

I punti
nevralgici



Focus

A sinistra le Bmw in arrivo al porto. Tcr e Sapir protagoniste dell'automotive. A lato una crociera in arrivo a Ravenna: il 2023 è stato un anno boom. A destra la nave rigassificatrice: Ravenna capitale dell'energia



Le nuove sfide del presente e del futuro

«Scalo strategico nel sistema italiano»

Uno dei più importanti dell'Adriatico, inserito nella ristretta lista degli 83 "core ports" europei. «Piattaforma logistica dell'economia circolare del distretto manifatturiero ad alta specializzazione nel settore offshore dell'energia e dell'industria»

In un mondo in continua evoluzione, che dopo la pandemia deve fare i conti con scenari di guerra e grandi cambiamenti e che ha subito la devastazione dell'alluvione, il porto di Ravenna guarda al presente e al futuro aprendosi a nuove sfide e ponendosi come scalo strategico nel sistema italiano. Capitale della logistica e dell'energia.

«Ravenna è anche una capitale europea dell'energia da almeno settant'anni e rappresenta uno degli esempi più straordinari di come patrimonio culturale, turistico enaturalistico possano convivere in maniera sana con un polo industriale, energetico, chimico e portuale creando benessere diffuso» ha detto il sindaco Michele dePascale in apertura della fiera Omc appena conclusa. «In questi anni abbiamo lavorato molto nell'ottica di strutturare politiche industriali per la

crescita economica del territorio, occupandoci in prima linea di progetti sui temi della portualità, dell'economia circolare, della chimica e dell'energia, senza arretrare di un passo rispetto ai temi della transizione ecologica. A tutto questo va aggiunto un porto che è uno dei più importanti scali dell'Adriatico, inserito nella ristretta lista degli 83 "core ports" europei e che ha una capacità naturale di essere una piattaforma logistica dell'economia circolare e un distretto manifatturiero ad alta specializzazione nel settore offshore dell'energia e dell'industria». A questo si aggiunge l'aspetto turistico: una stagione da incorniciare per le crociere che hanno portato a Ravenna un numero record di passeggeri. E di fronte alle difficoltà negli scambi commerciali - la movimentazione dei container è la



Il cantiere del progetto Hub portuale di Ravenna

prima a subire le conseguenze di un rallentamento dell'economia -, Ravenna si è aperta al mercato della auto. Bmw ha scelto lo scalo ravennate e mediamente 3/4 mila auto ogni quindici giorni partono in nave. Poi ci sono i lavori dell'hub portuale, escavo dei fondali e adeguamento delle banchine che non termineranno nel 2026 ma due anni prima, nel 2024, per la maggior

parte a giugno e un residuo a dicembre. Il contratto per l'accelerazione «è in piena esecuzione - ha spiegato il presidente dell'Autorità di sistema portuale Daniele Rossi -. Credo che questo sia un esempio virtuoso di buona gestione di un progetto da parte della pubblica amministrazione. I problemi non sono mancati, a cominciare dall'incremento dei prezzi dei materiali, però li stia-

mo risolvendo. Abbiamo ottenuto questo risultato mettendo in campo una buona collaborazione con il consorzio Rhama di RCM, che sta intervenendo in modo efficiente e collaborativo per la miglior gestione dei lavori».

E lo stesso porto è al centro della transizione energetica. «I progetti che sta seguendo l'Autorità portuale sono tutti parzialmente finanziati dal PNRR - ha sottolineato Rossi - e quindi garantiscono la piena sostenibilità economica. Il più importante è la realizzazione a Porto Corsini del sistema di cold ironing, cioè l'alimentazione delle navi ferme in banchina con energia elettrica prodotta da un grande campo fotovoltaico, che consentirà lo spegnimento dei motori e l'alimentazione della nave con energia "verde"».

Porto, le merci segnano un calo Positivi concimi e fertilizzanti

Il 2022 era stato invece un anno da record con 27,4 milioni di merce movimentata
Meno 21,6 % delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo

Se il 2022 era stato un anno da record con 27,4 milioni di merce movimentata, i primi otto mesi di quest'anno hanno fatto registrare un calo quasi del 6%, per la precisione del 5,6. Fino ad agosto, sono state movimentate complessivamente 17.635.470 tonnellate di merce, oltre un milione di tonnellate in meno rispetto allo scorso anno. Gli sbarchi sono stati pari a 15.415.706 tonnellate e gli imbarchi a 2.219.764, con un calo rispettivamente del 5,2% e del 7,7% in confronto ai primi 8 mesi del 2022. Tra gennaio e agosto sono arrivate 1.673 navi, 170 in meno (-10,2%) rispetto al 2022. A rallentare la movimentazione sono agroalimentare, semi oleosi e materiali da costruzione, oltre ai prodotti metallurgici e ai container.

Nei primi otto mesi di quest'anno le merci secche sono diminuite del 5,5% rispetto allo stesso periodo del 2022, quelle del comparto agroalimentare hanno registrato un -1,6% e i semi oleosi un -6%. Segno meno soprattutto per gli oli animali e vegetali (-28,2%). Male anche i ma-

teriali da costruzione che hanno movimentato complessivamente 2.994.876 tonnellate, in calo (-20,7%) rispetto allo stesso periodo del 2022. A calare è stata in particolare la movimentazione di materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo (-21,6%). Segno meno anche per i prodotti metallurgici (-4,5%) e quelli chimici (-3,7%) mentre i petroliferi fanno segnare un leggero aumento (+0,3%). Positivo il dato per concimi e fertilizzanti (+13,1%). Nei primi 8 mesi del 2023 i container sono diminuiti del 10,1%.

Allo stesso tempo il porto di Ravenna guarda al futuro, al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e viarie, con i due scali merci in sinistra e destra Candiano, e agli investimenti fatti: i nuovi fondali e le nuove banchine saranno pronti a partire dal 2024, con due anni di anticipo rispetto al programma. Un ultimo dato a livello nazionale: l'economia del mare in Emilia Romagna rappresenta 3,7 miliardi di euro in termini di valore aggiunto pari al 7% del totale nazionale.



Container in una foto di repertorio (Corelli)

L'economia ravennate

I DATI



Si guarda al futuro

Manifattura e commercio

La produzione manifatturiera ravennate cresce del 2,8% nel secondo trimestre dell'anno rispetto al 6,6% dei tre mesi precedenti, gli ordini dell'1,5% a fronte del 3,7%, la componente estera dello 0,4% rispetto all'1,4%. A soffrire sono in particolare le costruzioni, con un calo del 4,5%; stabile il commercio in sede fissa. Nonostante le difficoltà il sistema delle imprese ravennate continua a mostrare resilienza.

Crociere, il 2023 l'anno del boom

Nei primi 8 mesi 225mila passeggeri

Il turismo legato alle grandi navi ha un ruolo sempre più determinante nello sviluppo del settore. I numeri sono positivi e non solo in estate. Gli stranieri rappresentano il fattore di maggiore incremento

L'analisi
dei dati

IL RADDOPPIO



Estate record

Gli scali

Tra aprile e luglio si sono registrati 46 scali di navi da crociera (59 nel 2022), per un totale di 165.652 passeggeri (+85,0%).

A luglio si sono registrati 17 scali di navi da crociera, con 75.234 passeggeri (+95,7%). In agosto si sono registrati 16 attracchi di navi da crociere e oltre 59.000 passeggeri e pertanto gli 8 mesi dovrebbero chiudersi con 225.000 passeggeri.

La città d'arte ha tenuto, anche in questi giorni tanti turisti sono in città, compresi gli stranieri, e il turismo crocieristico ha un ruolo sempre più determinante nello sviluppo del settore. I numeri sono positivi e non solo in estate.

Nel primo quadrimestre dell'anno si sono registrati 4 scali di navi da crociera (come nel 2022), per un totale di 2.610 passeggeri (+9,4%). Nel mese di maggio si sono registrati 8 scali per un totale di 27.347 passeggeri (+26,7%), di cui 24.267 'in home port'.

Nel mese di giugno si sono registrati a Ravenna 17 scali di navi da crociera, per un totale di 60.461 passeggeri (+123% rispetto allo scorso anno), di cui 54.716 in 'home port'.

Considerando le crociere arrivate in agosto, quando si sono registrati 16 attracchi di navi da crociere e oltre 59.000 passeggeri, i primi otto mesi si dovrebbero chiudere con 225.000 passeggeri, un numero che supera

il dato del 2022 (pari a 191.281). Prendendo in considerazione la prima parte dell'anno, da gennaio a luglio i numeri sono quindi decisamente positivi. Gli stranieri sono determinanti in quanto rappresentano il fattore di mag-

giore incremento (+15%), anche se rimane comunque significativo il ruolo degli italiani. Uno degli aspetti positivi e nuovi è che molti crocieristi quest'anno hanno scelto la città di Ravenna come punto di partenza.

Un altro dato significativo è che di questi 225mila passeggeri arrivati a Ravenna in nave entro la metà di agosto, solo poco più di 20 mila sono stati in transito, tutti gli altri sono arrivati e partiti da Ravenna. Sono numeri che fanno riflettere e che, per una città d'arte come Ravenna, possono determinare cambiamenti importanti sul turismo.

Il turismo crocieristico deve essere considerato uno stimolo affinché venga costruita un'offerta indirizzata verso questo segmento e alle esigenze che esso esprime, a livello di servizi e prestazioni. A guadagnarci non sarà solo la città d'arte, ma certamente anche i lidi che possono così implementare l'offerta spiaggia.

Durante l'estate diversi crocieristi che di dovevano imbarcare hanno deciso di arrivare qualche giorno prima per fermarsi a Ravenna centro o al mare, prima di iniziare la crociera. Altri hanno invece preferito fermarsi al rientro.



L'arrivo di una nave da crociera a Porto Corsini. Boom di crocieristi nel 2023, la maggior parte non è solo in transito da Ravenna ma la località è il punto di partenza e di arrivo

Logistica e futuro

Le chiavi dello sviluppo

Un secondo accesso farà la differenza

Il Gruppo Sapir continua a dare la sua disponibilità nella realizzazione. Il presidente Sabadini ha più volte sottolineato che si tratta di «un'opera strategica»

Infrastrutture: il potenziamento è indispensabile per un ulteriore sviluppo della realtà portuale ravennate. E si guarda al futuro ragionando infatti di infrastrutture sia ferroviarie che viarie, con i due scali merci in sinistra e destra Candiano.

Per il primo i lavori partiranno nel 2024 e la conclusione è prevista nel 2026 con un investimento di 18 milioni. Per il secondo, che prevede un impegno finanziario di 26,5 milioni, il progetto sta per essere ultimato. Ci sono poi l'allargamento e l'adeguamento dell'Adriatica, ovvero sul Semianello di Ravenna, e gli interventi sulla Statale 67 Ravegnana da Classe al porto.

Dal 2007 inoltre si discute, a Ra-

venna, di una seconda via d'accesso al porto. E se finora non si è arrivati a risultati concreti è soprattutto per il ritardato esame della legge regionale relativa alla Zona Logistica Semplificata.

Eppure una seconda via d'accesso cambierebbe profondamente la realtà, basti pensare a quello che accade quando, ad esempio, si verifica un incidente e la Classicana viene bloccata, così come l'ingresso e l'uscita dal porto San Vitale. Per non parlare delle lunghe file che di conseguenza si sviluppano in via Trieste e su buona parte del traffico cittadino.

La realizzazione di una seconda strada è urgente, anche per questo il Gruppo Sapir continua a da-



re la propria disponibilità nella realizzazione perché, ha più volte sottolineato il presidente Riccardo Sabadini, si tratta di un'opera assolutamente strategica «per l'avanzamento della sicu-



Una veduta del canale Candiano e, in basso, via Baiona

rezza nel porto, oggi potenzialmente limitata dall'unicità di accesso». Una seconda strada servirebbe a rendere più efficiente il transito delle merci e ad agevolare la mobilità dei lavoratori aumentandone gli standard di sicurezza.

Il Piano Operativo Comunale di Logistica 1 del 2010, prevede una strada che collega via Canale Molinetto con il porto passando sotto via Trieste, creando di fatto il secondo accesso, e Sapir ha presentato al Comune il progetto, che comporta diversi milioni di investimento. Ma il livello del terreno su cui sorgerà la 'Logistica 1', per un'estensione di 46 ettari su cui la società si espanderà, deve essere alzato di

un metro con il materiale proveniente dalle due casse di colmata che si affacciano sulla Pialassa del Piombone, su cui sorgerà l'impianto di trattamento dei fanghi.

Il progetto dell'impianto è in conferenza dei servizi e questo passaggio condiziona i tempi del riempimento dell'area su cui secondo il progetto è previsto il passaggio della seconda strada di accesso.

Se il Governo accelera la procedura di verifica costituzionale della legge della Regione Emilia Romagna che prevede la Zona Logistica Semplificata, si ridurrebbero sensibilmente i tempi, oltre a offrire varie agevolazioni alle aziende e a creare una zona di sicuro interesse degli investitori.

Il Terminal Container

«Nel futuro capacità doppia rispetto a quella di oggi»

Il presidente Mingozzi: «A Ravenna si è aperto il mercato delle auto. Bmw ci ha scelti. Abbiamo mediamente 3/4mila automobili ogni quindici, venti giorni»

Giannantonio Mingozzi, presidente del Terminal Container Ravenna (Tcr), fa il punto sulla situazione attuale del porto.

Presidente Mingozzi, qual è in questo momento il ruolo del Tcr nello sviluppo dell'economia locale e nazionale?

«Da una parte ci sono i lavori di scavo dei fondali ravennati e la prima parte del nuovo terminal in area Trattaroli che consentirà una capacità probabilmente doppia di container rispetto a oggi. Un dato che ci dà una spinta in più anche per interloquire con le linee di navigazione che scelgono Ravenna».

Dall'altra?

«La movimentazione dei container è la prima a subire le conseguenze di un rallentamento dell'economia, come è stato in agosto e in settembre. Ora ulteriori difficoltà e problematiche derivano dalla drammatica situazione del Medio Oriente, come è accaduto con lo scoppio della guerra in Ucraina. Allo stesso tempo, nonostante le difficoltà, stiamo migliorando e contiamo a fine anno di chiudere con risultati molto vicini a quelli del 2022 che è stato straordinario».

Di che numeri parliamo?

«Riguardo allo scorso anno di



Il Tcr e, a destra, l'arrivo di navi Bmw (Corelli)

200mila teus. Ora abbiamo un calo medio che si avvicina al 6%, ma contiamo di recuperare. Stiamo superando la crisi agosto e settembre e il porto di Ravenna ha un ruolo più determinante».

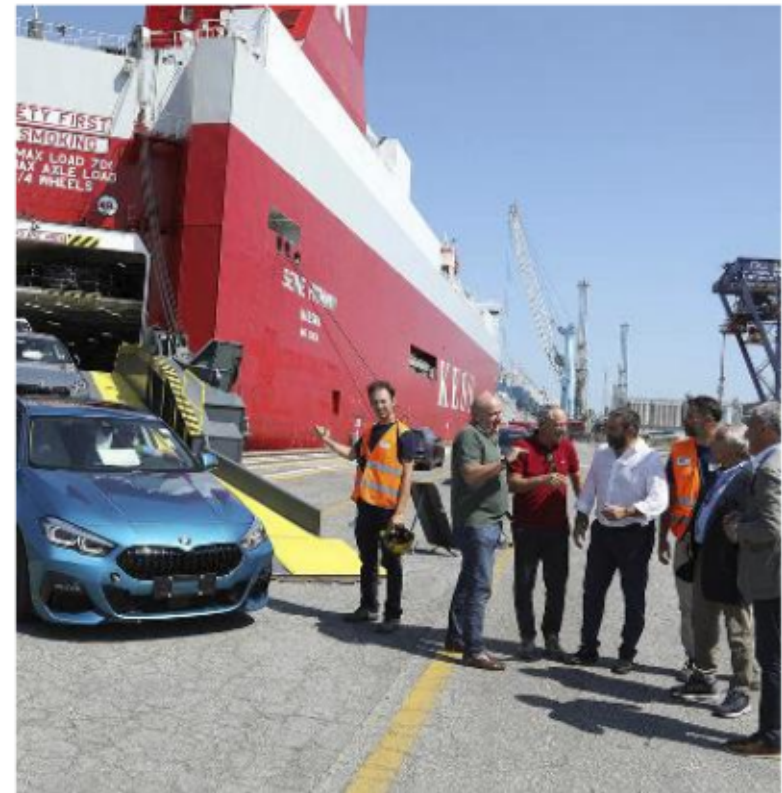
Perché il porto di Ravenna ha un ruolo più determinante?

«Oggi ha un'incidenza sia a livello regionale che nazionale. E siamo grati ai presidenti di Confindustria Emilia e di Confindustria Romagna per aver finalmente sancito che il porto dell'Emilia

Romagna è Ravenna e questo ha anche migliorato i rapporti commerciali con l'Emilia. Ora stiamo allargando l'implementazione dei nostri clienti».

I lavori come procedono?

«Quelli per innalzare le banchine, collegati all'aumento di profondità dei fondali, sono già cominciati davanti ai nostri terminal e se da un lato questo crea disagi per l'attracco delle navi, questione su cui peraltro sta lavorando il nostro direttore Giovanni Gommellini con Autorità



portuale, nel breve e medio periodo sarà invece una carta da giocare nel rapporto con le linee, dove contano prezzi e velocità dei servizi».

Due anni fa Tcr ha acquistato una gru che ha richiesto un investimento di 7 milioni.

«Ora sulla nostra banchina abbiamo quattro delle gru più grandi che operano nei porti italiani e consentono di lavorare

GLI INVESTIMENTI

«Ora sulla nostra banchina abbiamo quattro delle gru più grandi che operano nei porti italiani»

24 su 24 e di avere tutta la settimana piena, qualunque sia il giorno di imbarco e sbarco. Sapir è invece a buon punto con i lavori in area Trattaroli. Sono tutti investimenti importanti e le conseguenze sono già tangibili, A Ravenna si è aperto il mercato delle auto e Bmw viene qui da noi. Abbiamo mediamente 3/4mila auto ogni quindici, venti giorni che partono in nave e il fatto che un'azienda mondiale come Bmw consideri Ravenna un porto efficiente è importante».

Quindi ci si può permettere un certo ottimismo, nonostante la situazione generale?

«Diciamo che in un momento in cui non sarebbe insensato essere pessimisti, come Tcr vogliamo essere ottimisti».

Annamaria Corrado

Cattura e stoccaggio CO2

«Ravenna scelta naturale Qui competenze d'eccellenza»

Giammetti, Head of Carbon Capture, Utilization and Storage di Eni: «Il territorio offre fattori abilitanti, che permettono di facilitare la realizzazione del progetto»

Ravenna è la capitale energetica d'Italia. Qui si è appena concluso l'Omc, il salone dell'energia del Mediterraneo arrivato alla trentesima edizione che richiama i principali attori energetici da ogni parte del mondo. La città che ha uno dei porti più efficienti d'Italia è stata scelta da Eni per il primo progetto di Ccs, la Cattura e lo stoccaggio di carbonio. «La scelta di Ravenna è stata una scelta naturale – ha detto Salvatore Giammetti, Head of Carbon Capture, Utilization and Storage di Eni – perché il territorio offre una serie di fattori abilitanti, che permettono di facilitare e accelerare la realizzazione di un progetto di Ccs. Abbiamo nell'Adriatico un numero significativo di campi a gas che sono depletati o in procinto di diventare depletati, e che, una volta esaurita la produzione di gas, possono essere facilmente e con sicurezza riconvertiti in siti di stoccaggio della CO2. Qui possiamo anche riutilizzare delle infrastrutture esistenti, e questo rappresenta un vantaggio molto importante perché ci permette di realizzare un progetto a costi competitivi con tempi più rapidi rispetto ad altri».



Ravenna è al centro di una efficiente rete di infrastrutture e connessioni stradali e ferroviarie; inoltre, la città è da decenni ormai la capitale dell'energia italiana; questo le ha permesso di sviluppare anche capacità e competenze tecniche.

«**Ravenna** rappresenta già uno dei principali hub del sistema di trasporto del gas naturale – continua Giammetti – e poi qui c'è la possibilità di sfruttare quelle che sono le eccellenze tecniche e tecnologiche presenti sul terri-

torio, che si sono sviluppate negli anni. Tutto questo fa sì che Ravenna sia il posto ideale dove poter sviluppare il primo progetto di Ccs in Italia. Questo rappresenta una grande opportunità per l'industria italiana ed in particolare modo per i settori Hard-to-abate, che non hanno soluzioni alternative altrettanto efficaci per decarbonizzare le proprie attività».

La Ccs sfrutta una tecnologia consolidata, e quindi immediatamente disponibile e praticabile in sicurezza. «Si tratta sostan-



zialmente di catturare la CO2 dai fumi emissivi dei camini industriali – spiega – e per far questo ci sono già delle tecnologie di cattura ben consolidate, già utilizzate da decenni. Dopo di che, la CO2 catturata viene convogliata attraverso una linea analoga a quella del gas naturale, per essere stoccata permanentemente nei giacimenti. In sostanza è il processo inverso rispetto a quello dell'estrazione del gas». Hard to abate letteral-

LE STRUTTURE

«Ravenna rappresenta già uno dei principali hub del sistema di trasporto del gas naturale»

mente significa 'difficile da abbattere', ovvero, in industria, quei processi in cui la presenza di CO2 è una conseguenza fisica del processo industriale. «La Ccs è una delle leve di decarbonizzazione nel portafoglio da utilizzare per raggiungere la neutralità carbonica nel 2050 – conclude Giammetti –. È efficace soprattutto per i settori industriali, settori energivori, come per esempio l'industria del cemento, dove due terzi delle emissioni vengono dal processo di trasformazione del calcare in cemento, un processo fisico le cui emissioni non possono essere catturate diversamente se non fisicamente, o anche per industria dell'acciaio dove il carbonio è un elemento essenziale».