

Porti

Ravenna
10 Gennaio 2026

Il sindaco: «Risultati record, ma servono scelte nazionali condivise per il futuro»

Barattoni richiama il Governo su riforma dei porti, politiche industriali e investimenti infrastrutturali strategici



10 Gennaio 2026 - Ravenna - «Il 2025 - osserva il sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni - è stato l'anno nel quale il nostro porto ha raggiunto il record storico di merci movimentate, superando la soglia di 28 milioni di tonnellate, mai raggiunte in precedenza.

Un risultato frutto di un impegno collettivo e trasversale di enti, operatori economici, servizi tecnico nautici, lavoratori e associazionismo, che deve rendere tutta Ravenna orgogliosa di quanto fatto, senza specchiarsi sui risultati raggiunti, ma pronta ad affrontare il futuro prossimo con lucidità e ambizioni.

Per questo l'inizio del 2026 è l'occasione per analizzare pubblicamente sfide, criticità e opportunità che ci prepariamo ad affrontare nel nuovo anno, in modo da condividere con tutta la cittadinanza e le attività economiche la strategicità e le ricadute diffuse di un porto sempre più imprescindibile anche a livello nazionale.

Siamo infatti stabilmente nei primi cinque porti italiani non solo per il totale delle merci transitate, ma anche per le singole voci relative ai materiali, una diversità che ci ha consentito di affrontare e superare momentanee difficoltà di alcuni settori merceologici dovute a specifiche dinamiche di mercato.

Gli importanti investimenti infrastrutturali eseguiti negli ultimi anni, in particolare su dragaggi e banchine, potranno essere ancora più valorizzati con l'implementazione di nuove aree di logistica, fondamentali per un rafforzamento dell'intermodalità nave-gomma-treno. Un aspetto, quello degli spazi retroportuali, che rappresenta un elemento di competitività importante, soprattutto se confrontato con altri scali che per ragioni fisiche hanno pressochè esaurito la loro disponibilità di nuove aree per attirare investimenti e lavoro di qualità.

A questi nuovi spazi, però, servono infrastrutture stradali e ferroviarie importanti, che consentano alle merci non solo un veloce trasbordo dalla nave ai magazzini, ma anche un migliore collegamento con tutto il nord est produttivo.

Per questo, come amministrazione comunale, stiamo approfondendo con l'Autorità di Sistema Portuale il dossier 'secondo bypass sul Candiano' e stiamo ragionando su una manutenzione straordinaria di alcune strade portuali particolarmente ammalorate; insieme alla Regione sollecitiamo ANAS a velocizzare gli interventi concordati sulla variante di Voltana e di Mezzano, per migliorare il

collegamento verso Ferrara, così come per le **varianti alla Ravennana**, utili per meglio potersi connettere a Forlì. Naturalmente, per un porto che ambisce a muovere merci funzionali a tutto il nord est, non è importante solo quello che accade qui, ma influiscono anche interventi quali il **quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese**, così come il **passante di Bologna** e l'**ampliamento della A14 tra Bologna e la diramazione per Ravenna**.

Molti di questi interventi saranno importanti sia per il traffico merci, sia per un settore che si è sviluppato molto negli ultimi anni e che vedrà nel 2026 un punto di **svolta importante: il sistema crocieristico**, che con la conclusione dei lavori della nuova stazione crociere sarà un asset importante anche per altri ambiti economici della città legati a turismo, commercio e artigianato.

Settori nei quali le ricadute dell'incidenza del turismo saranno importanti grazie soprattutto alle presenze straniere, vista la differenza ormai evidente con i consumi degli italiani, legati al potere d'acquisto e di spesa.

Perché un porto è un collegamento con il mondo e per tornare alla parte commerciale e industriale, non possiamo non inserire fra gli **elementi di preoccupazione** per il futuro prossimo la forte **instabilità geopolitica** che ha contaminato tutto il 2025 e che, con l'entrata in vigore dei **dazi** nell'anno nuovo, potrebbe compromettere alcuni risultati e trasferimenti di merci.

Le guerre, i conflitti, le bande armate nei mari e le barriere al libero scambio hanno infatti storicamente prodotto tragedie umanitarie e riduzioni degli scambi commerciali.

Purtroppo, per molte delle cose elencate sopra, non si vedono soggetti internazionali che investano in maniera decisa su una soluzione politica e diplomatica credibile.

Agli elementi di instabilità internazionale, nel nostro caso dobbiamo aggiungere **due fattori nazionali** che rischiano di essere determinanti per il nostro porto.

Un porto che è ormai leader riconosciuto nel settore delle merci rinfuse, che ha nell'import e nello sbarco di queste merci uno dei suoi punti di forza, che vede i piazzali dei terminal come l'ingresso per arrivare all'industria della pianura padana che poi trasformerà queste materie in prodotti finiti o semilavorati. Siamo quindi un porto sul quale pesano, e molto, i 31 mesi consecutivi di **calo della produzione industriale** nel nostro paese. Trend che purtroppo non sembra destinato ad invertirsi, vista l'assenza di politiche industriali e di filiera nelle strategie di sviluppo degli ultimi tre anni.

Ma c'è un altro aspetto legato alle scelte del governo che mi preoccupa notevolmente, quello della **riforma della cosiddetta legge sui porti**, che tramite decreto intende mettere mano alle L. 84/94 centralizzando molte delle funzioni delle AdSP, svuotandole di competenze tecniche ed economiche, in vista di una creazione di una 'Porti d'Italia SpA' che dovrebbe definire le strategie di queste infrastrutture nazionali.

Per l'approccio che cerco di adottare sempre nei confronti dei problemi e delle questioni che mi trovo ad affrontare quotidianamente, non posso negare che la riforma di una legge che ormai ha superato i trent'anni - e di un sistema che sempre più tende a far confrontare nei porti in maniera squilibrata grandi potenze oligopolistiche mondiali con strutture locali - necessiti di un aggiornamento anche di pensiero e visione.

Sono altresì d'accordo che chi ha una responsabilità di governo a livello nazionale possa auspicare e lavori per un migliore coordinamento delle Autorità, maggiore capacità di indirizzo e strategia a livello nazionale e migliore integrazione della logistica intermodale, ma il rischio che tutto quello che invece abbiamo detto porti a irrigidimenti, rallentamenti e a un blocco degli investimenti nei porti - che negli ultimi anni sono stati capaci di crescere a dispetto delle condizioni internazionali e nazionali - è concreto, se si pensa solo alla struttura e non a meccanismi di funzionamento chiari e leggibili rispetto ai porti. E questo è vero soprattutto per quegli scali, come il nostro, nei quali ci sono alcune caratteristiche specifiche e uniche, come la presenza di terminal privati a ridosso delle concessioni pubbliche, in un meccanismo di valorizzazione reciproca degli investimenti.

A questo aggiungiamo anche le **forti preoccupazioni di un anello fondamentale della catena della logistica qual è quello degli autotrasportatori**, vessati da aumenti del costo del gasolio e dei pedaggi autostradali.

Per questo, **auspicio che ci possa essere una sospensione del provvedimento di riforma** volto a garantire un confronto con gli enti locali che finora non c'è mai stato.


Per quanto detto, prima di concludere, ci tengo a sottolineare quanto la possibilità di continuare a raggiungere risultati positivi dipenderà anche dalla nostra capacità di **continuare a lavorare insieme** a tutto il cluster marittimo e agli enti che si occupano quotidianamente di porto.

Perché il 2025 è stato l'anno di insediamento non solo della nuova amministrazione comunale, ma anche del **presidente AdSP Benevolo** e del **comandante della Capitaneria di Porto Tattoli**.

Professionisti che si sono calati con grande competenza nei loro ruoli e nella nostra città, che hanno permesso fin da subito a tutto il cluster di proseguire in un lavoro costruttivo su tanti ambiti e anche di dare segnali importanti e concreti, come la **sottoscrizione del protocollo sulla sicurezza del lavoro in Porto e l'emanazione dell'ordinanza sui fondali**.

Insomma, cari ravennati, **non mancano per quest'anno preoccupazioni, ma anche speranze**, per il nostro scalo, che è riuscito negli ultimi anni, grazie a un grande lavoro di squadra, a rimanere molto competitivo e a garantire prospettive di lavoro e di reddito a migliaia di persone.

Grazie a tutti coloro che hanno lavorato e che lavorano quotidianamente per la crescita, lo sviluppo e la coesione del nostro porto.

Continuiamo ad operare per fare in modo che anche il 2026 rappresenti un anno importante per tutta la città». 

© *copyright Porto Ravenna News*