

■■■ FRANCESCO BENEVOLO

Ravenna fa il conto alla rovescia: «Con Deportibus via al dialogo sulla riforma dei porti italiani»

Il presidente dell'Autorità di sistema illustra la kermesse, tra il 21 e il 23 maggio
«L'evento sarà un primo momento di dibattito, e una grande festa per la città»

■■■ ALBERTO QUARATI

Questa settimana, da giovedì 21 a sabato 23, Ravenna sarà letteralmente il porto d'Italia: qui infatti convergeranno ministri, manager di Stato, esperti, rappresentanti del mondo delle banchine e dei trasporti marittimi in occasione di Deportibus, il festival nazionale itinerante dedicato alla portualità, alla logistica e alla blue economy, che trasforma i porti in laboratori di futuro, con l'obiettivo di creare un confronto tra esperti, amministratori, imprese e ricercatori su portualità, innovazione, sostenibilità, transizione energetica e sviluppo territoriale.

L'evento ospiterà anche il primo grande confronto sulla riforma dei porti progettata dal governo, che dopo il via libera da parte del Quirinale pochi giorni fa si appresta ad approdare all'esame delle Camere. Ma sarà anche, precisa il presidente del porto di Ravenna, Francesco Benevolo, «una grande festa per la città, assemblee di categoria come quella di Assocostieri, e poi eventi legati al mare, momenti di analisi legati alla geopolitica e al turismo, spettacoli» come quello di droni luminosi e fuochi d'artificio che concluderà la tre giorni alla Darsena, accompagnato dall'Orchestra La Corelli diretta dal Maestro Jacopo Rivani.

Per Ravenna, un onere e un onore...

«Ospitare Deportibus, dopo la prima edizione che si è tenuta due anni fa alla Spezia, è certamente un momento importante per Ravenna, perché coincide con la nomina della città a Capitale del mare per questo 2026. L'evento, per il cui esito stiamo lavorando in maniera molto proficua con il Comune e con i vari stakeholder, si inserisce quindi perfettamente in questo contesto, e ha un programma ricchissimo in più parti della città, mentre per noi addetti ai lavori sarà appunto il primo momento di discussione sulla riforma dei porti».

E come si articolerà? Ci sarà un confronto tecnico riservato tra il viceministro Edoardo Rixi e i presidenti dei porti, oppure è previsto anche un momento pub-

blico?

«Al contrario, il confronto sarà interamente pubblico. Sappiamo che il viceministro Rixi presenterà nel quadro di un keynote speech i caratteri di questa riforma, dopodiché ci sarà il dibattito tra le varie categorie degli addetti ai lavori. Per fare un elenco non esaustivo vedremo armatori, agenti marittimi, terminalisti, Capitaneria di porto, istituzioni territoriali e naturalmente i presidenti dei porti. Sarà il primo confronto dopo il via libera del testo da parte del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, che ha introdotto diverse novità rispetto al testo originale. Per questo penso sarà un dibattito veramente interessante per tutti, ora che di questa riforma abbiamo non più discussioni o bozze, ma un testo strutturato da poter esaminare».

Un dibattito che forse potrebbe addirittura anticipare quello che sarà il confronto in Parlamento.

«Beh, alle commissioni delle Camere ci saranno come noto le audizioni tecniche delle varie categorie, e il dibattito politico tra i rappresentanti dei partiti di maggioranza e opposizione. Non abbiamo la pretesa di arrivare a tanto, ma certamente qui ci saranno le basi del confronto e sicuramente gli spunti per approfondire il tema».

Ravenna è un porto atipico nel panorama italiano. Lei, che è tra i maggiori esperti di portualità in Italia, fra commissariamento e presidenza è ormai qui da quasi un anno. Che idea si è fatto?

«È vero, Ravenna è un porto unico per tanti motivi. In Italia per esempio non ci sono altri scali che si sviluppano lungo un canale, mentre qui il porto si snoda per 14 chilometri di banchine lungo la via d'acqua che lo collega al mare. Ravenna ha poi la caratteristica, anche qui del tutto unica, di essere un porto dove l'Autorità di sistema gestisce le banchine, ma non i terminal, che a differenza degli altri scali in Italia sorgono su terreni privati e non in concessione demaniale. Ecco, non saprei dirle se questo è meglio o peggio, ma sicuramente qui abbiamo la fortuna di avere le imprese proprietarie del tutto interessate a sviluppare a far crescere le loro attività. E



poi soprattutto Ravenna è il grande porto delle rinfuse secche: movimentata il 25% dell'intero traffico in Italia, e l'80% di questo traffico è in importazione. Insomma, si può dire che questa è veramente la porta d'ingresso delle merci che alimentano la produzione del Made in Italy».

Ma storicamente è anche il porto dell'industria petrolifera.

«E questo inserisce Ravenna a pieno titolo all'interno del contesto attuale: come sappiamo infatti, oggi le banchine sono destinate sempre più a svolgere un ruolo di hub energetico, in Italia come altrove. Ravenna negli ultimi anni ha notevolmente sviluppato queste capacità con le attività del rigassificatore, dei depositi di gas naturale liquefatto ed è al momento al centro di un importante progetto europeo sulle materie prime critiche. Senza dimenticare i progetti sulla cattura e lo stoccaggio della CO2, il fotovoltaico».

Cioè le materie prime necessarie, ma difficilmente reperibili, che servono a far funzionare l'industria e lo sviluppo tecnologico. Ma presidente, davvero l'Italia può giocare questo campionato?

«Eccome. La Commissione europea ha individuato per il nostro Continente la necessità di realizzare due grandi depositi di materie prime critiche, uno nel Nord Europa e uno in Italia. Ravenna è in lista, insieme a Venezia e Trieste, per svolgere questa attività. Il porto è quindi all'attenzione dei ministri dei Trasporti, Matteo Salvini, e delle Imprese, Adolfo Urso, per essere la base, o una delle basi, per le materie prime critiche sulla sponda europea del Mar Mediterraneo».

Quali sono i progetti in corso e su cosa invece bisogna lavorare?

«A settembre aprirà il nuovo Terminal crociere, che rappresenterà una grande spinta per questa attività già in crescita presso il no-

stro porto. E poi c'è il raddoppio del terminal container, che passerà da 200 mila a 400 mila teu di capacità. Cosa manca? Direi che sicuramente si può fare di più sulle connessioni stradali e ferroviarie. Vanno migliorate, anche perché le potenzialità ci sono tutte: il canale del porto ha i binari che corrono lungo entrambe le sponde, che vanno collegati in maniera più efficiente alla rete nazionale: consideri che già oggi Ravenna è il terzo porto in Italia per quota modale, che si attesta al 14%. Per quanto riguarda la logistica di terra, migliori collegamenti ci permetterebbero di sviluppare depositi, magazzini e centri logistici, visto che oggi ci sono aree libere che potrebbero essere utilizzate per questo scopo, e soprattutto ci sono i soggetti privati che sono disposti a investire su queste attività».

Sotto il profilo delle Autostrade del mare, esistono oggi programmi di sviluppo con l'altra sponda dell'Adriatico, per esempio ai porti dirimpettai della Croazia e ai loro collegamenti verso l'Europa centrale?

«Allora, devo dire che sul fronte dei collegamenti transfrontalieri, allo stato attuale non c'è molto. Ma questo non toglie che l'Adriatico, mare che sotto il profilo dei traffici commerciali in anni passati risultava piuttosto defilato, per non dire statico, oggi sta assumendo un ruolo del tutto nuovo per effetto delle crisi e dei mutamenti geopolitici in atto, tornando a recuperare per molti versi il suo antico ruolo di rotta verso l'Oriente. Così, sui collegamenti di corto raggio, oggi registriamo particolare attenzione da parte della Turchia come da parte dell'Egitto, senza rinunciare a linee storiche come quella importantissima che ci collega con Catania e quindi la Sicilia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il terminal container all'interno del porto di Ravenna. Lo scalo è l'unico in Italia a svilupparsi lungo un canale nella pianura



Nato a Roma 60 anni fa, Francesco Benevolo è presidente dell'Autorità di sistema portuale di Ravenna. Per 20 anni è stato il direttore operativo della Ram, la società del Tesoro che sviluppa le Autostrade del mare. E' docente di Economia dei trasporti in Italia e a Barcellona. Dal '96 al 2003 ha guidato la ricerca economica del Censis.