



PORTO E TRASPORTO

Ravenna, grandi investimenti della Lega nel settore stoccaggio e risorse energetiche

Nuovi progetti per infrastrutture

Dopo avere contribuito a rilevare la Franco Mazzotti per l'attività doganale, la Lega delle cooperative ravennate annuncia nuovi progetti per l'area del porto, d'intesa con aziende private e cooperative. La partecipazione alla società Sapir è una conferma dell'interesse della cooperazione per l'area portuale e per il sistema del collegamento e delle infrastrutture. L'intermodalità resta l'obiettivo del futuro.

PATRIZIA ROMAGNOLI

RAVENNA. Oggi nel settore trasporti la parola chiave è l'intermodalità; nel progetto di ristrutturazione di tutto il sistema, in vista della liberalizzazione del 1992, la necessità che si impone è quella di ricomporre il ciclo. In altri termini, per trasferire le merci, attualmente si suddividono la prima tratta a terra, dal fornitore fino al porto di imbarco, quella a mare, fino al porto di destinazione, e di lì di nuovo a terra fino al destinatario finale. Attualmente le fasi sono disgiunte, mentre per assicurare reali economie di scala occorrebbero strumenti e infrastrutture tali da poter accogliere il traffico completo. Ovviamente questo problema investe anche il porto di Ravenna, come grande nodo di un sistema che vede da un lato i trasporti via terra verso i Paesi Ce e verso il Mediterraneo dall'altro. «Un porto dovrebbe essere un luogo di transito veloce», dice Guglielmo Guadagni, della Lega provinciale delle cooperative di Ravenna - e l'intermodalità significa infrastrutture viarie e ferroviarie che consentano alle merci di essere smistate nel più breve tempo possibile. I progetti di infrastrutture a Ravenna sono molto importanti, dalle strade

di collegamento fino all'interporto che dovrebbe sorgere a Lugo. E gli interessi della Lega delle cooperative ravennate sono molteplici. Per quanto riguarda la movimentazione, l'interesse è commisurato alla partecipazione della Lega nella Sapir. Qui la quota detenuta attualmente è l'8,75%, dopo la ricapitalizzazione dell'anno scorso. «Quando la Sapir era in deficit, noi avevamo il 10%», osserva il presidente della Lega Provinciale, Lorenzo Sintini - dopo che nell'86 la Sapir è andata in pareggio, con l'entrata della Regione e delle altre figure istituzionali, la nostra quota è diminuita. Tuttavia contiamo di riportarci al vecchio livello del 10% entro la fine dell'anno. Siamo comunque presenti nel sindacato di controllo insieme a Provincia, Comune, Camera di commercio e Associazione industriale». Lorenzo Sintini sottolinea il fatto che la Lega è interessata per molti versi alle vicende del porto ravennate. Anzitutto per una presenza tradizionale: le cooperative di servizi, trasporti e facchinaggio. Ma poi per tutta una serie di iniziative imprenditoriali più avanzate. Il caso della Franco Mazzotti, l'azienda che il Conacal di Lugo ha recentemente rilevato con il

INTERVISTA

Traffico e vie di comunicazione nella regione «cerniera» della penisola: ne parla l'assessore Renato Albertini

Emilia-Romagna snodo o strozzatura?

TONI FONTANA

BOLOGNA. La città soffre, il traffico sta crescendo nei grandi e nei piccoli centri. Servono infrastrutture e interventi di limitazione della circolazione privata. È questo il primo tema sul quale chiediamo l'opinione di Renato Albertini, assessore regionale ai trasporti dell'Emilia Romagna.

Lo sviluppo degli ultimi 40 anni è stato tumultuoso, rapido ma non regolato; esordisce l'assessore Albertini sul piano della circolazione si è registrata una prevalenza quasi totalizzante dell'automobile. Ciò che determinano, per gran parte, quei dati drammatici di crisi nei centri urbani che tu hai richiamato: fenomeni di congestione, di deterioramento ambientale.

Per risolvere questa situazione occorre finalmente per seguire con coerenza alcuni obiettivi fondamentali. Intanto un radicale riequilibrio fra i diversi modi di trasporto. Per le città questo significa dare assoluta priorità al trasporto collettivo, fornendogli le sedi adeguate per il recupero della velocità commerciale; procedere alla progressiva emarginazione del mezzo privato approntando le necessarie infrastrutture di parcheggio in prossimità dei terminali bus, ristrutturare le stazioni ferroviarie per trasformarle in agevoli e immediate sedi di passaggio da un modo all'altro di trasporto delle due ruote, sostenere e valorizzare l'uso.

L'Emilia-Romagna è una regione «cerniera» caratterizzata da una forte mobilità interna, da una forte integrazione con il resto del paese e dell'Europa. E questa è la filosofia del Piano regionale dei trasporti. A che punto è la sua realizzazione?

Il sistema della mobilità assume una connotazione peculiare nella nostra Regione. Da una parte regione-cerniera, e quindi, come tu dici, forte integrazione con il resto del Paese e l'Europa, dall'altra l'Emilia-Romagna, in quanto tale, sede di una molteplicità di agglomerati urbani tutti di notevole importanza (abbiamo individuato 160 poli generatori di traffico rilevante) che la differenziano da altre realtà regionali nelle quali prevale un unico grande centro metropolitano. Nel Prit abbiamo caratterizzato l'Emilia-Romagna come grande area metropolitana policentrica che postula una necessità di intense relazioni fra tutti i suoi diversi poli.

Da qui l'importanza dell'istituzione del servizio ferroviario regionale ed anche la scelta di servizi metropolitani e strettamente connessi coi trasporti urbani ed extraurbani. Un particolare impegno va rivolto al trasporto delle merci, in ulteriore fase di sviluppo. Si prevede, entro il 2000, un aumento di circa il 45% rispetto ad oggi. La ferrovia e la via d'acqua devono diventare una reale alternativa alla strada, soprattutto sulle lunghe distanze dando

sempre più larga attuazione all'ipotesi del trasporto combinato. Su questi obiettivi stiamo lavorando con impegno. I protocolli e le convenzioni già sottoscritte con le ferrovie (ed anche con la Anas per certi casi) per il porto di Ravenna, per il nodo di Bologna, per il nodo di Casalecchio, per le ristrutturazioni delle stazioni dei più importanti capoluoghi emiliani; il programma di potenziamento infrastrutturale ferroviario (raddoppio Bologna-Verona, Pontremolese, quadruplicamento Milano-Bologna-Firenze, completamento e ristrutturazione Rossi-Ravenna, miglioramento ferrovia Faentina e Porrettana; la ristrutturazione delle ferrovie concesse, il piano triennale Anas '88-'90, comprese le strade fuori quota; Caspadana E55, il piano poliennale di interventi sulla rete di navigazione interna, l'avvio delle attività degli interporti di Bologna e Parma, l'impegno per il potenziamento dell'Aeroporto di Bologna, i programmi di potenziamento del parco mezzi e delle infrastrutture del trasporto pubblico urbano ed extraurbano costituiscono gli aspetti più rilevanti di un'attività che procede pur nelle difficoltà di finanziamenti insufficienti e di potestà sempre più limitate per Regioni ed enti locali.

E per quanto riguarda l'attraversamento dell'Appennino. Oggi neppure i costruttori parlano di «camionale». La Regione ritiene opportuno un intervento sul tratto appenninico, una «carniera». Non è contestabile il fatto che l'AI da Bologna a Firenze sia stata venuta a determinare una situazione critica. La congestione è quasi permanente; c'è l'usura dei manufatti, tale da richiedere lavori di manutenzione in continuo crescendo.

Per affrontare questa situazione occorre collocare il problema dell'AI da Bologna a Firenze nel contesto complessivo delle direttrici di attraversamento appenninico stradale e ferroviario, e, più in generale, nell'esigenza di una forte integrazione fra i diversi modi di trasporto, dando assoluta priorità agli interventi tesi a intensificare il trasporto ferroviario ed anche quello per via d'acqua.

Non mi nascondo tuttavia, che, dato l'enorme squilibrio oggi esistente fra potenzialità della ferrovia e della strada, ancora per diversi anni quest'ultima manterrà la quota più elevata di traffico. Dovendo considerare i tracciati stradali, la nostra regione ed anche la Toscana riaffermano la valenza delle tre direttrici di attraversamento appenninico scaturite dai rispettivi piani regionali dei trasporti e confermato dal piano generale del tratto Toscano riaffermano la valenza delle tre direttrici di attraversamento appenninico scaturite dai rispettivi piani regionali dei trasporti e confermato dal piano generale del tratto Toscano.



Bologna, 542 treni al giorno

BOLOGNA. Regione cerniera dunque, forte mobilità interna, forti relazioni con le altre regioni, il paese, i traffici internazionali. Sono queste le caratteristiche dell'Emilia-Romagna. Qualche dato aiuta a capire la situazione: sono ben 122.000 gli autoveicoli che ogni giorno percorrono questa regione. Molissimi, cioè 58.000, hanno origine e destinazione interna; 48.000 hanno origine e destinazione estera. Gli attraversamenti sono 16.000 e la maggior parte (10.000) interessa la rete autostradale che ha qui un «nodo» di primaria importanza.

Notevole anche l'importanza del traffico ferroviario. La stazione di Bologna è di certo uno degli scali principali del nostro paese. Il volume di traffico che quotidianamente impugna questa stazione è di 542 treni considerando partenze e arrivi. I convogli con origine e destinazione a Bologna Cen-

trale rappresentano oltre il 50% del totale (215 treni); di questi 145 comportano movimenti di manovra di materiale (piazamenti e ricevimenti). Fatto di traffico, in particolare nel periodo estivo portano l'impegno complessivo a 382 movimenti giornalieri.

Ma è sulle autostrade che si registra il maggior aumento di traffico. Su tratto Bologna-Firenze tra l'83 e l'84 vi è stato un incremento pari al 5,3 (veicoli per chilometro); tra l'84 e l'87 l'aumento è stato del 5,8, tra l'85 e l'86 del 7,4, tra l'86 e l'87 addirittura del 9,6.

C'è quindi un incremento continuo e progressivo che mette a dura prova viadotti e strutture realizzate per un traffico di gran lunga inferiore. E questo succede anche nella autostrada Parma-La Spezia che tra lo scorso anno e quest'anno ha registrato un aumento di traffico pari al 6,2.

tratto mancante Livorno-Civitavecchia. Offriamo così due alternative valide alla dorsale centrale. L'intervento da farsi su questa direttrice, deve essere il più delimitato possibile, finalizzato ad assicurare la normale percorribilità dell'autostrada e con il minimo di impatto ambientale. Nessun raddoppio generalizzato, rifiuto netto di una autostrada specializzata per il traffico pesante.

Per quanto riguarda le ferrovie dopo lunghi decenni di degrado e di abbandono si è registrata una ripresa attraverso il «programma integrativo uno» ed il successivo progetto «Alta velocità» che prevede il quadruplicamento dell'intera dorsale centrale. Anche per questa opera occorrerà valutare attentamente tutti i problemi connessi alla scelta dei tracciati e alla compatibilità ambientale. Noi sosteniamo con forza le scelte positive di ristrutturazione e di rilancio compiute dall'Ente Fs, perched crediamo alle potenzialità del

mezzo ferroviario. Questo non ci impedisce di denunciare contraddizioni, errori, ritardi.

Veniamo al porto di Ravenna, uno scalo che sta diventando sempre più importante, che si sta affermando. Ma certo bisogna risolvere il problema dell'Ente Porto...

Indubbiamente il problema esiste. Il progetto di legge che ne propone l'istituzione ha raggiunto un ampio consenso ed è sostenuto dalla Regione. È già stato presentato al Parlamento. L'istituzione dell'Ente è necessaria per dare un adeguato strumento operativo con compiti di coordinamento delle attività gestionali e programmatrice. Il nostro impegno, assieme agli Enti locali interessati, è di sollecitare il Parlamento ad approvare la legge. Più in generale, mi preme sottolineare il rilievo che ha lo sviluppo del Porto di Ravenna, all'interno della politica regionale dei trasporti. È uno dei tre interporti della Regione, con Bologna e Parma, come indicato dal Prit, in quanto lo vediamo non solo come porto ma come vera e propria struttura intermodale. Siamo impegnati nella piena realizzazione del protocollo di intesa che ha impegnato i Ministri competenti.

Lo scalo ravennate pronto al varo del nuovo Piano regolatore

ANDREA CHIARINI

RAVENNA. Una città e il suo porto: Ravenna. Primo scalo dell'Adriatico e secondo a livello nazionale, il porto romagnolo ha movimentato nel corso del 1986 più di 12 milioni di tonnellate di merci. Per trovare cifre superiori si deve risalire al 1981, anno in cui si registrò un movimento merci di 13 milioni di tonnellate.

Il futuro si prospetta ancora più roseo nei giorni scorsi, infatti, la commissione superiore dei lavori pubblici ha approvato la prima fase del progetto di piano regolatore per il porto. Nell'elenco dei lavori previsti (per un budget di 127 miliardi di lire ai costi dell'85) figura anche l'approfondimento dei fondali che passeranno da -9,40 metri attuali, fino ad un massimo di -11,50 metri. In questo modo lo scalo diventerà «appetibile» anche alle navi della quarta generazione (quelle di maggiore tonnellaggio) che, grazie ai fondali più bassi, potranno fa-

re il loro ingresso al porto S. Vitale.

Unanimità i commenti positivi a seguito dell'approvazione del piano regolatore. «Il buon risultato conseguito», dice Oscar Casadei, vicepresidente della provincia di Ravenna - è il frutto dell'impegno di tutte le forze ravennate a cui va aggiunto il decisivo contributo della Regione». «Si tratta di un fatto di grande importanza», prosegue Mauro Dragoni, sindaco della città - non solo per la possibilità di realizzare quei lavori che possono portare nuovi ed importanti traffici al nostro porto, ma anche per la sicurezza stessa dello scalo e per le prospettive e il decollo del porto turistico di Marina di Ravenna. Quindi - conclude - è del tutto legittima la soddisfazione delle forze istituzionali, politiche, economiche e sindacali che sul porto hanno puntato in modo unitario. Soddistazione anche da parte di Piero D'Attorre, presidente

della Sapir (la società a partecipazione pubblica che opera sulle banchine dell'area S. Vitale) «Soprattutto - specifica - rispetto ai «no» precedenti e alle mezze parole del passato».

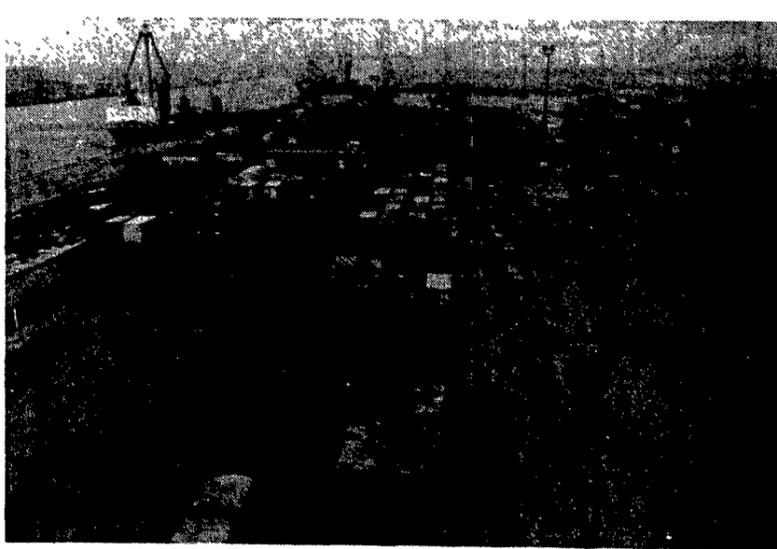
Ora però il mondo politico ed economico locale attende, non senza una certa ansia, di veder definite altre due importanti questioni: la previsione nella Finanziaria per il 1988 e la costituzione di quell'Ente Porto (sulla base di una legge presentata da parlamentari romagnoli) su cui operatori portuali e istituzioni ravennate hanno riposto tutte le speranze per un definitivo rilancio dello scalo.

Quest'anno, la Sapir festeggia il trentesimo anniversario della sua costituzione. La situazione dell'azienda (che alla fine del mese andrà al rinnovo del consiglio di amministrazione) e, secondo il suo presidente Piero D'Attorre, discretamente soddisfacente. «I limiti della nostra struttura», dice -, che è in grado di offri-

re spazi in aree distinte per diverse funzioni, rimangono quelli di tutti i porti cosiddetti «giovani»; primo fra tutti la debolezza della presenza armatoriale. L'ultimo biennio comunque - continua - ha segnato molti fatti nuovi. l'acquisizione dei fondi. Poi per realizzare il nuovo terminal container, la conclusione, a buon fine, del risanamento finanziario dell'azienda, l'aumento di capitale ed il conseguente ingresso nella società di nuovi soggetti imprenditoriali».

La Sapir ha incrementato la movimentazione container, dall'84 all'87, del 143%. «Un dato positivo», sottolinea D'Attorre - se si pensa al massiccio calo dei traffici dovuti alla crisi del golfo Persico e dell'entro medio oriente».

Secondo il presidente della Sapir, il traffico nel porto potrà mutare solo al verificarsi di alcune condizioni: lo spostamento dei traffici dal nord al sud Europa e dall'Atlantico al Pacifico contemporaneamente



al ruolo nazionale dello scalo marittimo ravennate - si afferma l'esigenza del suo inserimento non solo nel sistema nazionale italiano ma anche in quello internazionale.

«Come già molti avvertirono», dice Pietro Baccarini, presidente della Camera di Commercio - il porto sta avvicinando ad una soglia critica, oltre la quale può cadere nell'anonimato della portualità minore o assurgere nuovamente a ruolo di grande protagonista. Voci autorevoli assuecero che, se non ci saranno a breve tempo interventi ben mirati, si assisterà ad un rapido offuscamento dei risultati conseguiti. Viceversa, con una vigorosa ed oculata strategia, ravennate può scoprire un altro periodo di rilevanza storica a livello non solo italia-

no. In questo senso sembra muoversi la filosofia del «Protocollo Ravenna» le cui linee di fondo fanno ritenere possibile, tra non molto, il superamento definitivo dell'isolamento cui Ravenna è costretta da sempre nel campo delle relazioni su rotaia e su gomma».