

Porti

Ravenna
12 Luglio 2026

Ravenna prima in Italia per le rinfuse solide, ma il ferro arretra

La sfida è sui binari. Ravenna cresce nelle merci, ma dal 2022 ha perso l'11,3% dei treni portuali



12 Luglio 2026 - Ravenna - Il porto di Ravenna consolida la propria posizione tra i principali scali industriali italiani e si conferma il punto di riferimento nazionale per la movimentazione delle rinfuse solide.

È quanto emerge dal 13° Rapporto annuale "Italian Maritime Economy 2026" di SRM, il centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, e in particolare dall'analisi presentata da Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di SRM.

Nel 2025 i porti italiani hanno movimentato complessivamente 510,8 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 3,5% rispetto all'anno precedente. I container sono saliti a 131,9 milioni di tonnellate, il traffico Ro-Ro ha raggiunto 122,2 milioni, le rinfuse liquide 186,3 milioni e quelle solide 53 milioni.

All'interno di questo sistema Ravenna presenta una specializzazione molto marcata. Con 11,6 milioni di tonnellate movimentate nel 2025 è il primo porto italiano per le rinfuse solide, davanti a Venezia con 7,8 milioni, Taranto con 5,6 milioni, Monfalcone con 3,5 milioni e Bari con 2,3 milioni.

Il distacco rispetto agli altri scali evidenzia il ruolo assunto dal porto ravennate nell'approvvigionamento delle filiere industriali e agroalimentari del Paese.

Ravenna è il principale porto italiano per i minerali, con 4,5 milioni di tonnellate, e mantiene posizioni di vertice nelle derrate alimentari, con 2,6 milioni, nei cereali, con 2,3 milioni, e nelle altre rinfuse solide, con 1,7 milioni.

È la fotografia di uno scalo strettamente collegato all'economia reale e alle attività produttive del proprio retroterra: industria ceramica, metallurgia, edilizia, agroalimentare, mangimistica e trasformazione dei cereali. Una caratteristica che distingue Ravenna dai porti maggiormente orientati ai container o al transhipment e che, allo stesso tempo, la rende sensibile all'andamento delle materie prime e alle tensioni geopolitiche.

SRM sottolinea come i porti dell'Adriatico e del Nord-Est siano tra quelli maggiormente esposti agli sviluppi nell'area del Mar Nero, determinanti per gli scambi di cereali, prodotti siderurgici, energia e materie prime. Per Ravenna questa centralità offre opportunità, ma comporta anche una maggiore esposizione alle interruzioni delle catene di approvvigionamento e alle oscillazioni dei mercati internazionali.

I primi dati del 2026 confermano comunque una dinamica positiva. Secondo la rilevazione SRM aggiornata a maggio, Ravenna registra una crescita del 5,3% delle tonnellate movimentate rispetto allo stesso periodo del 2025. Aumentano anche i container, con un incremento del 2,1% in TEU. Tra i principali porti italiani, Ravenna è uno degli scali che presentano contemporaneamente un segno positivo sia nelle merci complessive sia nel traffico containerizzato. A fronte della crescita dei traffici marittimi, il dato ferroviario rappresenta però un evidente campanello d'allarme.

Nel 2025 dalla stazione di Ravenna sono partiti o arrivati 6.750 treni merci con origine o destinazione portuale. Il dato mantiene lo scalo al terzo posto nazionale, dietro Trieste Campo Marzio, con 7.673 treni, e La Spezia, con 7.416, ma conferma una tendenza negativa.

Rispetto ai 7.608 treni del 2022, il calo indicato da SRM è dell'11,3%. Nel solo 2025 sono stati movimentati 503 convogli in meno rispetto all'anno precedente, pari a una diminuzione del 6,9%.

Il confronto con l'andamento complessivo del porto rende il fenomeno ancora più significativo.

Nei primi mesi del 2026 Ravenna ha registrato un aumento del 5,3% delle tonnellate movimentate. Se alla crescita dei traffici marittimi non corrisponderà un analogo sviluppo del ferro, una quota maggiore delle merci rischierà di gravare sulla viabilità stradale.

Il dato non ridimensiona il ruolo ferroviario di Ravenna,

che continua a rappresentare oltre il 15% dei treni merci portuali italiani, ma evidenzia la necessità di invertire rapidamente la tendenza.

Gli interventi infrastrutturali e sull'ultimo miglio dovranno tradursi non soltanto in una maggiore capacità teorica, ma in un effettivo aumento dei convogli e della quota di merci trasferita dalla strada alla ferrovia.

Il Rapporto SRM restituisce dunque un'immagine a due facce. Ravenna guida il mercato nazionale delle rinfuse solide, mantiene un ruolo centrale nei comparti dei minerali, dei cereali e delle derrate alimentari e ha aperto il 2026 con traffici in crescita. Allo stesso tempo perde treni proprio mentre aumentano le merci.

La sfida non consiste soltanto nel difendere i primati raggiunti, ma nell'evitare che lo sviluppo del porto determini un incremento del traffico pesante sulle strade.

Il futuro dell'Hub portuale si misurerà anche sulla capacità di riportare sui binari una quota crescente delle merci movimentate sulle banchine ravennati. 