

IL BUSINESS TORNA A "RESPIRARE"

# Ravenna, lo scalo è ripartito

## In nove mesi 20 milioni di tonnellate di merci

Il 2021, nel confronto con il "terribile" 2020, ha fatto registrare un aumento record del 22% superiore anche a Genova, ferma al 18%. Ma anche rispetto al 2019 i dati sono in crescita

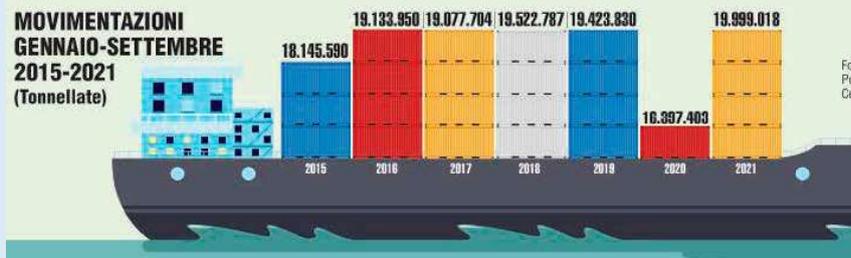
### Una "città" dove lavorano 220 aziende

#### RAVENNA

Per Ravenna, ma più in generale per la Romagna, il porto è uno dei motori trainanti dell'economia. Un'area imponente, che si estende lungo gli undici chilometri del canale Candiano, la via d'acqua che dal mare conduce fino al cuore della città e su cui oggi si affacciano circa 220 aziende. Una piccola grande città, insomma, che occupa direttamente oltre 9 mila persone, che salgono a quasi 16 mila se si aggiungono i lavoratori indiretti e tutto l'indotto. Una realtà, quella portuale, che si è evoluta e modificata enormemente nel tempo. Subito dopo la Seconda guerra mondiale – quando l'area distrutta dai bombardamenti venne riedificata – decisivi furono l'insediamento sulla banchina destra della raffineria Sarom di Attilio Monti, prima azienda petrolchimica ravennate, e sulla sponda sinistra dello stabilimento Anic dell'Eni, a quel tempo il più grande d'Europa e la cui fortuna dipese dai grandi giacimenti metaniferi presenti nel sottosuolo ravennate. Nel 1956 venne attivato il primo terminale per l'attracco delle grandi navi nel 1957 nacque la Sapir, che tra gli anni Sessanta e Settanta, grazie al presidente di allora Luciano Cavalcoti, è stata protagonista nello sviluppo dello scalo, contribuendo a promuoverlo come fattore di progresso economico per la città. La crisi petrolifera degli anni Settanta è poi intervenuta a mutare le caratteristiche del porto di Ravenna, accentuandone le peculiarità commerciali, grazie anche allo sviluppo, proprio in quegli anni, del trasporto merci su container. Sulla crescita, inoltre, ha contribuito e non poco l'insediamento delle industrie metalmeccaniche e senza dubbio, guardando al futuro, contribuirà il progetto Hub portando nuove prospettive.

A.C.C.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>PRODOTTI PETROLIFERI</b>	2.761.852	2.551.528	2.455.171	2.393.114	2.448.416	2.319.868	2.447.398	2.603.811	2.608.580
<b>PRODOTTI CHIMICI</b>	1.332.289	1.437.239	1.199.783	1.808.762	912.250	900.038	994.560	863.354	838.138
<b>PRODOTTI AGRICOLI E ANIMALI</b>	893.025	1.316.405	1.237.556	1.533.437	1.727.295	1.870.758	1.896.148	1.917.352	2.159.288
<b>ALIMENTARI, MANGIMI, OLEAGINOSI</b>	2.671.325	3.253.284	3.381.742	3.392.061	3.667.361	3.032.811	3.105.762	3.286.869	3.287.723
<b>COMBUSTIBILI MINERALI SOLIDI</b>	481.227	365.611	343.467	204.882	242.398	234.258	218.423	261.855	278.110
<b>MINERALI GRECCI, MANIFATTI, MAT. DA COSTRUZIONE</b>	4.751.703	4.571.126	4.376.228	4.353.891	4.200.362	4.604.244	4.831.824	5.478.729	5.257.856
<b>CONCIAMI</b>	1.462.100	1.405.067	1.513.878	1.470.633	1.544.297	1.438.787	1.611.482	1.548.210	1.552.387
<b>PRODOTTI METALLURGICI</b>	4.011.250	5.296.955	4.051.297	4.448.073	5.380.899	6.153.373	6.361.391	6.292.710	6.563.823
<b>ALTRE MERCI</b>	42.486	32.433	31.443	28.351	81.347	31.447	45.754	88.338	118.295
<b>MERCI IN CONTAINER</b>	2.208.960	2.472.281	2.287.181	2.475.045	2.453.301	2.530.618	2.563.399	2.456.937	2.383.200
<b>MERCI SU TRAILERS</b>	898.783	671.678	582.755	1.158.269	1.792.466	1.581.870	1.876.577	1.756.814	1.662.011
<b>TOTALE</b>	21.915.020	23.343.617	21.488.479	22.486.318	24.460.154	24.738.889	25.962.784	28.513.570	28.684.341
<b>%</b>		8,52%	-8,07%	4,78%	8,78%	1,14%	4,95%	2,12%	0,84%



#### RAVENNA

##### ALESSANDRO CIOGNANI

Più traffici commerciali del 2019, ma anche dei precedenti quattro anni. Il porto di Ravenna si è rimesso in moto con più forza di quanto, forse, ci si potesse aspettare. Quello che ormai gli esperti definiscono unanimemente come un "rimbalzo economico" post crisi pandemica, per l'infrastruttura che abbraccia il canale Candiano si esemplifica in quasi 20 milioni di tonnellate di merci movimentate da gennaio a settembre. Un record nel verso senso della parola, perché oltre a segnare una netta inversione di tendenza nel confronto con l'annus horribilis 2020 (+22% di movimentazioni rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, meglio anche del porto di Genova, in aumento del 18%), delinea i contorni di un porto che sta lavorando più di quanto non stesse facendo prima che il Covid sbarcasse nella nostra penisola. Guardando sempre ai primi nove mesi dell'anno, il 2021 è infatti in crescita del 2,5% sul 2019, quando vennero movimentate 19,4 milioni di merci, ma anche in comparazione con il 2018 (19,5 milioni), il 2017 (19 milioni), il 2016 (19,1 milioni) e il 2015 (18,1 milioni). Sul fronte dei container, nei primi nove mesi dell'anno ne sono stati movimentati 157.646 TEUs, segnando un balzo di poco superiore al 7% dal 2020, mentre il traffico ferroviario ha raggiunto un più 26,3%. Insomma, gli ingredienti sembrano esserci tutti per chiudere l'anno della ripresa economica con un risultato finale che potrebbe toccare, se non addirittura superare, il picco di traffici fatto registrare nell'ormai lontano 2006 – all'ora l'Italia e l'Europa non erano ancora state investite dalla recessione che sarebbe scoppiata tre anni dopo – quando i numeri complessivi furono di 26,7 milioni di tonnellate tra sbarcate e imbarcate nel porto ravennate. Ma c'è di più, questi dati sem-

brano in qualche modo cementare l'idea che, una volta terminato il progetto Hub Portuale da mezzo miliardo di euro, il porto di Ravenna possa veramente diventare un asse strategico per il Paese. Tanto che l'interesse di alcune multinazionali estere è già stato manifestato.

#### Focus sui prodotti

A pesare sull'effetto rimbalzo, stando alle cifre diffuse ogni mese dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro-settentrionale, sono in particolare le categorie dei prodotti metallurgici (+49% di movimentazioni nei primi nove mesi dell'anno e addirittura un più 102,9% fotografando il solo mese di settembre) e dei materiali da costruzione (+48,6). Risultati, questi, che si intrecciano perfettamente con quanto si sta vedendo oggi nell'imprenditoria edile e siderurgica, la prima trainata dai bonus sulle ristrutturazioni introdotti dal Governo e la seconda da una ripresa del mercato in generale, che si sta traducendo in una corsa all'acquisto di materie prime, al punto che il commercio estero della siderurgia è tornato ai livelli di fine 2018. Buoni frutti, il porto di Ravenna, li ha ottenuti anche sulle movimentazioni di prodotti petroliferi e prodotti chimici, cresciuti rispettivamente del 14,3% per cento e del 10,3%.

Continua poi l'ascesa dei concimi, più 10,1% dall'inizio dell'anno con un ammontare globale in tonnellate che ha superato gli 1,2 milioni. Un miglioramento previsto anche per la fine dell'anno, nonostante le preoccupazioni del settore per il futuro. Il caro energia, che negli ultimi mesi è stato al centro del dibattito politico, ha infatti cominciato a presentare il conto all'industria emiliano-romagnola. L'episodio più eclatante è quello della multinazionale norvegese Yara, che ad ottobre ha chiuso il suo sito produttivo di ammoniaca nel polo chimico ferrarese



2019	2020
2.582.348	2.252.927
826.302	793.404
2.024.084	975.682
3.462.481	3.832.789
281.488	167.668
5.023.305	4.072.298
1.476.234	1.495.566
6.378.451	5.990.436
82.550	47.889
2.388.268	2.127.236
1.630.737	1.551.575
28.256.248	22.407.481
-1,80%	-14,88%

Esteso su un'area di 250metri quadrati, il Terminal container Ravenna è il tassello del porto specializzato nei commerci con i Paesi del Mediterraneo orientale

A destra Giannantonio Mingozzi, presidente della società partecipata da Sapir e Contship



Autore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Settentrionale

**L'incremento dovuto principalmente ai prodotti siderurgici (più 49%), ai materiali per l'edilizia e alla ripresa dei settori petrolifero e chimico**

per diverse settimane. La causa? L'innalzamento dei costi del metano che ha rallentato la produzione e reso le marginalità praticamente nulle. «Un problema mondiale di dinamiche complessive» lo ha definito a settembre il presidente regionale di Confindustria Pietro Ferrari. A Ravenna, tuttavia, la chiusura degli impianti non ha comportato ripercussioni, perché «l'ammoniaca che arriva via pipeline da Ferrara - spiegano dall'Autorità Portuale - ora viene importata via nave dalla Russia o dall'Africa a costi inferiori»; pertanto, gli sbarchi dovrebbero essere destinati a evolvere ancora in positivo.

#### Settori in crisi

I numeri, va detto, non mostrano soltanto segni più. In particolare, il comparto agroalimentare ha fatto registrare 272mila tonnellate in meno di traffici da gennaio a settembre (meno 7,6%). A influire, in questo caso, è stato soprattutto l'intenso calo nelle movimentazioni di cereali, meno 29,2%, e del segmento farine, meno 9,2% sul 2020. In aumento solo i semi oleosi, più 12%, e gli oli animali e vegetali, con un risicato +0,8%. Meno 8% è, invece, il bilancio previsto a fine ottobre per quanto riguarda il traffico delle "merci su trailer", su cui, tuttavia, il porto sembra vedere rosa guardando al futuro. Nonostante il segno meno, si è infatti consolidato l'ampliamento per numeri di pezzi (+21%) e non bisogna inoltre dimenticare che sul negativo pesano e non poco gli effetti dell'uragano Apollo che ha colpito Catania, comportando il blocco dei collegamenti. Per finire, sul futuro dell'industria metallurgica comincia a pesare la carenza di approvvigionamento di magnesio. A causa degli sforzi del governo cinese per ridurre il consumo energetico interno, la fornitura proveniente dalla Cina è stata quasi del tutto interrotta a partire da settembre, provocando una crisi che l'Autorità portuale di Ravenna definisce «senza precedenti».

## «Ma col Nord servono efficienti collegamenti»



#### RAVENNA

##### ALESSANDRO CICOGNANI

Esteso su un'area di 250metri quadrati, il Terminal container Ravenna è il tassello del porto specializzato nei commerci con i Paesi del Mediterraneo orientale. Una relazione, quella con Israele, Egitto, Libano, Cipro, Turchia e Mar Nero, che guardando al futuro potrebbe tra l'altro diventare sempre più centrale, viste le prospettive di sviluppo del bacino. Nel frattempo, restando all'oggi, il 2021 sta mostrando «una buona ripresa nelle movimentazioni di container» dice Giannantonio Mingozzi, presidente della società partecipata da Sapir e Contship.

#### I dati mostrano un porto che sta vivendo un ottimo rimbalzo economico sul fronte delle tonnellate movimentate, qual è l'andamento lato container?

«Il 2021 si sta chiudendo con numeri buoni, in netto miglioramento rispetto all'anno scorso, ma leggermente indietro sul 2019. Attualmente siamo intorno ai 180mila TEUs. La ripresa, insomma, si avverte, ma scontiamo le difficoltà relative alla poca disponibilità e ai costi di affitto in crescita dei container, che hanno rallentato i lavori. Tuttavia, mi sento di dire che il porto di Ravenna si sta dimostrando sempre più importante a livello mondiale, con un interesse che cresce ogni giorno di più».

#### I container in uscita sono aumentati più di quelli in entrata a livello percentuale, il che sembrerebbe testimoniare una ripresa dell'export. Lei come lo legge?

«L'andamento dei container ti permette, in qualche modo, di fotografare l'andamento economico di un territorio e di un paese in generale. La crescita dei volumi in uscita dimostra proprio questo: un aumento delle esportazioni notevole, che testimonia la ripresa dei rapporti commerciali dell'Italia con l'estero. Questo, inoltre, ci dà la spinta per continuare a investire, come fatto ad esempio con la nuova gru da 7,5 milioni di euro che servirà a tutto il porto. Perché voglio ricordarlo, il porto lavora bene solo se lavora coeso».

#### Il caos sul reperimento delle materie prime ha ingenerato quello che gli esperti definiscono "nearshoring", ossia un riavvicinamento delle produzioni prima delocalizzate soprattutto in Asia. Cosa significherà, in prospettiva, per il Mediterraneo?

«Alcuni studi recenti dicono che nei prossimi cinque anni quella del Mediterraneo sarà l'area di maggior sviluppo mondiale dopo la Cina. Questo apre delle prospettive importanti, anche in virtù del "nearshoring" messo in atto da alcune imprese allo scopo di ridurre il rischio. Trc, come noto, è specializzata nel commercio con il Mediterraneo orientale e questo mette Ravenna all'interno di un bacino che nei prossimi anni sarà di grande valore».

#### Ma senza un potenziamento nei collegamenti stradali e non solo ferroviari, non rischiamo di trovarci zoppi?

«I collegamenti sono un mio pallino. Attualmente, non neghiamo, siamo in difficoltà, perché le strade non sopportano più questi traffici. Abbiamo bisogno di collegamenti efficienti con il Nord Italia. Regione e Governo devono intervenire».