

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Il “caso Ravenna”: flessibilità e collaborazione fra operatori per navigare fra le crisi e superarle

Nicola Capuzzo · Thursday, May 21st, 2026

**Ravenna** – Operatori privati e istituzioni a confronto, o meglio sullo stesso lato della barricata, per superare crisi geopolitiche e fluttuazioni di mercato.

All’evento De Portibus, in corso all’Almagià, il porto di Ravenna si è “raccontato” agli operatori nazionali, dimostrando come il dialogo franco e la collaborazione fra imprese possano portare risultati a tutti in termini di business, magari mitigando effetti congiunturali o veri e propri drammi come le guerre. Una “collaborazione competitiva”, secondo la felice definizione di Carlo Merli, amministratore delegato di Setramar, azienda di riferimento a livello nazionale per il settore dry bulk, che ha dialogato con Riccardo Sabadini, presidente di Sapir, e Patrizia Scarchilli, dirigente della direzione generale Mare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

“Ravenna oggi è un porto in trasformazione, all’interno di un processo ancora non completato: vanno finite le banchine e le opere di dragaggio e soprattutto poi bisognerà garantire la manutenzione del porto” ha aperto Sabadini, ricordando come i tempi degli armatori siano lunghi e le aziende abbiano bisogno di certezze per allocare gli investimenti.

“Le rotte le disegna la merce.. è lei che decide dove andare” gli ha fatto eco Merli. “L’Adriatico è il punto di arrivo di più della metà delle rinfuse che arrivano in Italia. Oggi per via della situazione internazionale l’incertezza è aumentata, l’Eta delle navi non è più affidabile come prima. Va detto però che per ora l’impatto negativo delle guerre in atto non è stato particolarmente forte: il sentimento di fiducia delle aziende è sicuramente sotto stress per le incertezze sulla logistica ma il mercato nel complesso ha tenuto. A Ravenna questo è avvenuto anche grazie alla diversificazione delle merci che transitano, il nostro non è un porto monotematico e le fluttuazioni sono state gestite” ha spiegato il manager di Setramar.

Secondo Scarchilli l’attenzione del governo per il settore della portualità è testimoniato dai numerosi finanziamenti erogati alle Adsp, in particolare per sviluppare l’interconnessione con il sistema stradale e ferroviario. “I nostri porti nascono all’interno delle città, la loro difficoltà fondamentale quindi è l’assenza di aree vicine per crescere. Gli esempi di Vado Ligure con la nuova piattaforma e del rigassificatore di Piombino testimoniano questa fame di nuove aree, più un porto ha la possibilità di utilizzare spazi retroportuali adeguati, più può aumentare i traffici. La Spezia e Trieste sono due buoni esempi di sviluppo favorito dai forti collegamenti ferroviari” ha

dichiarato la dirigente del Mit.

A confermare questa tesi di nuovo Sabadini: “Una delle grandi fortune di Ravenna è che il porto è fuori dalle città, e una delle peculiarità è la proprietà privata di molte aree. Sapir oggi è un operatore terminalistico ma sta ancora pensando al futuro e alle possibili evoluzioni sul fronte della digitalizzazione e dell’allungamento della catena del valore. Oggi ad esempio effettuiamo diverse prelaborazioni di alcuni materiali per rifornire al meglio le imprese della manifattura: in pratica siamo un ‘magazzino remoto’ delle imprese della ceramica. In più abbiamo aggiunto il traffico di autovetture in collaborazione con Altmann, tutti servizi che dimostrano la nostra capacità di diversificare e fornire valore ai clienti, vecchi e nuovi”.

La forza di Ravenna non sta però solo negli ampi spazi a disposizione: “La nostra azienda ha un capitale sociale misto, con una forte componente finanziaria, ma ha deciso di investire qui non solo per la diffusa citata proprietà privata delle aree: a Ravenna c’è anche un capitale umano notevole, dal gruista all’amministratore delegato, abbinato a una notevole capacità degli stakeholder di parlarsi e capirsi, anche magari dopo aver litigato. Sono fattori che stanno facendo la differenza, questa è una situazione da preservare”.

Parlando di conflitti internazionali, Sabadini ha ricordato come su Ravenna quello ucraino abbia conseguenze negative maggiori rispetto a quello in corso nel Golfo Persico. “Quando cominciò la guerra in Ucraina il primo impatto fu quello sulle persone: i nostri referenti erano letteralmente sotto le bombe. Alcune materie prime utilizzate nel distretto ceramico, come argilla e feldspati, venivano dal Donbass: con il calo degli arrivi di queste materie prime, le nostre imprese sono state brave a riuscire a trovare fonti alternative, in India, Turchia e Brasile. Noi, e le autorità, siamo stati bravi a portare a Ravenna anche questi traffici, grazie all’efficienza della nostra catena logistica e del collegamento fra il porto e le imprese del distretto modenese: in pratica sono state create ‘ricette’ alternative, per dare stessi gli risultati alle aziende di produzione” ha ricordato Sabadini.

Riguardo l’Ucraina, Merli ha citato un altro esempio: “L’esperienza ucraina ci ha insegnato la centralità del processo logistico: anche dopo la distruzione dell’acciaiera di Mariupol, che produceva 7 milioni di tonnellate, le nostre industrie non si sono fermate: significa che avevano i fondamentali per riadattare la propria proposta. Ragionando in questi termini, di grande flessibilità, nessun porto è meglio posizionato di Ravenna per gestire i traffici di terre rare, possiamo davvero diventare un hub”.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, May 21st, 2026 at 7:45 am and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

