

PORTO  
E TRASPORTO

**Ravenna:  
nata nel '30  
ora è anche  
«impresa»**

**I capisaldi  
della nuova  
impostazione  
organizzativa**



## La Compagnia Portuale Quando l'orchestra va in banchina

CARLO BORELLI

RAVENNA. Il porto di Ravenna, uno snodo per l'economia della valle padana, oltre che un approdo protetto nel Mediterraneo e verso il Medio ed Estremo Oriente. Un ruolo che sta a cuore soprattutto ai lavoratori, che qui, sulla banchina del Capitaneria costituiscono da sempre, si potrebbe dire, una presenza determinante e dinamica.

Dal 1930, anno della sua fondazione, la Compagnia Portuale ha svolto una funzione attiva e partecipe delle principali scelte adottate per far crescere fino ai livelli attuali lo scalo ravennate. Ravenna è ormai al primo posto in Adriatico e al terzo in Italia per container e merci secche. Ma rispetto alle potenzialità, la classifica non soddisfa più nessuno. Le ragioni di lamentarsi ci sono tutte. A cominciare dal Prg portuale (votato nei giorni scorsi) che ha perso quasi un decennio per i tira-e molla ministeriali con rinvii non sempre spiegabili. E sul piano dell'attività marittima

ma questi continui rinvii hanno pesato moltissimo. Se si potessero, infatti, finalmente abbassare i fondali da 28 a 32 piedi, come previsto nel Prg, anche il naviglio più grosso potrebbe arrivare alle banchine ravennate e non «litar dritto» per porti più agibili.

Il calcolo degli esperti ha quantificato in almeno due milioni di tonnellate di merci all'anno questo mancato lavoro. Altro problema irrisolto, le aree libere circostanti: necessarie per lo stoccaggio delle merci, senza il Prg restano bloccate, inutilizzabili.

«Le strutture ci sono - denuncia il Console della Compagnia Portuale, Oscar Trastorini - il punto dolente sono le infrastrutture. Lo stato è troppo assente ed anche i suoi uffici periferici sono carenti per mezzi e personale, dalle Dogane alla Guardia di Finanza, dal Genio Civile alla Capitaneria di Porto. A questo riguardo qualche segnale positivo sembra intraveder-

si. È proprio di questi giorni il riconoscimento a Direzione Marittima della Capitaneria di Porto, che pone fine all'isolamento e all'ormai preoccupante sottovalutazione verso il nostro porto, che senza l'altro ne hanno frenato lo sviluppo. Risultato positivo che deve essere di stimolo ad intensificare l'impegno da parte di tutti, forze economiche e politiche, a Ravenna e nella Regione. Per conto nostro ci stiamo organizzando per affrontare meglio il mercato e lo sviluppo del porto. La novità è di questi mesi: la Compagnia intende svolgere un ruolo imprenditoriale, pur mantenendo intatte le sue prerogative di istituzione. In realtà si tratta di un riconoscimento giuridico. Da tempo ci siamo preparati a questo obiettivo rivedendo la nostra organizzazione interna e le nostre strutture tecniche ed amministrative. In questo modo intendiamo rafforzare il nostro ruolo nel porto offrendo un servizio più completo, più qualificato e più

economico, mantenendo il nostro ruolo tradizionale, di istituzione».

Le due Conferenze organizzative della Compagnia, a giugno e a settembre, hanno precisato contenuti e meccanismi del «nuovo corso». La prima misura finanziaria in questa direzione è stato l'aumento di capitale individuale, che toccherà i 15 milioni nei prossimi tre anni, con sottoscrizioni in varie forme da parte dei soci. È stata messa anche a punto la nuova impostazione organizzativa. Professionalità, organizzazione, economicità e tre capisaldi ispiratori. E a simboleggiare il cambiamento sarà la presenza più qualificata nel porto sia dal punto occupazionale sia per quanto riguarda la meccanizzazione.

La «foto di gruppo» con attrezzature, rappresenta questa panoramica sulla forza e potenzialità del porto di Ravenna. Gli occupati sono un migliaio, tra lavoratori portuali, operai dell'officina e della manutenzione, impiegati. Il parco-macchine è composto

da 25 autogrù, 106 carrelli elevatori, 51 ruspe cingolate, 34 pale gommate, una pala cingolata, 10 escavatori, 24 tug-master, oltre a rimorchi, pianali e altri veicoli di banchina, adatti alla movimentazione di ogni tipo di merce.

«Negli ultimi anni abbiamo operato oltre 25 miliardi di investimenti - sottolinea Trastorini - e tutta la nostra attività, dalla costituzione ad oggi, è lì a dimostrare il nostro impegno per lo sviluppo di Ravenna e del suo porto. Col 1987 sarà toccato un nuovo record produttivo, oltre 6 milioni di tonni di merci secche passate sui moli ravennati escluso il traffico containers. Un risultato assai positivo che non ha però scontro nel settore dei containers, dove invece si è registrata una flessione piuttosto netta, circa 20 mila unità in meno rispetto all'anno scorso. Una deflazione per gran parte imputabile alla tragica guerra del Golfo che ha condizionato e condizionerà tuttora pesantemente il traffico containers.

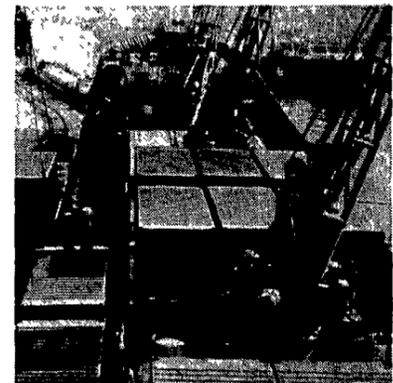
## Il punto di vista degli imprenditori delle agenzie marittime Alla ricerca di nuovi sbocchi In prospettiva anche la Cina

RAVENNA Il problema più grosso è la guerra nel Golfo. Prima dell'aspirazione del conflitto, il traffico di containers che faceva capo a Ravenna era di 4/5000 container al mese. Oggi il movimento di merci varie è praticamente perso. Insomma, un quadro allarmante: le rotte che toccano Ravenna sono poi quelle che hanno gli scali successivi a Teheran, Bagdad, Riyad, Amman, Gedda nel mar Rosso, e Beirut, solo per citare i più importanti nelle zone di guerra. La riduzione della movimentazione che tocca tutto l'Adriatico fa sì che le compagnie di navigazione cerchino nuovi sbocchi di mercato. «Non è facile, in una situazione di mercato complessa, acquisire traffici nuovi. Le aree del Giappone e dell'Estremo Oriente, e anche la Cina possono diventare interessanti - dice Antonio Belletti, presidente della Maritalia e dell'associazione che riunisce le agenzie marittime ravennate - e abbiamo commissionato una ricerca di mercato per verificare la disponibili-

tà di armatori ed esportatori a esaminare le nostre proposte. È un problema di competitività economica: se c'è da risparmiare una cinquantina di dollari non ne vale la pena» il problema della competitività

non riguarda strettamente Ravenna, ma più o meno tutti i porti italiani: si calcola che i due terzi delle merci destinate agli Stati Uniti vengano imbarcate ad Amburgo o a Rotterdam, a causa delle tariffe più

basate praticate in questi porti. «La questione è quella dello sviluppo tecnologico. Automazione del movimento merci e adozione di strumenti informatici centralizzati per governare il traffico portuale hanno tagliato i costi e di conseguenza accresciuto la competitività». Per quanto riguarda la competitività di Ravenna la possibilità di acquisire nuovi clienti è connessa alle infrastrutture esistenti e a quelle previste: ad esempio la nuova strada tra l'interland del porto e la rete stradale e autostradale preesistente. «Il Piano regolatore generale del porto - riprende Belletti - prevede molti altri interventi assai importanti. Si è detto che la priorità deve essere data all'abbassamento dei fondali. Due metri in più, con un approfondimento dagli attuali 9,30 metri a 11,30 consentirebbe di acquisire un traffico di due milioni in più di rinfusti. Contemporaneamente si dovrà procedere al rialzo delle banchine; ciò significa che potranno accedere a Ravenna navi di più alto tonnellaggio. Questi interventi sono indirizzati alla migliore produttività del porto.



Qui sopra e in alto, due panoramiche del porto di Ravenna

## E lungo i moli, industrie

RAVENNA Il porto e la città a Ravenna, sembrano vivere lontani uno dall'altro, senza legami. È una distanza storica: ma l'economia, si sa, si fa condizionare fino a un certo punto dalla storia: il porto a Ravenna è una risorsa, e come tale viene guardato con interesse dall'imprenditoria locale decidendo di sottoscrivere la quota di capitale del 10% nella Sapir. Quelli che avevano dei dubbi sulla possibilità di uno sviluppo economico legato al porto e restavano in attesa, hanno trovato uno stimolo e si sono immediatamente aggregati. Sa come succede, è un effetto psicologico: si pensa «se ci stan-

no gli industriali, allora vuol dire che c'è da guadagnare» e tutti si aggregano. D'altra parte, noi ci crediamo veramente: rilancio del porto significa anche crescita dell'occupazione ed è ben noto quanto questo problema sia vivo per Ravenna. Gli industriali credono in una forte capacità di commercializzazione per il porto. Ma soprattutto vedono la possibilità di grande rilancio dalla disponibilità enorme di aree industriali a ridosso del porto. «Ci sono ben un milione e mezzo di aree disponi-

bili in offerta per nuove iniziative industriali. Non a caso ho citato queste opportunità ventagge a Romiti e Gardini, quando si sono incontrati qui il mese scorso in occasione della consegna del premio Guidarelli. Siamo convinti che sul porto debbano insediarsi aziende sane: e il primo caso si è già verificato, con il risanamento della Nuova Toci, società di impiantistica che opera sul porto. Questo primo esempio fa capire che le opportunità esistono. L'importante è saperle gestire al meglio.

krak

# UN CROCEVIA NAZIONALE

Il sistema dei trasporti è uno dei parametri più significativi per valutare la modernità e l'efficienza di un Paese e del suo apparato produttivo.

Nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna, strade, autostrade, ferrovie, porti ed aeroporti sono inseriti in un disegno organico che vuole migliorare la distribuzione della mobilità sull'intero territorio.

Un Progetto già in corso di realizzazione, che è stato in grado di raccogliere ampi consensi e che ha l'obiettivo di creare una sinergia tra i diversi sistemi di trasporto; con un contenimento dei costi sia per chi gestisce, sia per chi utilizza i servizi.

Economicità, quindi, ma anche rispetto dell'ambiente e dell'utenza, con una razionalizzazione di tutto il trasporto, riequilibrando il rapporto fra gomma e rotaia e valorizzando la navigazione interna e il cabotaggio marittimo.

**Regione Emilia-Romagna**

## DISEGNARE IL FUTURO.