

STABILITÀ
TRASFORMAZIONE

A energia disponibile o energia alternativa, in Eni preferiamo energia disponibile *e* alternativa.
Per sostenere il presente e il domani di tutto il Paese. Scopri di più su eni.com



www.portoravennanews.com

mensile
**porto di
ravenna**

il porto dell'Emilia Romagna

**FOCUS
ER.I.C.**

**Il Cluster incontra
il porto di Ravenna**

novembre 2023



La Regione e il ruolo di cerniera dei nodi di interscambio intermodali

2

Il sistema economico dell'Emilia-Romagna è assai competitivo a livello nazionale e internazionale. Produce beni e servizi di eccellenza, è orientato all'innovazione e mostra una iniziativa imprenditoriale aperta all'internazionalizzazione, in grado di attrarre capitale umano e imprese, capace di adattarsi ai cambiamenti e dotato di risorse adeguate ad affrontare congiunture difficili.

La Regione è impegnata per accrescere l'attrazione e la competitività del proprio sistema economico e per raggiungere elevati livelli di sostenibilità ambientale e sociale dello sviluppo.

Inoltre, promuove le politiche di rafforzamento, innovazione, specializzazione intelligente e internazionalizzazione delle imprese e delle filiere produttive attraverso le proprie leggi. Valorizza i progetti di ricerca e innovazione, la responsabilità sociale d'impresa, l'imprenditorialità sociale e la partecipazione dei lavoratori. E favorisce l'afflusso di investimenti nazionali ed esteri sul territorio e nelle imprese regionali.

La Regione, in particolare, punta a una visione integrata del trasporto e della logistica delle merci in una strategia di sviluppo in cui gli attori pubblici sono chiamati a coordinare le politiche dei trasporti con interventi di politica industriale, di urbanistica e di uso del territorio, ciascuno dei quali ha fonti di finanziamento, linee guida e vincoli normativi.

Le policy della Regione in termini di sostenibilità del sistema di trasporto attribuiscono ai nodi di interscambio intermodale un ruolo di cerniera tra gli ambiti produttivi, collegamenti tra interporti, porti e piattaforme logistiche, beneficiando delle misure di incentivazione allo shift modale gomma-ferro che la regione ha promosso per l'incremento della quota di traffici intermodali.

ANDREA CORSINI

Assessore a mobilità e trasporti,
infrastrutture, turismo, commercio
Regione Emilia-Romagna

L'OBBIETTIVO DELLA REGIONE incrementare il trasporto merci ferroviario del 30%

La Regione nel suo Piano Integrato dei trasporti (PRIT) 2025 si pone come obiettivi il potenziamento della “Piattaforma logistica regionale”, ovvero lo sviluppo del porto di Ravenna e delle piattaforme e dei nodi intermodali regionali, l’incentivazione e l’incremento di trasporto merci ferroviario attraverso specifici provvedimenti legislativi di incentivazione, il rafforzamento delle connessioni con i porti e il miglioramento dei collegamenti di ultimo miglio.

Riveste grande importanza il potenziamento della Piattaforma logistica integrata, concretizzato favorendo il miglioramento delle infrastrutture stradali e ferroviarie e della connettività delle reti di trasporto per l’accessibilità dei territori e lo sviluppo dei nodi e il rafforzamento dei collegamenti con i porti. Si pone importanti obiettivi quali l’incremento del trasporto merci ferroviario del 30%, puntando a uno share modale di circa il 13%, e per il porto di Ravenna il raggiungimento della movimentazione di 500.000 TEUs, e l’aumento fino al 15% della quota di merci movimentate su ferrovia.

Ulteriori obiettivi della Regione sono la promozione dell’innovazione tecnologica e organizzativa nel trasporto merci e nella logistica, la promozione di politiche che integrino le aree industriali con i nodi della piattaforma logistica e l’attuazione della Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna focalizzata sul porto di Ravenna (ai sensi della legge 205/2018 commi 61-65).

Per mettere in moto il processo, è necessario coinvolgere gli stakeholders, condividere visione e approccio, organizzazione e leadership, modelli di business, mezzi e risorse. In questa partita le istituzioni sono chiamate a predisporre le regole del gioco.

In questo quadro la Regione nel 2018 ha attivato azioni di sinergia tra i nodi principali costituendo il Cluster ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster) con i principali referenti del sistema intermodale regionale, per lo sviluppo di azioni collaborative. In particolare, ERIC svolge la sua azione in 2 ambiti di interesse, quello formativo progettando e realizzando percorsi formativi funzionali al rafforzamento delle conoscenze e competenze ferroviarie e intermodali e quello di sostegno all’internazionalizzazione del cluster intermodale.

FEDERICA ROPA

Responsabile area viabilità,
logistica, vie d’acqua e aeroporti
Regione Emilia-Romagna

Il Cluster ER.I.C. incontra il sistema portuale di Ravenna

L'incontro da parte del Cluster ER.I.C. con il sistema portuale di Ravenna, chiude e avvalorava un ciclo di iniziative, promosse da Regione Emilia-Romagna e organizzate da ITL, ponendo le basi per la verifica di avvio di nuove opportunità di collaborazione tra gli operatori del porto e il Cluster intermodale, anche verso quei nodi intermodali meno orientati all'opzione Ravenna.

Ciò anche in ottica di un ridisegno di flussi e servizi che pongono un'attenzione particolare al bacino del nord-est e alle opportunità generate dalla direttrice adriatica. Opportunità che anche alla luce di tutti gli investimenti in corso di realizzazione per il potenziamento dell'Hub portuale delineano la necessità di una crescente integrazione del nodo marittimo al network regionale dei trasporti e al sistema ferroviario.

La volontà di portare avanti azioni congiunte per lo sviluppo della piattaforma logistica regionale e del porto al fine di attrarre nuove opportunità e investitori sul contesto e sviluppare valore sul territorio è obiettivo che rientra nel disegno strategico della Regione e che attraverso l'attuazione dei piani ne rafforza lo sviluppo. Nel corso del 2023 sono state realizzati, infatti, altri due appuntamenti sul territorio regionale volti a sensibilizzare e mettere in luce le policy avviate dalla Regione Emilia-Romagna in ambito di supporto al tema dell'intermodalità e del trasporto ferroviario delle merci, anche grazie all'incontro, alla condivisione e sensibilizzazione di domanda e offerta di servizi.

Si è partiti a febbraio 2023 con l'organizzazione di un evento a Bologna in occasione della presentazione della nuova Legge regionale di incentivazione allo shift modale gomma/ferro, dove testimonial della giornata sono stati alcuni membri di ER.I.C. che hanno illustrato le nuove relazioni avviate anche grazie alla collaborazione dei caricatori che hanno optato per l'opzione ferro.

Il 30 giugno 2023 si è parlato di "Vincoli infrastrutturali al trasporto ferroviario delle merci" con un focus in particolare sull'area dell'Emilia centrale, territorio nel quale si concentrano primarie realtà industriali del panorama nazionale. Queste, in occasione dell'evento, si sono confrontate con Enti locali, Regione, Rfi e i Terminal intermodali e MIT per condividere i casi di successo che hanno portato all'integrazione del trasporto

ferroviario nella gestione della propria supply chain e di contro le criticità presenti nel costruire e dare spazio a nuove opportunità di sviluppo del trasporto intermodale. L'obiettivo di ITL è quello di continuare a contribuire alla realizzazione di nuove iniziative promosse dalla RER per incentivare il confronto tra operatori della filiera intermodale e il sistema industriale.

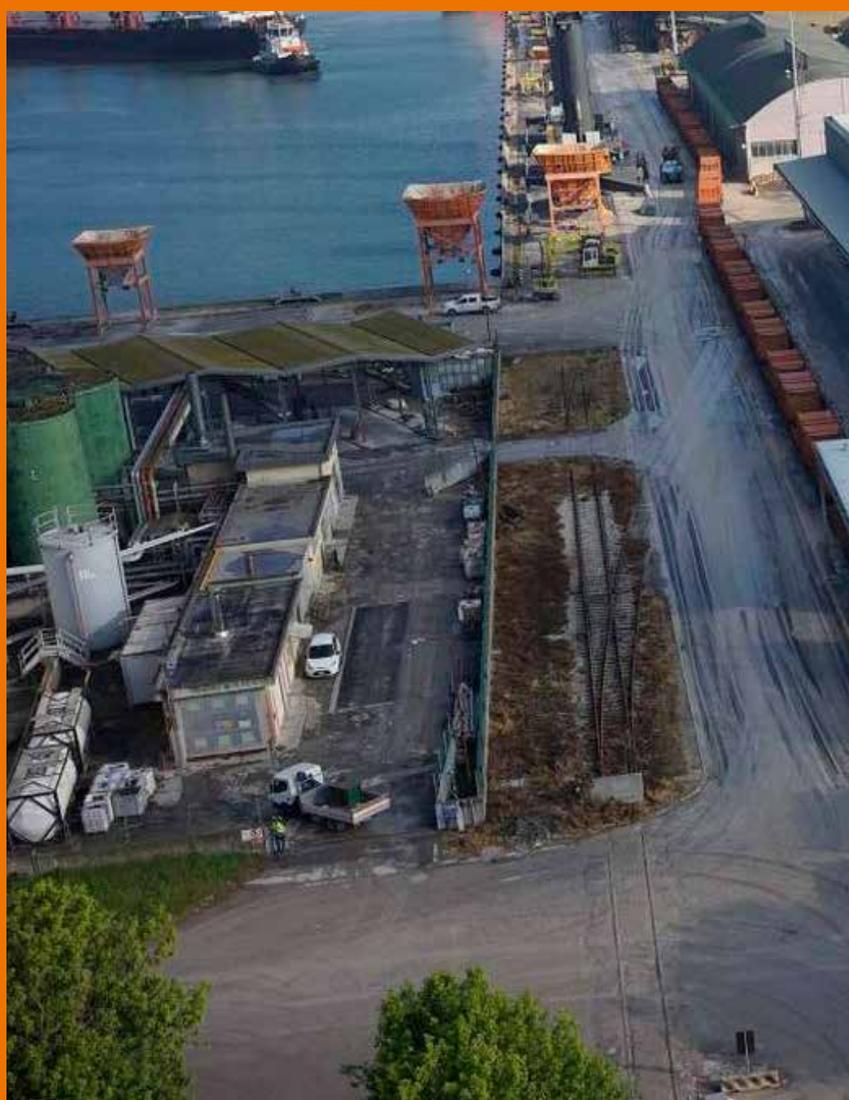
GUIDO FABBRI

Presidente Fondazione ITL

e

DANIELA MIGNANI

Business Development - Head of Unit



La mobilità è il terreno su cui si gioca la competitività del sistema

Sul fronte del porto e della logistica in generale è in corso una delle trasformazioni principali e più ampie per l'economia locale e regionale.

Il porto di Ravenna è la prima grande industria del territorio per dipendenti diretti e indotto e, come diciamo da tempi non sospetti, le connessioni e la mobilità di cose e persone sono il vero terreno su cui si gioca la competitività e l'attrattività di tutto il nostro sistema, anche per attività non strettamente portuali. Oggi ci concentriamo sulla movimentazione ferroviaria, e partendo dalla semplice ed elementare considerazione che spostando le merci per ferrovia si tolgono enormi quantità di camion dalla strada, incontriamo

la prima basilica esigenza delle grandi aziende, che hanno enormi quantitativi di prodotti da spostare velocemente.

Ma il grande e necessario sforzo in atto sui binari non è un'isola: il sistema industriale punta tutto sul trasporto ferroviario interconnesso agli altri snodi.

L'intermodalità incontra anche la seconda, più attuale necessità delle industrie: la sostenibilità. C'è un'accresciuta e stringente sensibilità su questo concetto, diventato elemento integrato per la gestione delle supply chain.

Un aspetto che sarà sicuramente aiutato dai due scali merci in destra e sinistra Candiano, e dal contorno di

altri indispensabili lavori di adeguamento delle strade - la statale 16 tangenziale di Ravenna, e la ss67 Ravennana da Classe al porto.

E veniamo al mare: l'Italia è il secondo Paese europeo per la movimentazione delle merci via mare.

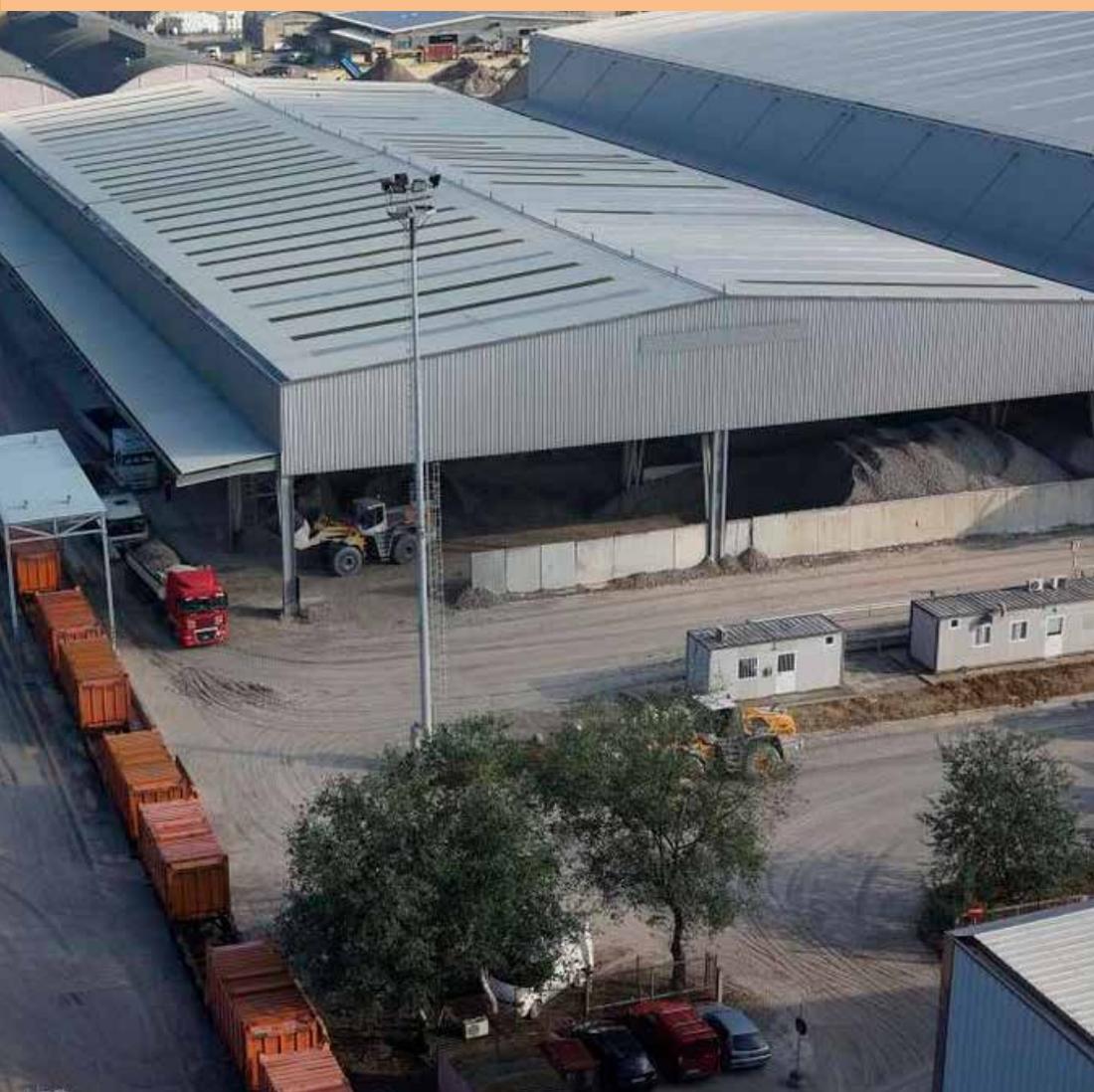
La rete logistica è oggi, e lo sarà di più nei prossimi anni, uno dei fattori decisivi per il successo dell'Italia nella sfida competitiva del commercio internazionale.

A Ravenna fervono i lavori, intravediamo la fine della prima fase del progetto Hub, con un anticipo della fine dei lavori di dragaggio che porteranno il pescaggio a -12,50 metri.

Tra un paio d'anni non riconosceremo il nostro porto, con nuovi fondali, nuove banchine, nuove aree logistiche e collegamenti viari e ferroviari ampliati, con grandi investimenti legati alla transizione energetica: le nostre aziende sono pronte a cogliere tutte le opportunità che ne deriveranno.

ROBERTO BOZZI

Presidente Confindustria Romagna



Il porto del futuro

“Il porto di Ravenna sta vivendo un momento di grande cambiamento. Si stanno gettando le basi per quello che sarà il porto del futuro, un porto ancora più competitivo, grazie a una infrastruttura potenziata, a nuovi fondali, nuove banchine, nuove aree logistiche, collegamenti viari e ferroviari ampliati e servizi di eccellenza, che da sempre contraddistinguono il nostro scalo.

Stiamo lavorando per adeguare l'infrastruttura alle sfide dettate dall'aumento della stazza del naviglio in circolazione e ora abbiamo firmato un accordo con il general contractor per anticipare al 2024 la conclusione di tutti i lavori della prima fase del Progetto dell'Hub portuale. Un grande sforzo che si accompagna ad una importante serie di altre progettualità cui corrispondono ingenti investimenti legati alla transizione energetica che rafforzeranno il porto di Ravenna come primario hub energetico nazionale.

Creazione di una comunità energetica portuale, sostenibilità ambientale delle attività portuali, digitalizzazione di tutte le procedure legate alla movimentazione delle merci sono alcune delle direttrici lungo le quali si sta muovendo l'Autorità Portuale per offrire, a tutti gli operatori del porto servizi all'altezza di uno scalo che nei prossimi anni sarà un riferimento strategico per tutto il sistema portuale, logistico e produttivo del nostro Paese e al contempo per presentarsi al mercato internazionale ancora più dinamico e efficiente.

Un programma imponente di attività che, grazie alla regolare e corretta gestione dei lavori, costantemente monitorati, e a una forte collaborazione da parte degli operatori del porto e alla condivisione e al sostegno da parte delle Istituzioni locali, della Regione e della Capitaneria di Porto, si sta progressivamente concretizzando. Per quanto riguarda la prima fase del progetto dell'Hub portuale i lavori si concluderanno con due anni di anticipo rispetto al previsto, nell'interesse non solo del porto stesso ma anche di tutta la rete di nodi intermodali che concorrono alla competitività dell'intera Regione Emilia Romagna.

DANIELE ROSSI

Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro settentrionale

Le attività di sviluppo del terminal

Sapir è l'unica componente “marittima” del Cluster unica insieme all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale.

Le attività di sviluppo del terminal Sapir sono incentrate prevalentemente sulla messa in produzione delle due aree (Logistica 1 e Trattaroli) delle quali dispone la società, aree che, complessivamente, ammontano a circa 80 ettari a cui devono aggiungersi quelle nella disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale.

La particolare situazione del porto di Ravenna, unico in Italia dotato di simile potenziale di sviluppo disponibile in tempi molto rapidi, fa prevedere evoluzioni significative per il porto a condizione che sia possibile dare vita a un sistema logistico regionale che faccia parte di un sistema logistico nazionale molto più ampio e interconnesso. In questo, la mancata promulgazione del decreto istitutivo della Zona Logistica Semplificata emiliano romagnola certamente non aiuta.

Il cluster ER.I.C. costituisce il catalizzatore, grazie anche alla operosa attività di ITL, per l'avanzamento e lo sviluppo di questo sistema.

Ovviamente, non esistono solo notizie positive.

Alcuni lavori creano disagi e difficoltà nell'esercizio delle attività caratteristiche dei terminal, la indeterminatezza dei tempi di realizzazione degli stessi non consente di cogliere tutte le opportunità che si presentano sul mercato, mercato certamente già di per sé stesso meno dinamico di quello del 2022 in particolare per alcune categorie merceologiche, anche se il 2023 ha segnato per Sapir l'avvio di un nuovo traffico: quello dell'automotive.

Per favorire il cambio di segno, si auspica che le condizioni internazionali vedano presto la soluzione dei drammi che proprio le aree del Mediterraneo e del Mar Nero stanno vivendo.

RICCARDO SABADINI

Presidente del Gruppo SAPIR

Sinergie per rilanciare le merci in arrivo o in partenza dal porto

Diverse sono le sinergie già in atto tra l'Interporto di Bologna e il Porto di Ravenna e molteplici quelle che possono essere messe ulteriormente in campo.

L'Interporto è, per sua naturale collocazione geografica, all'incrocio di tre corridoi della TEN-T Core Network e di cinque direttrici di traffico che ne fanno il gateway ideale di collegamento tra il Nord e il Sud Europa ed il Mediterraneo Orientale.

La piattaforma logistica bolognese vede già attivi diversi collegamenti ferroviari con porti e terminal terrestri, italiani ed esteri. Ciò può rappresentare un vantaggio competitivo anche per il sistema portuale ravennate, con lo scopo di rilanciare le merci in arrivo al porto o in partenza verso destinazioni nazionali ed europee.

Fondamentale, inoltre, il know-how che entrambe le infrastrutture hanno maturato in campo energetico, che può essere messo a fattor comune per iniziative progettuali come la creazione di comunità energetiche.

Analogo scambio di esperienze potranno riguardare il settore dell'immobiliare logistico e della formazione.

MARCO SPINEDI
Presidente Interporto Bologna

Uno dei banchi di prova Aumentare frequenze e destinazioni

Nel 1974 nasce Centro Padano Interscambio Merci SpA. Oggi CePIM è un Logistic Service Provider che svolge le sue attività non solo all'interno del distretto interportuale, ma fornisce ed offre la progettazione dei servizi e delle strutture necessarie al conseguimento di obiettivi di performance e di efficienza che il cliente intende conseguire, assistendolo lungo tutta la catena logistica in ogni fase del progetto, indipendentemente dalla sua localizzazione e dalla sua complessità e proponendo soluzioni innovative e condivise. Asset di proprietà, affidabilità, professionalità e precisione sono le leve sulle quali ha costruito i risultati di questi anni. CePIM ha sempre puntato sul fattore efficienza per garantire performance logistiche che incontrino i bisogni attesi e anticipino quelli inespresi dei propri clienti.

Siamo una società con capitale prevalentemente privato, infatti il capitale sociale è così distribuito: 45% Eni, 29% Istituti di Credito e 14% Enti pubblici.

Il nostro interporto si colloca al secondo posto nella classifica nazionale e al settimo in quella europea, ha un'area complessiva di 2,6 milioni di m², gestisce 2945 treni, all'interno sono insediate più di un centinaio di aziende che occupano più di duemila addetti.

Siamo impegnati nella realizzazione di un nuovo terminal ferroviario che potrà ospitare su tre binari treni di standard europeo e che vedrà l'inaugurazione nella prima metà del 2024.

Cepim è impegnato da anni su settori comuni e di interesse con il porto di Ravenna, nello specifico: siderurgico, chimico, cereali.

Aumentando frequenze e destinazioni si può porre come punto di "raccolta e rilancio" sia per le materie prime - con ventilazione di quanto assorbito dal territorio e rilancio verso altre destinazioni per la quota rimanente - che per ambito containers. Questo potrà essere uno dei banchi di prova su cui misurarsi in attesa della realizzazione definitiva del nuovo terminal.

GIANPAOLO SERPAGLI
Presidente Cepim Interporto Parma

Limiti infrastrutturali e scelte da compiere

8

Dinazzano Po SpA è una società controllata Tper e partecipata da AdSP, Sapir e Mir. Già dalla nostra compagine sociale si percepisce il forte interesse per lo scalo portuale ravennate e per sviluppare con esso rapporti produttivi e operativi, mi auguro sempre più stretti.

Il convegno organizzato per incontrare la realtà ravennate, è anche l'occasione per approfondire le problematiche esistenti, le criticità e quali azioni mettere in campo per superarle. Non mi dilungherò nello spiegare chi siamo (un importante terminal nel bacino delle ceramiche e una I.F. che già opera a Ravenna in varie forme), bensì proverò ad analizzare brevemente i nodi e le prospettive possibili.

Il porto di Ravenna, lo dicono i dati, ha traffici fortemente sbilanciati tra in e out con forte preponderanza di materie prime in importazione. È questo un dato fortemente penalizzante per il trasporto ferroviario non consentendo, il bilanciamento dei treni carichi e di fatto aumentando l'incidenza economica del trasporto sulla merce trasportata.

Oltre a quanto sopra, sulla competitività pesano i forti limiti infrastrutturali, sia nell'ultimo miglio che nelle reti di adduzione dei traffici allo scalo. È ciò che emerge anche da importanti studi finanziati dalla Regione Emilia-Romagna.

Dalle analisi emergono vari tipi di limitazioni, sedimi ferroviari di manovra obsoleti, scali portuali privati non

aggiornati per ricevere treni sempre più lunghi. E non da ultimo, linee di lunga percorrenza o sostanzialmente sature (linee RFI) o se con tracce ancora fortemente disponibili, per velocità limiti infrastrutturali e peso assiale consentito non attrattivi per il mercato del trasporto merci.

A quanto accennato sopra si può a mio parere rispondere in tre modi:

1 - l'accelerazione dell'impegno, già in corso, delle varie istituzioni e dei terminal per interventi in tempi certi e stretti sulla rete infrastrutturale complessivamente intesa.

2 - valutare la possibilità di ulteriori azioni di sostegno economico al ferroviario, eventualmente aprendo a contributi regionali anche per il traffico consolidato.

3 - una forte scelta sulla sostenibilità ambientale, da parte degli operatori economici privati (terminal, industrie ecc.), alla base di accordi strutturati con il sistema del trasporto che nel caso della ferrovia, necessitano di investimenti e certezze dei traffici nel tempo.

Con questo approccio, nel tempo e in collaborazione piena con Kerakoll come Dinazzano Po, siamo riusciti a sviluppare anche sul corto raggio un sistema di trasporto ferroviario competitivo e da un forte impatto ambientale positivo.

GINO MAIOLI
Presidente Dinazzano Po

Oggi gli armatori non vedono Ravenna tra i principali porti

Il nostro gruppo Logtainer, che comprende anche Terminal Rubiera, svolge principalmente il ruolo di intermodalista marittimo, movimenta container con l'utilizzo principale del treno, delle linee di navigazione in particolare da e per i porti dell'alto Tirreno, sviluppa circa 3000 treni annui dal terminal di Rubiera che si sviluppa su un'area di circa 80.000 metri e ha una lunghezza complessiva di binari al proprio interno pari a 2,5 km.

Il traffico marittimo dopo l'euforia del 2021 e parte del 2022 oggi è tornato a quello che era prima del Covid e quindi anche il traffico ferroviario ne sta risentendo.

I dati del primo semestre 2023 rispetto al primo semestre 2022 lo dimostrano: il traffico ferroviario nei principali porti italiani è diminuito rispettivamente a La Spezia del 15%, a Livorno del 13%, a Genova del 7%, a Trieste del 8%, a Ravenna del 26%, ma questo calo è dovuto anche al periodo di chiusura della rete ferroviaria dovuta all'alluvione che ha investito la Romagna.

In passato, sviluppavamo treni sia da area Milano che da area Rubiera su Ravenna. Oggi purtroppo effettuiamo sporadici treni di container vuoti da Ravenna verso Rubiera: il traffico non è regolare, ma non siamo e non possiamo essere noi a decidere dove indirizzare i container, dobbiamo seguire le decisioni degli armatori nostri clienti. Saremmo ben contenti di ricominciare a servire Ravenna, ma purtroppo le scelte degli armatori oggi non vedono il suo porto tra quelli principali.

La situazione del mercato dei noli (siamo passati dai 12/13.000 dollari del 2021 agli 800 attuali) a nostro parere non potrà modificare la situazione attuale, anzi ci sarà un maggior concentrazione nelle toccate dei porti da parte degli armatori.

GUIDO NICOLINI

Amministratore Logtainer-Terminal Rubiera



Terminalisti o gestori di terminal per valorizzarne il ruolo

zare di più e meglio il ruolo dei gestori dei terminal intermodali: è indubbio che proprio nei terminal è possibile creare condizioni e servizi in grado di generare valore per i clienti e nei quali, in definitiva, è possibile contribuire significativamente a rendere più competitivo il ferro rispetto al tutto strada. In caso contrario sussiste il rischio di avere un ritorno degli investimenti, in termini di incremento di traffico, inferiore al livello atteso.

“In relazione alle strategie tese a creare condizioni utili a incrementare la quota modale ferroviaria rispetto al tutto strada, occorre osservare che i numeri dimostrano come la liberalizzazione del mercato delle imprese ferroviarie da sola non è stato in grado di incrementare in modo significativo la quota modale ferroviaria: risulta pertanto necessario rivedere alcuni paradigmi e cominciare a pensare ad attori della logistica sin qui poco considerati e in grado di creare valore per i clienti.

Mi riferisco in particolare al ruolo, nella intermodalità ferroviaria, dei terminalisti o gestori di terminal, ruolo che ad oggi non è stato valorizzato adeguatamente.

Infatti, non è un caso se nel PNRR non è stato previsto nulla per i terminal intermodali, che nelle varie politiche di sussidio al comparto ferroviario (ferrobonus) siano state prese in considerazione solo le imprese ferroviarie e che in ultimo, ma non per importanza, nel disegno di legge quadro sugli interporti la figura del gestore del terminal non sia stata presa in considerazione, ad esempio, nella fase di valutazione dei progetti di investimento.

In conclusione, tenendo presente che la merce prende sempre la via più economica, si ritiene che, unitamente alla realizzazione degli investimenti necessari per rendere l'infrastruttura ferroviaria più performante, occorre valoriz-

GIUSEPPE ACQUARO
Amministratore delegato
Terminali Italia

Per crescere è fondamentale una rete ferroviaria connessa verso nord

Il gruppo Hupac lavora su una rete di oltre 80 terminali intermodali (di cui 12 gestiti in modo diretto) i quali muovono quotidianamente oltre 150 treni sulla propria rete. L'obiettivo dell'azienda è investire in un sistema di logistica sostenibile potenziando i collegamenti intermodali ferroviari così da mettere in relazione porti, industrie e terminal con una rete capillare di servizi. All'interno del nostro network il Terminal di Piacenza Intermodale, collocato in un'area ad elevata concentrazione di attività logistiche (oltre 1,5 milioni di mq.) rappresenta la realtà sul territorio dell'Emilia-Romagna che funge da collettore da/verso i porti del Tirreno, i distretti produttivi, il nord Italia e l'Europa. La strategicità della logistica e la crescita del settore è indubbia. In Italia pesa per oltre il 9% del PIL. Dove risiedono le opportunità di sviluppo? I porti del nord Europa muovono oltre 43 milioni di container destinati a tutto il continente Europeo. Presentano reti fortemente interconnesse con la ferrovia, le vie navigabili e i terminal, dove sono presenti anche aree per il deposito dei vuoti che facilitano le scelte di riposizionamento da parte delle compagnie marittime. L'Italia presenta criticità dal punto di vista morfologico e geografico alle quali si aggiunge un sistema frammentato con mancanza di network tra porti e la rete ferroviaria europea. La percentuale del trasporto marittimo trasportato su ferro è ancora molto bassa rispetto ai porti del nord Europa. Occorre per questo fare lobby e condividere una strategia di sviluppo condivisa tra stakeholders affinché si possano definire le priorità sugli investimenti anche attraverso le opportunità connesse al PNRR. L'iniziativa del Cluster ER.I.C., benché circoscritta al perimetro regionale, pone le basi per un continuativo confronto con le istituzioni. Affinché il settore intermodale possa crescere a livello nazionale diventa fondamentale poter contare su una rete ferroviaria connessa verso nord in grado di uniformarsi agli standard europei, con terminali che svolgano la funzione di gateway e favoriscano la velocizzazione del traffico sulla rete grazie a sistemi di tracciamento, informatizzazione e gestione dei flussi così da ridurre i tempi di transito da/per i porti.

PIERO SOLCÀ
Terminal Piacenza Intermodale, Gruppo Hupac

Il Cluster ER.I.C. incontra il Sistema Portuale di Ravenna

28 settembre 2023 ore 9.30-13

Sala Conferenze, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale
Via Antico Squero, 31 – Ravenna (RA)

9.30: **Registrazione partecipanti**

10.00: **Apertura lavori**

Guido Fabbri - Presidente Fondazione ITL

Andrea Corsini - Assessore mobilità trasporti, infrastrutture, turismo e commercio Regione Emilia-Romagna

Michele De Pascale - Sindaco di Ravenna

Roberto Bozzi - Presidente Confindustria Romagna

10.45: **Il Cluster portuale di Ravenna: sostenibilità dei servizi ed esigenze di riorganizzazione della supply chain**

Daniele Rossi - Presidente Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico centro settentrionale

Riccardo Sabadini - Presidente Gruppo Sapir

Danilo Belletti - Presidente ARSI (Associazione Ravennate Spedizionieri Internazionali)

11.30: **Il Cluster ER.I.C. (Emilia-Romagna Intermodal Cluster), opportunità di sviluppo e rafforzamento delle relazioni con il porto di Ravenna:**

Armando De Girolamo - Amministratore Lotras

Silvia Poli - Amministratore Delegato Lugo Terminal

Marco Spinedi - Presidente Interporto Bologna

Gianpaolo Serpagli - Presidente Cepim – Interporto Parma

Gino Maioli - Presidente Dinazzano Po

Guido Nicolini - Amministratore Logtainer-Terminal Rubiera

Giuseppe Acquaro - Amministratore delegato Terminali Italia

Piero Solcà - Terminal Piacenza Intermodale, Gruppo Hupac

13.00: **Conclusioni**

Federica Ropa - Responsabile Area Viabilità, Logistica Vie d'acqua e Aeroporti Regione Emilia-Romagna

La partecipazione è libera previa registrazione all'evento [QUI](#)

