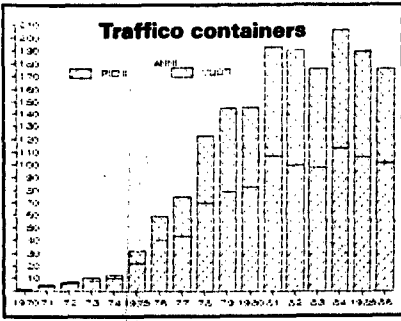


RAVENNA - IL SUO PORTO

**Dieci anni di traffici**  
(migliaia di tonnellate)

Anno	Movimento complessivo	Oli minerali	Prodotto non petroliferi	Traffico commerciale	Traffico C.Ts-Teu
1976	14.292	6.154	8.057	6.988	107
1979	13.569	5.117	5.142	6.816	145
1980	11.978	4.139	7.838	6.637	145
1981	13.708	6.341	7.367	6.215	193
1982	11.566	4.912	6.654	5.456	150
1983	11.319	4.466	6.852	5.597	177
1984	11.641	4.866	7.763	6.271	206
1985	10.667	3.647	7.020	5.832	189
1986	12.276	4.496	8.029	6.592	175
1987	13.819	5.207	8.610	7.154	156
1988	7.306	2.818	4.623	3.855	23

(\*) Primi sei mesi



**Una tavola rotonda de l'Unità**

È il secondo porto italiano per traffici commerciali. Ed è considerato il più «nordestino». Ravenna è a un bivio fra salto qualitativo e arretramento. Una tavola rotonda de l'Unità con Gianantonio Mengozzi, Pietro Baccarini, Remo di Carlo, Lorenzo Sintini, Carlo Lorenzo Corelli, Oscar Trasforini.

A PAGINA 25

**Leader nelle rotte del Levante**

Con ben sessanta linee regolari lo scalo romagnolo è leader nelle rotte per il Levante. È in posizione favorevole per servire il Centro Europa. Il ruolo della Sapi, i progetti di Gardini e della Compagnia, le idee della Cmc per l'Adriatico Express, gli strumenti urbanistici, il «protocollo Ravenna».

ALLE PAGINE 26 e 27

**I rischi, l'ambiente, l'Ente porto**

I giorni della tragedia della Elisabetta Montanari, e della protesta popolare contro i veleni della Karin B con il progetto Anipar un consenso completo dei rischi. Il rapporto scalo-città è una panoramica dei problemi ambientali. La controversa questione dell'Ente porto e le polemiche con Prandini. L'opinione dell'utenza.

A PAGINA 28

# Ravenna, seconda solo a Genova per i commerci Un porto aperto sul mondo

Sconosciuto ai più fino a non molti anni fa, il porto di Ravenna si è affacciato con forza alla ribalta della portualità italiana. Da quando, all'inizio degli anni Settanta, cominciò la trasformazione da scalo industriale a scalo commerciale, i traffici sono in continua ascesa. Oggi è secondo solo a Genova come movimento commerciale, primo nell'Adriatico e terzo in Italia per i container.

**CLAUDIO VISANI**

C'era una volta Ravenna capitale dell'Impero. E c'era in questa città un porto che ospitava la flotta militare più potente del mondo. C'era, negli anni Cinquanta e Sessanta, il porto industriale di Ravenna, nato con gli insediamenti della raffineria Saroni e del petrochimico Anic, con la scoperta dei primi giacimenti petroliferi in Adriatico, al largo della costa romagnola. C'è, a partire dal 1971, il

moderno porto commerciale di Ravenna, felice «anomalia» nel panorama della portualità italiana. Niente «carrozzi» gestionali. Una Compagnia portuale che da tempo ha saputo trasformarsi in impresa efficiente e super attrezzata. Operatori dinamici e tariffe competitive, 145 ettari di area ancora libera ai bordi delle vie d'acqua. Una società pubblica-privata, la Sapi, che prima ha saputo dare un contributo

fondamentale allo sviluppo strutturale di questo porto e poi - coi contributi degli enti locali della Regione Emilia-Romagna, dello Stato e degli operatori economici - ha saputo attuare il risanamento finanziario, l'innovazione, la crescita imprenditoriale. Con queste premesse il porto di Ravenna vuole nuovamente diventare «una porta aperta sul mondo». Intanto si è conquistato il 10-11% dei traffici a livello nazionale. Nel 1970 il traffico complessivo è superiore ai 10 milioni di tonnellate. Nel 1974 arriva a 11 milioni e 400.000 tonnellate. Nel '81 a 13 milioni e 700.000. Nel 1987 si tocca la punta record con 13.819.359 tonnellate. E nell'88 continua la crescita: 7.306.811 tonnellate nei primi sei mesi. Si affermano progressivamente i traffici a cari-

co secco, di merci varie e in container (nell'84 la movimentazione dei container tocca il record storico di 206.506 Teu).

Autorevoli studi, inoltre, definiscono Ravenna «un buon porto medio nell'ottica europea e un porto medio di livello superiore in campo mediterraneo» e dimostrano la grande competitività dello scalo per quel che riguarda le tariffe portuali di sbarco-imbarco e i tempi di movimentazione. Ravenna è oggi il porto intermediale della Regione Emilia-Romagna, nonché il naturale sbocco della Padania e il terminal meridionale della navigazione interna Po-Adriatico. Rappresenta il punto privilegiato per gli scambi con il Medio Oriente e comincia ora ad affacciarsi anche all'Estremo Oriente, Cina in testa. Per vincere l'ennesima scommes-

sa di sviluppo il porto di Ravenna ha tuttavia bisogno di una «rivoluzione strutturale». Idee e progetti esistono. Occorrono i finanziamenti. Si tratta di allargare e approfondire il porto canale per consentire l'ingresso anche alle navi di grande tonnellaggio; di conquistare un moderno ente di programmazione e coordinamento; di potenziare la rete delle vie di comunicazione stradali, ferroviarie e idrovie per rompere l'isolamento storico di Ravenna e della Romagna dalle grandi direttrici nazionali ed europee. Si tratta infine di spingere avanti l'innovazione che già ha raggiunto livelli eccelsi in particolare alla Sapi e nell'area S. Vitale. Se queste esigenze saranno soddisfatte, il porto di Ravenna potrà davvero dare un grande impulso allo sviluppo della regione e del Paese.

**PIERLUIGI GHIGNONI**

Autotrasporto, facchinaggio, spedizioni, attività industriali, aree di proprietà, una consistente quota della Sapi. Anche in porto, qui a Ravenna, la cooperazione è presente in forze, soprattutto nei settori tradizionali. Ma la Lega non si accontenta delle posizioni acquisite: per riflettere sui propri compiti spinge l'analisi in profondità, studia i cambiamenti in atto nelle strategie trasportistiche, chiama le imprese associate a un radi-

cale rinnovamento. Le analisi della Metis, realizzate per conto della Lega ravennate, traggono infatti la fisionomia di uno scalo di «medio raggio» che serve soprattutto Emilia e Lombardia, con una spiccata vocazione all'interscambio con il Medio Oriente ma nel quale i traffici da e per la Comunità europea restano a quote marginali. E che, soprattutto, dal 1980 ad oggi, è cresciuto più lentamente dell'insieme dei porti italiani. Tutto questo è la spia di potenzialità inespresse. Non a caso cresce l'attenzione della città verso la funzione portuale, o decollano i primi progetti di promozione «istituzionale».

Le cooperative «rosse» hanno preso le mosse da queste considerazioni per candidarsi come soggetto imprenditoriale (o meglio come gruppo di soggetti) promotore di una nuova fase nella vita dello scalo. Nel corso di un convegno tenuto sabato 10 dicembre, la Lega ha annunciato la costituzione di uno «strumento di osservazione e iniziativa imprenditoriale nel porto» con diverse partecipazioni. Esso proporrà nuove imprese, curerà la formazione dei quadri, promuoverà l'innovazione tecnologica, rivolgerà la propria attenzione allo sviluppo dell'intermodalità e in particolare del traffico di cabotaggio. Una agenzia, insomma, e magari qualcosa di più. Un «laboratorio» dai piedi ben piantati nei settori di forza della cooperazione e capace di realizzare una integrazione tra funzioni, servizi e potenzialità commerciali. L'obiettivo - dichiarato dal vicepresidente della Lega, Corelli - è offrire un «pacchetto attraente» e quindi assicurare nuovi clienti e traffici al porto. E in definitiva, un tentativo originale di tenere il passo con l'evoluzione dei traffici senza rassegnarsi a subire la logica dell'«operatore unico», che spazza via i piccoli imprenditori. È il tentativo di realizzare un governo unitario dei vari fattori, dal posto di origine alla località di destinazione, scomettendo sulle piccole e medie imprese, promuovendone l'innovazione ed esaltandone il ruolo. E comunque una impegnativa frontiera, un esperimento al quale si guarderà con attesa e interesse anche dagli altri scali italiani.

## A colloquio col sindaco Dragoni La città si è svegliata ma Roma resta sorda

Dalla notte dei tempi le popolazioni del territorio ravennate hanno dovuto lottare contro le acque. Poi sono venute le bonifiche, lo sviluppo del porto e di un'industria turistica che fa del mare il proprio punto di forza. E dall'acqua hanno cominciato a venire anche grandi benefici. Ma fra la città e il suo porto è rimasto un rapporto conflittuale che solo negli ultimi anni sembra essere stato scalfito.

**MARA CAVALLARI**

Ravenna vanta il 2° porto commerciale d'Italia. Eppure la consapevolezza di questa ricchezza sembra a volte sfuggire ai ravennati che da sempre guardano a questa realtà con un po' di distacco e qualche pregiudizio. «Ma le cose stanno cambiando» - dice il primo cittadino di Ravenna, Mauro Dragoni - «La storia del nostro porto ha avuto fasi contraddittorie. Abbiamo visto gli anni dell'abbandono e quelli di un indifferente sbalzo di sviluppo portuale; gli anni dell'industrializzazione forzata, dell'Anic, di ingenti guasti ambientali, economici e sociali. In quegli anni scelse politiche sbagliate e diffidente della città hanno marciato di pari passo. C'è però una seconda fase di sviluppo, a partire dagli anni '70 con le prime amministrazioni di sinistra, e fino ai giorni nostri: quella del porto commerciale, della crescita dei traffici, in gran parte puliti, portatori di ricchezza e sviluppo. Gli anni del blocco di uno sviluppo industriale inquinante e incontrollato, gli anni dello sviluppo della gestione pubblica del porto con la Sapi. Questi mutamenti hanno visto anche una forte ripresa di attenzione della città, delle sue forze economiche e sociali più avanzate».

Ci sono, però, anche episodi di negatività come, ad esempio, quello tragico della Mecnavi, o la presenza nel porto di personaggi come Arienti. «Si e non ce li siamo nascosti. Anzi il modo con cui la città ha risposto a quel «delitto», in modo fermo e unitario, è la dimostrazione di questa ritrovata presa di coscienza sull'importanza del porto per Ravenna: non possono, non devono esistere due città diverse. Non può esistere una zona franca, il porto appunto, dove imprenditori d'assalto fanno indisturbati quello che vogliono. Anche gli accordi, le iniziative successive a quella tragica, la lezione che da essa è venuta, sono elementi che hanno rinvigorito la città al suo scalo marittimo».

Un quadro positivo, grandi risultati eppure ancora moltissimi problemi sul tappeto. Il porto di Ravenna - prosegue il sindaco - ha caratteristiche straordinarie: un porto che entra nella città, con grandi aree a disposizione e quindi grandi potenzialità di sviluppo. Ma è anche un porto che richiede un continuo interven-

to dell'uomo per abbassare i fondali, per allargare le imboccature, per costruire nuove banchine, per difendersi dall'ingressione marina. Per fare questo occorrono grandi risorse e un impegno dello Stato che in questi anni è continuamente mancato. Insomma, il nostro porto è l'unico in Italia che dà soldi allo Stato senza ricevere in cambio nulla. Ora abbiamo a disposizione uno strumento importante, il Piano regolatore del porto. Inoltre abbiamo chiesto al governo di riconoscere anche per il porto di Ravenna una nuova entità giuridica, un moderno Ente porto. Purtroppo l'impegno governativo è stato fin qui negativo. A parole grandi riconoscimenti e promesse, ma nei fatti assolutamente niente».

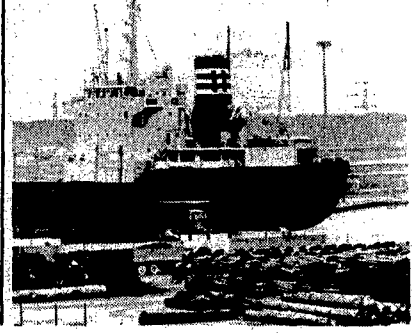
Ma questo porto si sente pronto per le sfide del futuro? Ravenna ha già oggi uno degli scali più importanti e moderni d'Europa. Se le opere necessarie saranno prontamente realizzate, le nostre potenzialità e aspirazioni potranno ulteriormente aumentare. Abbiamo tutte le carte in regola, anche in termini infrastrutturali, per puntare a questo obiettivo: una moderna e imprenditorialmente sana Compagnia portuale; un sistema di trasporti avanzatissimo; società di spedizione che si sono conquistate nuovi mercati nei Paesi dell'Est o in Cina, ad esempio; servizi avanzati, qualificati e un entroterra economico in grado, in una logica di sviluppo della portualità, di cogliere nuove occasioni di sviluppo. Insomma, ci manca solo una mano da Roma».



I collegamenti e gli interporti sono due problemi cruciali per lo sviluppo del porto di Ravenna

## L'assessore Renato Albertini illustra gli interventi regionali sui sistemi di trasporto E la Regione realizza gli interporti

**TONI FONTANA**



Le Ferrovie stanno vivendo una crisi profonda che non ha origine solo nella vicenda delle «linee d'oro». I tagli penalizzano il trasporto su ferro, i servizi pubblici... «Siamo effettivamente in presenza di una crisi del sistema dei trasporti» - risponde Renato Albertini, assessore ai Trasporti della Regione Emilia Romagna - «la cui causa fondamentale va individuata nello sviluppo anormale del trasporto su gomma determinato dal predominio esercitato, negli ultimi 40 anni, dagli interessi delle grandi concentrazioni economico-finanziarie legate alla strada. Il Piano ge-

nerale dei trasporti, le cui indicazioni anche noi abbiamo largamente condiviso, individuava nel riequilibrio tra i modi di trasporto, nella loro integrazione e nell'intermodalità gli obiettivi fondamentali da perseguire per realizzare la necessaria riforma. Dalle parole non si è però passati ai fatti. Siamo anzi in presenza di una «controtendenza», confermata e persino aggravata dalla finanziaria '89».

Veniamo all'Emilia Romagna: quali sono i progetti che la Regione considera prioritari?

La Regione Emilia Romagna è caratterizzata da un accentuato «policentrismo», è un nodo fondamentale di comunicazioni nazionali ed internazionali. Da ciò è partito il Piano regionale integrato dei trasporti per delineare gli obiettivi da perseguire. Le nostre priorità sono: il potenziamento delle ferrovie, attraverso il quadruplicamento della Milano-Bologna-Firenze, il raddoppio della Bologna-Verona e della Pontremolese ed il potenziamento di altre linee, per dare risposta alle diverse esigenze di mobilità dei passeggeri e delle merci, in particolare con la piena realizzazione del Servizio ferroviario regionale, la qualificazione e l'estensione del trasporto collettivo su gomma, la razionalizzazione della rete viaria, in particolare con la Cispadana, il completamento dell'E-45, la variante di valico sull'A1 tra Bologna e Firenze; la realizzazione del Piano degli investi-

menti per la navigazione interna, approvato dalle Regioni padane; la completa attuazione di tutte le opere previste dal protocollo per Ravenna, ed il potenziamento degli interporti.

Allora il porto di Ravenna è sempre tra le priorità, rappresenta un nodo tra i più importanti.

Il porto di Ravenna costituisce una importante struttura intermodale di rilievo nazionale ed internazionale, e ha una incidenza fondamentale sull'economia non solo ravennate ma dell'intera regione. Diversi studi recenti hanno evidenziato come il porto possa porsi sempre di più sui mercati internazionali in termini di competitività reale sia per tariffe che per tempi di movimentazione e di sosta. Un importante risultato raggiunto dalla Regione Emilia Romagna, d'intesa con le istituzioni locali, nell'azione di perseguimento di due significativi obiettivi indicati dal Pri (lo sviluppo della navigazione sul Po e la crescita di Ravenna come nodo fondamentale di integrazione dei traffici) è costituito dal «protocollo». Tale documento prevede un insieme di interventi su tutti i sistemi di trasporto che fanno capo a Ravenna. Per la parte riguardante i collegamenti ferroviari sono disponibili le risorse necessarie alla progettazione, ma il Consiglio d'amministrazione delle Fs non ha inserito la loro realizzazione nel Piano degli interventi prioritari, approvato prima delle recenti dimissioni. Abbiamo giusticato del tutto negativamente tale scelta.

Che cosa fa e che cosa non fa il governo per il porto di Ravenna?

A giudicare dalla finanziaria '89 sembra quasi che per il governo il porto di Ravenna non esista. I venti miliardi, previsti per l'anno prossimo dalla finanziaria precedente, per la realizzazione di infrastrutture sulle aree portuali di Ravenna e Ancona, sono stati eliminati. Devo aggiungere che non procede neppure il disegno di legge per la costituzione dell'Ente porto. L'impegno più rilevante per lo sviluppo del porto, fino a oggi è venuto dalla Regione e dalle realtà istituzionali ed economiche locali.

E gli interporti che ruolo avranno nel sistema integrato dei trasporti in Emilia Romagna?

Occorre incentivare e rendere competitivi anche tutti i modi di trasporto, in primo luogo quello ferroviario, «alternativo» al trasporto su gomma. In questo contesto si stanno realizzando gli interporti regionali di Bologna e Parma-Fontevivo, che con Ravenna devono assolvere obiettivi di fondo: razionalizzazione e maggiore produttività del trasporto delle merci, sviluppo dell'intermodalità. Nell'ambito degli interventi previsti da un apposito «Progetto merci», stiamo anche operando per la creazione di un'agenzia di promozione con il compito di valorizzare le opportunità ed i servizi che il sistema regionale di infrastrutture è in grado di offrire a operatori e utenti.

## La vigilia di una svolta storica

Ravenna cambia pelle. Ha deciso di spostare il baricentro della sua economia dalla funzione industriale a quella commerciale. È, in somma, alla ricerca di equilibri nuovi. Le posizioni conquistate dal porto negli ultimi anni hanno fatto capire a tutti - partiti, istituzioni pubbliche, forze economiche - che è possibile un futuro di qualità diversa, e forse superiore. Non è poco per una città che ha legato la sua ricostruzione postbellica al polo petrolchimico, e per un porto nato soprattutto in relazione ai traffici industriali. Non è azzardato affermare che oggi Ravenna vive uno di quei momenti che preludono a grandi trasformazioni e fanno la storia di una

città. Lungo il Canale Corsini sono in corso grandi manovre. Spira un'aria di ottimismo, molti capitoli di rischio sono in movimento, i progetti si accavallano ai progetti. La decisione di mettere in vendita un grosso lotto di aree banchinate o banchinabili (aree di proprietà del Comune e della Sapi e che saranno vendute, come precisa Remo Di Carlo, solo a chi metterà sulla carta programmi e impegni credibili), l'aver avuto l'approvazione del Piano regolatore portuale, la possibilità che le autorità statali si sveglino dai loro pluridecennali torpore e mettano mano ai grandi lavori di drenaggio dei fondali e di ampliamento del Canale, hanno creato uno scenario obiet-

tivamente nuovo. Si scommettono con maggiore convinzione sulla funzione di Ravenna come «relais» fra Centro Europa e Oriente.

Quattro o cinque progetti di terminal-operators hanno assunto contorni concreti: il terminal Ferruzzi, nel quale dovrebbero entrare in società anche i sovietici, il terminal Setramar-Sapi per i prodotti refrigerati e deperibili, le iniziative imprenditoriali della Compagnia Portuale, la decisione della Lega Cooperative di «mettere i piedi nel piatto» e presentarsi con un proprio pacchetto di proposte. Queste iniziative (a oltre di cui si parla sottovoce, compresa quella di Steno Marcegaglia) valgono centinaia di miliardi dai in in-

vestimenti. Il panorama però non è idilliaco: si affacciano timori, in certi casi il confronto fra gli imprenditori avviene a «muso duro». La Lega, per esempio, ha chiesto di entrare nella società del terminal «del freddo» ma Setramar e Sapi hanno risposto picche. I vertici della Lega replicano che le cooperative sono un cliente che vale da solo trentamila tonnellate di merce, la metà della capacità iniziale del terminal, e che quindi non accetta posizioni subalterne. Preoccupata, la Setramar contrattava: «Non avventuriamoci tutti sullo stesso sasso». La Lega risponde che non vuol far pesare né intende subire vuoti politici, che vuol contare per ciò che è e che quindi conti-

nerà a muoversi di conseguenza. Avremo dunque due terminali del freddo in concorrenza fra loro? Anche questo è possibile.

Ma le preoccupazioni «strategiche» sono di ben altro spessore. Dopo l'accordo Enimont, Gardini ha assunto un potere enorme sul porto di Ravenna. Oltre al gruppo Ferruzzi oggi controlla parzialmente anche il polo Enichem. È di fatto monopolizzata dalla società di Gardini. Quali conseguenze avrà tutto questo? «Il momento è delicato» - conferma l'urbanista Lorenzo Pezzelle - «Negli ultimi quindici anni si è lavorato, ed è un merito della giunta di sinistra, per riconciliare il porto e la città costruendo un equilibrio

fra diverse funzioni, prestando attenzione agli interessi del turismo, spostando l'asse dallo sviluppo industriale a quello commerciale. Oggi però la decisione di vendere le aree potrebbe riprodurre le precedenti separazioni e costituire, in fin dei conti, un ostacolo posto sulla strada delle future innovazioni. Inoltre l'esorbitante potere di Gardini costituisce un problema nuovo. Ecco perché - continua Pezzelle - questi processi vanno governati con molta attenzione. La chiave risolutiva, ancora una volta, dovrà essere ricercata nella capacità delle istituzioni locali di governare i processi in atto e di far valere, su tutti, gli interessi della città e del suo corretto sviluppo».

□ P.L.G.