

RAVENNA - IL SUO PORTO

Un porto nato all'insegna della deregulation e della libertà d'impresa, ma che oggi reclama a gran voce un organismo di coordinamento «super partes», un'autorità che ne governi lo sviluppo. Un porto effervescente, ricco di iniziative, poco conosciuto per le sue potenzialità e che dallo Stato riceve scarse attenzioni. Ravenna è a una soglia critica oltre la quale o c'è un salto di qualità, o c'è il pericolo di tornare indietro. Ne discutono in questa tavola rotonda il presidente della Provincia Giannantonio Mengozzi, il presidente della Camera di commercio Pietro Baccarini, il presidente della Sopra Remo di Carlo, il presidente della Lega provinciale cooperative Lorenzo Sintini, con il vice Carlo Lorenzo Corelli, il console della Compagnia lavoratori portuali Oscar Trasforini.

## TAVOLA ROTONDA



Un momento della tavola rotonda, organizzata dall'Unità, sui problemi dell'oggi e del domani del porto di Ravenna (foto di Fabrizio Zani)

L'esigenza di un coordinamento «super partes», i problematici rapporti con lo Stato, il futuro del porto

# In Romagna un modello nordeuropeo

Si dice che la crescita del porto di Ravenna sia dovuta ad una particolare situazione di «deregulation» che stimola gli investimenti privati. Non a caso se ne parla come dello scalo più nordeuropeo del Mediterraneo, anche per la sua filonomia di porto-canale. Ma non temete che prima o poi il momento magico finisca? E, soprattutto, non ritenete che la mancanza di una ente di coordinamento, una vera «authority» portuale, impedisca un salto verso mete più ambiziose?

PIETRO BACCARINI - Il nostro porto viene da tempo considerato come una «felice anomalia» nel sistema italiano. Il fatto che sia stato costituito di recente ha agevolato una crescita diversa rispetto alle realtà storiche di Genova, Venezia, Napoli, soprattutto grazie a una particolare organizzazione del lavoro portuale. Quando negli altri scali il vecchio modello è entrato in crisi, Ravenna ha obiettivamente goduto degli effetti positivi della propria anomalia. Oggi però tutti avvertono l'esigenza di una «authority» che sappia programmare, coordinare, promuovere e profilare il porto su una scala internazionale. Questo significa incentivare gli investimenti, far conoscere le proprie potenzialità in Italia e all'estero, attrarre linee di navigazione. Il disegno di riforma del ministro Prandini non prevede alcuna ipotesi per Ravenna: da un lato questo fatto è negativo, dall'altro può essere positivo perché permette alle forze locali di continuare il lavoro verso la costruzione di una struttura agile ed efficiente, come quella implementata in una specifica proposta di legge giacente in Parlamento. In ogni caso, mi pare che per andare avanti con questo trend di sviluppo non si possa fare a meno di un organismo moderno, capace di dirigere le politiche dello scalo.

LORENZO SINTINI - Di veramente «anomalo» qui c'è il comportamento degli organi di governo, e in particolare del ministero della Marina mercantile. Certi ritardi non sono più tollerabili perché danneggiano non interessi particolari, ma una risorsa nazionale quale è il nostro porto.

Proprio perché la questione della «authority» è essenziale, siamo preoccupati anche per altri orientamenti, come quello che alla Spezia ha portato il principale imprenditore del luogo a occupare la poltrona di presidente dell'Azienda mezzi meccanici. Scelte del genere dovrebbero allarmare tutti. Tanto per restare a casa nostra, il porto di Ravenna è decollato solo quando la città è riuscita a mettere in secondo piano determinati interessi privatistici, a far emergere gli interessi dello sviluppo commerciale su quelli industriali.

GIANNANTONIO MENGOZZI - È facile prevedere che qui a Ravenna la mano pubblica continuerà ad avere un ruolo determinante, tanto più che la maggior parte delle aree disponibili per nuove attività portuali sono, appunto, di proprietà pubblica. Il nodo vero è come verranno utilizzate. Io penso che il futuro si giocherà sulla varietà degli interventi, sulla diversificazione, perché oggi il porto di Ravenna non ha ancora raggiunto il massimo delle sue possibilità. In questa prospettiva giudico positivamente la competizione fra imprendito-

ri, a patto però che non si finisca per frenarsi l'altro per gelosie e malintese volontà di primato. Il problema, insomma, è sapere se i privati e il movimento cooperativo sapranno davvero investire sul «nuovo», e come verranno attrezzate le aree nei prossimi dieci-venti anni.

REMO DI CARLO - Ravenna ha anticipato di trent'anni il modello che D'Alessandro ha cercato di introdurre a Genova: cioè la privatizzazione del porto in materia di gestione delle attrezzature. Questo modello ha consentito qui uno sviluppo notevolmente e sen-

za le passività accumulate dai porti «storici» poi ripianate dallo Stato con centinaia di miliardi. In questa direzione siamo andati anche con l'ormai famoso progetto di legge per un ente che mantenga una netta distinzione fra la gestione e le funzioni di coordinamento, indirizzo e sviluppo. Io vedo con favore il connubio fra mano pubblica e privati, ma solo se il potere politico - cui spetta il compito di nominare validi amministratori - resti poi accuratamente al di fuori dalla gestione degli investimenti.

OSCAR TRASFORINI - Sì, effettivamente il nostro è il porto più nordeuropeo d'Italia. Anzi, a mio parere è cresciuto a tal punto da poter essere considerato come un modello esportabile in altre realtà. Detto questo, non bisogna dimenticare che lo scalo ravennate è nato a dispetto di tutti, senza aiuti statali e, come diciamo qui in Romagna, senza che nessuno ci abbia mai dato un santo in paradiso. Qui funziona la collaborazione fra mano pubblica e privati, così come funziona il rapporto fra Compagnia e centrali cooperative. Penso anch'io sia necessario un momento di coordinamento, e in questa direzione vanno le nostre proposte, che già prefigurano un ente di sistema. Ma evidentemente queste idee non sono gradite al ministro, il quale prospetta soluzioni non adatte alla nostra realtà.

Ravenna un porto affidabile, che attrae traffici, «che funziona». Ma anche un porto strozzato dalla mancanza di veloci collegamenti stradali e ferroviari con il Nord. Cosa si fa per superare questo handicap?

MENGOZZI - Vorrei precisare che già oggi il porto di Ravenna si può raggiungere con dieci ore di autotreno da Vienna, con sette da Monaco, con tre da Milano e con una da Bologna. Esiste anche un «protocollo Ravenna» che prevede impegni di 1400 miliardi sulla viabilità, ma che purtroppo non si è ancora tra-

dotto in scelte concrete, salvo l'eccezione del raccordo ferroviario (opera già realizzata), le ipotesi per il completamento della A7, la liberalizzazione del raccordo della A14, gli studi sul canale navigabile.

Ravenna si svilupperà se verranno completate quattro direttrici autostradali: la Torino-Venezia-Trieste, la Milano-Bologna-Rimini-Otranto, la Brennero-Verona-Bologna-Roma e la Roma-Venezia-Tarvisio. Sono altrettanto importanti le opere ferroviarie, come il raddoppio della linea Ravenna-Faenza. Ma non credo sia solo un proble-

ma di investimenti. Se avvertiamo il peso della concorrenza di La Spezia e Livorno, probabilmente di mezzo c'è anche qualche carenza imprenditoriale, nel senso che non basta fare le cose bene, ma bisogna anche saperle vendere. Ho visto di recente i depilanti degli interporti di Bologna, Parma e Modena. E bene, il porto di Ravenna è citato in uno su tre. Devo concludere che persino nella sua regione Ravenna non è considerata al livello che invece meriterebbe.

BACCARINI - Il ruolo di Ravenna è senz'altro misconosciuto. Né in Italia, né all'estero si è informati sui risultati conseguiti qui. Chi sa che Ravenna ha più traffico commerciale di Trieste, Venezia e Napoli? Forse solo qualche specialista del settore. È da questa realtà che nasce il piano di promozione del porto, di cui la recente manifestazione di Milano è stata solo il primo atto. Per quanto riguarda le infrastrutture, vorrei richiamare l'attenzione sul problema dei fondali che per il futuro di Ravenna è davvero vitale.

Se vogliamo conquistare nuovi traffici pari ad almeno un milione e mezzo di tonnellate annue, bisogna scavare il porto canale come minimo di un altro metro in profondità. La nostra carta vincente, però, sarà il collegamento fluviale marittimo con il Po. Esiste un'intesa fra le Regioni Lom-

bardia, Piemonte, Veneto ed Emilia Romagna, che finalmente hanno finanziato la progettazione. L'opera, oltretutto, avrebbe costi «autostradali»: non più di trecento miliardi per cento chilometri di canale. Spetta alla Regione darsi da fare perché il progetto vada avanti.

SINTINI - La questione delle ferrovie è di grande importanza. Il progetto Adriatico Express, presentato di recente dalla Cmc e da un gruppo di imprese, è l'unico disegno che affronta organicamente il problema delle attrezzature

che, se si parla di Estremo Oriente, i noli sono pressoché identici sia che le merci imbarchino a Rotterdam, Amburgo o Anversa, sia che partano da Marsiglia, Genova o Livorno. Insomma non possiamo far conto su rendite di posizione. Dobbiamo invece recuperare competitività sui tempi di imbarco e sbarco, sull'efficienza, sulla rapidità del trasporto interno. Ravenna ha comunque dei limiti strutturali, e parlo dei fondali, che le impediranno di ricevere le grandi portacontainer. La nostra principale prospet-

tiva è inserirci attivamente in un sistema di collegamenti «feeder» con gli altri porti del Mediterraneo. BACCARINI - Oggi la concorrenza è furibonda, il gioco si è fatto pesante e molto difficile. Per guadagnare altre quote di traffico Ravenna deve andare avanti nella politica di specializzazione e «sburocratizzazione» del lavoro portuale. Ma bisogna saper valorizzare le caratteristiche e i vantaggi geografici. Per questo sono perentoriamente d'accordo con Sintini: l'area del Nord Est, italiano ed europeo, rappresenta una grande prospettiva.

TRASFORINI - Il problema è chi controlla i traffici, cioè le «conferenze». E di queste ben 55 hanno sede a Genova, una a Milano e una a Trieste. Si fa presto dunque a tirare delle conclusioni... Io penso che Ravenna debba guardare anche al mercato dell'Urss, e che trarrà giovamento dal cessare il fuoco - se continuerà - fra Iran e Irak. Un ragionamento analogo può valere per lo scacchiere Libia-Egitto-Libano, dove un allentamento della tensione avrebbe benefici influssi sui traffici.

MENGOZZI - I progetti del gruppo Ferruzzi, dopo l'intesa con i sovietici, mi pare tendano ad allargare ulteriormente il ruolo internazionale del nostro porto. Condivido l'opinione di chi sostiene la separazione fra responsabilità dell'imprenditoria e responsabilità delle forze politiche. Ma bisogna aggiungere che oggi i partiti e gli Enti locali hanno un obiettivo ben preciso da raggiungere. Mi riferisco al disegno di legge di Prandini sulla ristrutturazione degli enti portuali. La città deve ancora esprimersi, far sapere a Roma cosa chiede e cosa si aspetta: se un consorzio, se un'impresa, se un'azienda speciale. La palla, insomma, è ai partiti.

Come pensate di diventare competitivi sul piano delle tecnologie avanzate, ad esempio la telematica?

DI CARLO - Si deve ammettere che quello delle tec-

nologie è uno dei punti deboli del nostro scalo. Ma qualcosa si sta facendo: alcuni privati progettano la realizzazione di un'unica rete informativa accessibile a tutti gli utenti. Iniziativa come queste vanno incoraggiate senza tentennamenti.

BACCARINI - Una struttura capace di dare in tempo reale i dati sui traffici, i carichi, le navi è assolutamente indispensabile, perché gli operatori siano a conoscenza di tutte le opportunità offerte da Ravenna. Vorrei ricordare a questo proposito che la Camera di commercio, attraverso la Cerved, hanno messo mano a un piano di informatizzazione dei porti italiani.

TRASFORINI - In questi anni abbiamo prodotto tanti convegni, tante idee e anche tanti risultati. Ma è innegabile che se qualcosa è mancato, è stata proprio la politica del governo. Si può essere velocissimi nelle operazioni, si possono avere sistemi telematici avanzati, ma quando una nave è costretta ad aspettare in rada, quando ci sono problemi per lo sbarco e lo stoccaggio e per gli orari della Finanza, allora si risolve ben poco.

MENGOZZI - Secondo lo studio di due importanti centri di ricerca, questo porto ha bisogno di servizi di supporto all'imprenditorialità. Deve attrezzarsi per la riparazione dei container e puntare sul settore agro-industriale con il cosiddetto terminal del freddo.

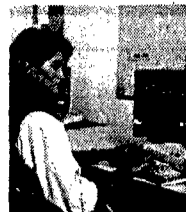
Per questo c'è bisogno, oltre che di nuovi servizi, anche di adeguate professionalità. Io penso che il problema della formazione sia fondamentale. CORELLI - La Lega cooperativa punta a un salto tecnologico e organizzativo del porto. Del resto la nostra società di informatica, la Celcop, è già oggi la realtà di terziario avanzato più importante esistente a Ravenna. Noi siamo già forti in determinati settori (qui esiste il più grande consorzio autotrasportatori d'Europa) e oggi proponiamo di avviare concrete iniziative volte all'integrazione dei diversi fattori del trasporto. Ciò senza annullare il ruolo della piccola e media imprenditoria, ma costituendo, anzi, una nuova «anomalia positiva» sulla quale fondare una nuova fase di sviluppo dello scalo.

L'intervento di Corelli ha introdotto un altro tema cruciale: quello dell'intermodalità, cioè del governo unitario dei vari fattori del trasporto, che costituisce una sfida per tutti gli scali. Compare anche in Italia il cosiddetto «operatore unico», capace di portare la merce «porta a porta», che potrebbe sconvolgere l'assetto di intere città ed economie portuali decretando la scomparsa di una miriade di piccole imprese interessate a un solo segmento del trasporto. Voi cosa ne pensate? E come vi state attrezzando?

TRASFORINI - La Compagnia lavoratori portuali è promotrice di una iniziativa su aree portuali insieme ad altri imprenditori, volta alla realizzazione di un terminal operator. Inoltre, cerca di inserirsi diligentemente in altre iniziative. I fatti per noi parlano da soli. Il vero problema è rappresentato piuttosto dal disegno di legge del ministro Prandini: un attacco alle compagnie che in realtà finisce per coprire mire speculative.

DI CARLO - Io penso che l'operatore unico dovrà avva-

## Campagna di marketing anche in Cina e in Germania



«Lavoriamo bene ma siamo poco conosciuti». Dopo essersi lamentati (e giustamente) per anni, gli operatori ravennati hanno finalmente deciso che Macometto può andare alla montagna. Così hanno dato il via alla prima campagna di marketing nella storia del loro porto, e anche l'unica in Italia per lunghezza e complessità. Pianificata dalla società di consulenza Metis, la campagna durerà un anno e avrà come principale obiettivo la realizzazione di contatti con gli operatori del Nord Italia e di diversi Paesi europei. La prima manifestazione si è svolta il 24 novembre scorso, nella sala convegni della Camera di commercio. Per ora c'è in programma un'analoga iniziativa a Monaco di Baviera. Ma gli Enti ravennati sono già d'accordo anche per un viaggio in Oriente, visto il grande interesse dei cinesi nei confronti di Ravenna.

## Ma è ancora Milano il centro del traffico

La scelta di Milano come città di partenza è presto spiegata: i traffici del porto di Ravenna riguardano per circa il 70% le aree industriali e di consumo dell'Emilia e della Lombardia. Più del 30% dell'export italiano ha origine dal triangolo Lombardia-Emilia-Veneto. L'import nazionale di prodotti tessili è destinato per il 40% alla Lombardia e il 30% alla provincia milanese. La posizione e le caratteristiche commerciali del porto di Ravenna (da qui partono ben 84 linee regolari, di cui sessanta verso il Medio e Estremo Oriente) rappresentano quindi una opportunità ancora in gran parte da sfruttare per l'economia del Nord.

## Intanto lo scalo vende 145 ha. di aree

Il porto ravennate - ed è questa una novità di rilievo in Italia - vende non solo servizi, ma anche aree banchinate da attrezzare con terminali e magazzini. Il lotto disponibile, circa 145 ettari con otto chilometri di banchine pronte e altri venti da sistemare, è in gran parte di proprietà del Comune e della Sapir. La possibilità di un investimento immobiliare lungo il Canale Corsini e le piallasse sollecita interessi e provoca richieste di informazioni dettagliate, tanto più che i privati sono sempre attratti dall'idea di poter lavorare in regime di autonomia funzionale. I prezzi di vendita oscillano fra le cinquanta e le centomila lire al metro quadrato: un prezzo più che conveniente, tenuto conto che Ravenna può essere un ottimo punto di raccordo tra Centro Europa e Oriente.

## Linea del freddo, legname e tessile nuovi settori di sviluppo

L'azione di marketing (per la quale è stato predisposto anche uno spot a colori di otto minuti) punta ad attrarre nuovi traffici di prodotti forestali, tessili e della cosiddetta «linea del freddo». Punta, insomma, ad una diversificazione verso le merci più ricche. Il progetto può avere successo se la città più che la Ravenna dispone, oltre che di aree, anche di specifiche attrezzature: ad esempio 220 mila metri quadrati di celle frigorifere, sparse nei dintorni. Oltre a ciò un nuovo terminal «del freddo» è progettato dalla Sapir e dal Gruppo Poggiali. Sorgerà nella zona dei Piomboni per lo sbarco, lo smistamento e lo stoccaggio di frutta fresca, prodotti orticoli e prodotti congelati. Anche in questo caso c'è da rilevare che l'interscambio nazionale si concentra in Lombardia.



maritalia S.R.L.

SHIPPING & FORWARDING AGENCY

AGENTE DI TUTTE LE COMPAGNIE ARMATORIALI SOVIETICHE NEL PORTO DI RAVENNA

## DA RAVENNA

## Linee «Full Containers» da 20' e 40'

## ADMED LINE 1-2

Partenze decadali per: Pireo - Limassol - Lattakia - Tartous Beirut - Tripoli (Libano) - Mersina (transito Iran-Iraq)

## ASADCO LINE

Partenze quindicinali per: Urss (via Zhdanov) - Iran (via Poti/Djulf) - Afghanistan (via Poti)

## S.D.P. LINE

Partenze quindicinali per: Alessandria e Istanbul

## RO-RO LINE

Partenze quindicinali per: Urss via Berdjanski (trailers e merci varie dell'interscambio italo-sovietico)

## Linee merci varie

## ITAZOV LINE

Partenze decadali per: Urss via Zhdanov (merci varie dell'interscambio italo-sovietico)

## MEDITERRANEAN-CASPIAN SEA LINE

Partenze quindicinali per: Bandar Anzali - Now Shaar Djulf (Iran)

48100 RAVENNA - Via Alberoni 49 - Telefono 0544/36.051 32.323  
Telefax 0544/35.283 - Telex 550116-550857 MARIT I - Cable: MARITALIA

20154 MILANO - Via Tazzoli 5 - Telefono 02/654.844-5  
Telefax 02:652009 - Telex 314103 TIT I

A cura di PIERLUIGI GHIGGINI - CLAUDIO VISANI