

# Movimentazioni, segno meno al porto

## «Occorrono nuove aree strategiche»

Il general manager dell'istituto trasporti e logistica sul calo del 5,6%  
«Penalizzati dalla diversità dei traffici»

### RAVENNA

ANDREA TARRONI

Un momento di flessione che vede protagonisti «vari aspetti di natura esogena», all'interno del quale però «la specificità del porto di Ravenna dell'avere diverse merceologie a trainare i traffici non è stavolta un vantaggio, anzi». Andrea Bardi, general manager dell'Istituto trasporti e logistica, scorre le ultime statistiche relative alle movimentazioni delle merci nel porto di Ravenna e, in base alle grandi rivoluzioni globali che stanno interessando il mondo della logistica, invita a «fare scelte strategiche oggi sulle nuove aree disponibili, che possano donare allo scalo romagnolo una forza maggiore domani».

Le statistiche relative ai primi otto mesi dell'anno erano state diffuse a inizio settimana dall'Autorità di sistema portuale, infatti, danno conto di una flessione sensibile rispetto all'anno scorso. Da gennaio ad agosto sono state movimentate merci per 17.635.470 tonnellate, un milione abbon-

dante in meno rispetto all'anno passato con un calo del 5,6%.

### Il confronto con il 2022

Un andamento caratterizzato dal segno meno che non può definirsi pesante, considerando il raffronto con un anno record come il 2022, ma abbastanza generalizzato e con poche eccezioni. C'è il drastico calo dei materiali da costruzione, scesi del 20%. C'è la lieve discesa dell'agroalimentare, che fa segnare un -1,6%. E se crescono i cereali (+26,4%), scendono farine (-5,2%), semi oleosi (-6%), e oli animali e vegetali (-28,2%). E se i container fanno segnare un -10,1%, buone notizie continuano a venire dai ro-ro, con i pezzi movimentati da Grimaldi al T&C che crescono ancora, del 3,5%, con un agosto particolarmente positivo. Il problema però è che, anche su questo fronte, i numeri potrebbero ridimensionarsi progressivamente da qui alla fine dell'anno, con Grimaldi che ha annunciato una discesa a due approdi settimanali, invece dei tre attuali delle sue



Il porto di Ravenna

navi eco-hybrid.

Segnale certamente positivo, invece, quello legato all'automotive: la nuova collaborazione fra Sapir e Ars Altmann porta un +19,9% rispetto al 2022.

### «Sofferenza diffusa»

Secondo Bardi «se, in passato, il porto di Ravenna si era protetto dalle crisi potendo contare su una vasta gamma di merceologie di riferimento, stavolta soffre una frenata generale dell'economia, che sta colpendo tutta la portuali-

tivo per Ravenna e i prezzi dei noli erano molto bassi, tanto che moltissimi operatori ne approfittarono per ripristinare gli stock».

### Nuove alleanze

Non tutti gli effetti esogeni però sono negativi: «I porti del Nord Europa faticano ad assorbire tutti i traffici e questo può aprire opportunità anche per Ravenna. E' già successo per l'automotive, può succedere anche per altri ambiti», spiega il direttore generale dell'istituto bolognese. Il mondo della logistica infatti sta profondamente cambiando e «il divorzio fra Maersk e Msc ha rimiscolato le carte a livello mondiale: ora stanno sorgendo tantissime nuove alleanze e sembra prospettarsi la rottura di una dinamica di oligopolio». Questo rende particolarmente strategica, nell'interpretazione di Bardi, la fase attuale: «Le nuove aree che si stanno attrezzando nel porto di Ravenna rappresentano un importante asset competitivo ed è verosimile che si stia svolgendo ora uno scouting per potenziali nuovi partner - conclude il general manager di Itl -. E' importante attrarre gli acquirenti giusti, privilegiando attori della logistica rispetto a player industriali. Darebbero al porto un ulteriore e più forte valore aggiunto».

tà italiana ed europea». La guida di Itl aggiunge come, poi, Ravenna «vede aggiungersi la specificità della crisi del Mar Nero, legata alla guerra fra Russia e Ucraina. Sperando che il conflitto fra Israele e Hamas non si allarghi e non diventi regionale, perché per il porto significherebbe un influsso positivo sull'agroalimentare, su chimica e fertilizzanti oltre che sui container». Andrea Bardi sottolinea anche «come il confronto con il 2022 sia un po' fuorviante: fu un anno particolarmente posi-