratta di un caso dovuto al contesto macroeconomico?

«Come evidenzia la nostra ricerca l'intermodale è sceso in tutto il Paese. Sono numeri giustificati dalla congiuntura attuale, perché il nostro Paese invece ha bisogno di traffici sempre più intermodali, tanto è vero che fino al 2021 sono costantemente cresciuti; e il motivo è anche di natura economica, in quanto la loro convenienza è agganciata anche al profilo dei costi. Oggi non è più così a causa dei rincari energetici, per questo dico che se le bollette continueranno a rimanere elevate, l'Italia intera andrà incontro a problemi seri sul versante della logistica».

Confronto regionale | Quale porto la sua azienda utilizza prevalentemente nelle operazioni di import via mare?

Fonte: SRM/Contship

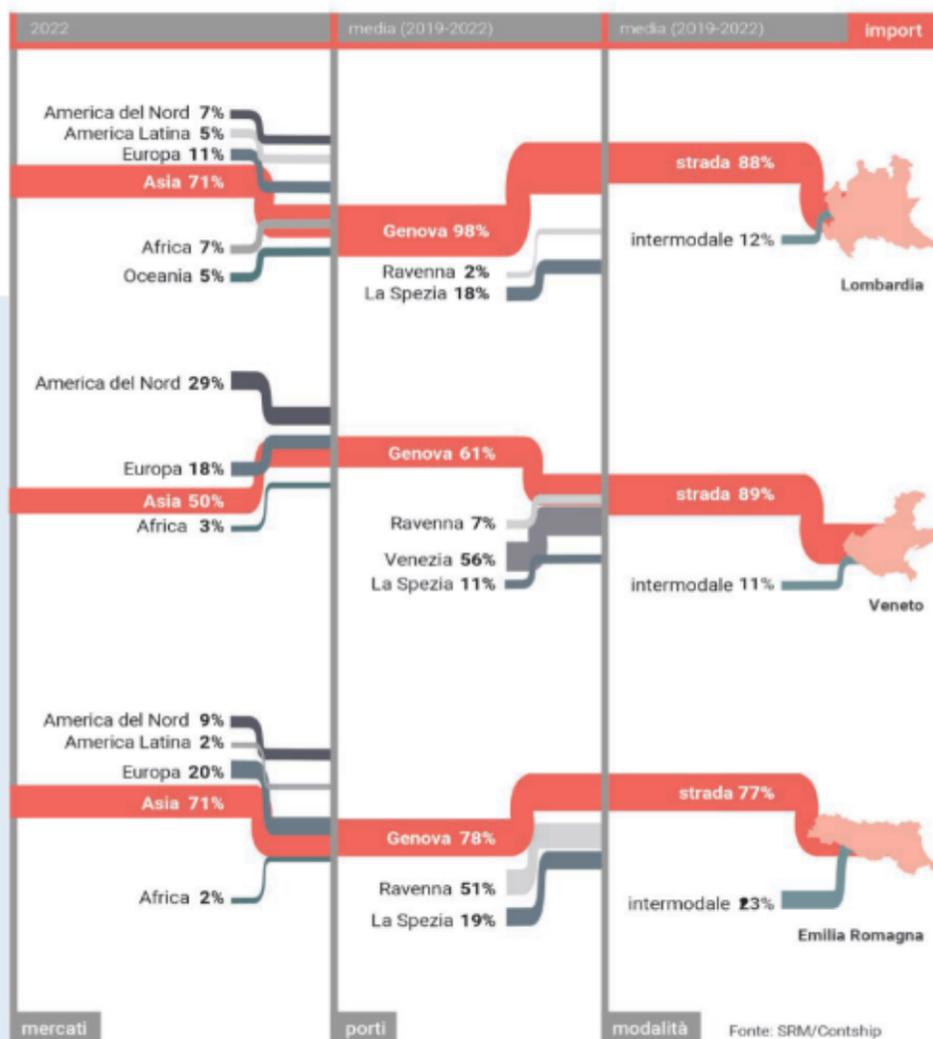
% di aziende; possibilità di esprimere due preferenze



Confronto regionale | Corridoi logistici in import

Rappresentazione del flusso principale

Infografica dei percorsi scelti dalle imprese intervistate per l'importazione della propria merce via mare; % di aziende; possibilità di esprimere due preferenze per porti e mercati



Mar Nero (e ora c'è anche la novità del Bangladesh, per via dell'accordo con la compagnia Kalypto).

Osservando i dati diffusi dall'Autorità di sistema portuale, si può notare che le importazioni di merci nello scalo romagnolo sono aumentate notevolmente anche nell'ultimo anno, passando dalle 23,3 milioni di tonnellate movimentate nel 2021 alle quasi 24 dell'anno scorso, grazie soprattutto alla sempre maggiore centralità di questa realtà portuale per quanto concerne l'arrivo di materie prime ali-

mentari, chimiche e per l'industria ceramica di Sassuolo.

Le rotte dell'import

Approfondendo l'indagine con un confronto dei comportamenti adottati dalle imprese a seconda della regione di appartenenza, si può notare come le decisioni a livello di logistica mutino piuttosto sensibilmente. L'85% delle aziende operanti in Lombardia, ad esempio, dichiarano di sfruttare lo scalo di Genova per le operazioni di import via mare (stando allo studio di Contship e Srm), mentre Ravenna ha una percentuale di gradimento del 20%. Spostandosi in Emilia-Romagna, i numeri di Genova scendono sensibilmente, attestandosi al 69%, mentre Ravenna cresce fino a raggiungere il 67% delle preferenze. Diverse ancora sono le cifre del Veneto, dove Venezia, che aveva numeri del tutto marginali nelle altre due regioni, sale al 71% come porto maggiormente utilizzato, mentre Genova scende al 32% e Ravenna al 21%.

Meno forti sull'export?

Quando si parla di porti di partenza, quindi di export, le cose cambiano radicalmente. A livello generale, con il 24% di preferenze, Ravenna si attesta quale terzo scalo nazionale per le esportazioni in container nell'area del Nord Italia, dietro a Genova e Venezia. Andando però nel dettaglio dello studio "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" si può notare come, in realtà, i dati disaggregati per regione siano notevolmente differenti l'uno dall'altro. Se guardiamo alla Lombardia, il porto prevalentemente utilizzato nelle operazioni di export via mare è saldamente Genova, mentre Ravenna è in seconda posizione con appena il 5% di preferenze. Spostandosi nel Veneto, la percentuale di preferenza per Genova scende al 51%, quella di Venezia diventa addirittura il 74% e Ravenna sale al 21%. Il confronto regionale termina proprio con il tessuto imprenditoriale dell'Emilia-Romagna, dove la percentuale di preferenza per lo scalo ravennate supera il 60% (nonostante nel 2022 la movimentazione di merci in uscita da Ravenna sia diminuita di oltre trecentomila tonnellate).

La verità è che quando si parla di spedizioni lo scalo romagnolo è storicamente e geograficamente meno appetibile rispetto a chi si trova sulla dorsale tirrenica. Specie se paragonato a Genova, che ha rotte dirette con le Americhe e la Cina. Lato export Ravenna ha infatti tratte limitate e il tessuto imprenditoriale regionale ha caratteristiche di lungo raggio nelle spedizioni via mare dei propri prodotti. Ecco perché ancora di più il progetto Hub potrebbe dare una rinnovata spinta alla crescita.

Intermodalità: il "crollo" dei treni

RAVENNA

Il contesto macroeconomico dell'ultimo anno sembra aver influito negativamente su un sistema di trasporto delle merci intermodale, che infatti mostra segni di una brusca frenata. Quanto consistente sia questo rallentamento lo testimoniano le statistiche diffuse dall'Autorità portuale, che nel 2022 ha visto il porto di Ravenna movimentare oltre 222 mila tonnellate in meno di merci su rotaia, con un calo netto del 5,7% rispetto al 2021 in termini di prodotti movimentati e una decrescita quasi del 10% in quanto a numero di treni. L'aspetto è tutto tranne che di secondaria importanza, perché l'intermodalità (con cui si intende il trasporto su ferro o su ferro e strada) è uno degli aspetti cardine della portualità romagnola del futuro. Attualmente lo scalo ravennate gode di 35 chilometri di binari e 10 società raccordate alla ferrovia, ma domani, quando il progetto Hub sarà giunto al termine, il distretto sorto attorno al Candiano avrà nuove ferrovie e, soprattutto, due stazioni merci per treni da 750 metri, frutto di un accordo già siglato con Rete ferroviaria italiana.

I motivi del crollo

È in questo contesto che analizzare il crollo dello strumento "rotaia" diventa importante. E la domanda è: cosa è accaduto nel 2022? Il conflitto tra Russia e Ucraina è la prima risposta ai dati, con una contrazione davvero forte dei treni dall'Est Europa carichi di cereali (meno 35,5% a Ravenna in confronto alle movimentazioni del 2021). Il secondo aspetto riguarda, invece, il tema dei costi energetici, che non solo ha reso il trasporto ferroviario meno conveniente, ma ha anche impattato notevolmente sulla supply chain delle aziende.

Che il percorso utilizzato dalle merci italiane sia stato meno intermodale lo testimoniano anche i numeri della ricerca di Contship e Srm, secondo cui appena il 5% delle imprese ha sfruttato le rotaie o il binomio rotaie-strade per il trasporto dei propri prodotti (in export i numeri sono ancora inferiori). C'è comunque un però, poiché nel trimestre 2019-2021 l'intermodale era sempre cresciuto, proprio grazie alla sua maggiore economicità, il che fa ben sperare per una rinnovata crescita negli anni a venire. Sempre che i costi energetici tornino su cifre meno onerose. **A.CIC.**



Alessandro Panaro, responsabile trasporti marittimi di SRM, il centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo che ha condotto la ricerca