

«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 Con-ship.

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 sburocrazizzare 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 tipologie 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 impegno 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».

