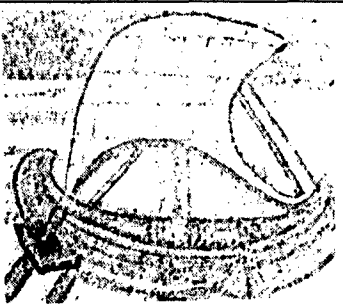
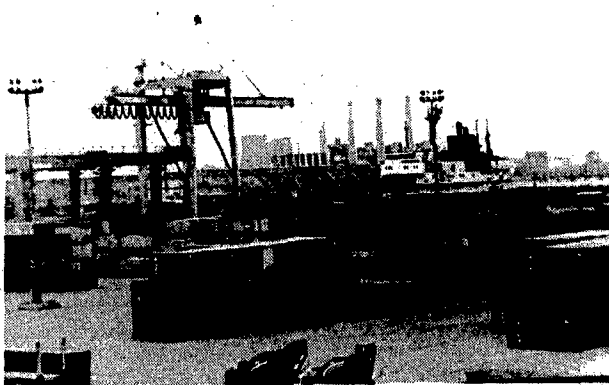


RAVENNA - IL SUO PORTO



Un ruolo strategico di «cerniera» fra Europa, Africa e Asia La porta verso l'Oriente

Ravenna, un porto vicino. È questa la linea guida del piano promozionale lanciato il mese scorso: vicino alle province ricche della Padania e della Lombardia, ma anche alla Baviera. Un porto molto «nordeuropeo», tanto da mettersi in concorrenza con Rotterdam, Antversa e Amburgo. Un porto, infine, che guarda ad Oriente. Secondo il professor Adalberto Vallega, Ravenna è un «unicum» nel Mediterraneo.



La lezione della Mecnavi ci è servita

La nostra città ha un grande patrimonio di risorse e potenzialità che possono aprire nuove prospettive di sviluppo. Noi comunisti siamo impegnati per la loro piena valorizzazione.

Un ricco ambiente naturale, un patrimonio d'arte e di cultura millenario, un'agricoltura d'avanguardia, una industria in continuo sviluppo tecnologico e, soprattutto, il porto commerciale al servizio delle aree produttive e della regione e del Paese.

Il porto di Ravenna è una grande leva per lo sviluppo della Romagna, per dare vita ad un nuovo asse di sviluppo adriatico, una grande risorsa, una potenzialità da utilizzare per l'Italia.

A Ravenna le istituzioni, i gruppi politici, le forze sociali ed economiche hanno lavorato assieme per lo sviluppo dello scalo, hanno attuato e avanzato progetti sostenuti dalle risorse locali e regionali, hanno messo a punto proposte per un Ente portuale di nuova concezione, corrispondente alle esigenze di una moderna portualità, strumento agile di programmazione e non di gestione, con gli enti statali competenti per modernizzare i collegamenti viari e ferroviari.

Ma il governo De Mita che fa? Cosa risponde alle proposte precise, riformatrici e unitarie di tutti i protagonisti delle attività portuali e delle istituzioni? Il governo non ha nessun progetto per il secondo porto d'Italia, solo grazie ad un emendamento del Pci ha stanziato 30 miliardi nella finanziaria '89 per l'avoio delle opere marittime, ma non prevede finanziamenti per la realizzazione dei raccordi viari e ferroviari necessari per collegare un grande porto al suo hinterland. Ha presentato, attraverso il ministro Fran-

dini, una proposta di riordino dei sistemi portuali che non risolve i problemi e non consente di dotare Ravenna di un Ente portuale moderno capace di programmare uno sviluppo ordinato e valorizzare il dinamismo e l'intraprendenza degli operatori portuali. Di questo, soprattutto, Ravenna ha bisogno. Di scelte che sostengano le linee di sviluppo individuate all'insegna della produttività e della sicurezza.

La ferita inferta a Ravenna e alla sua gente dai tragici eventi del marzo 1987 è incancellabile. Ma da quell'episodio, dalla condanna e dal rifiuto di un'impresoria avventuristica (come quella della Mecnavi), Ravenna ha tratto le energie per reagire, ha fatto la sua parte creando nuovi controlli, rafforzando i sistemi di sicurezza. Possiamo oggi affermare che grazie agli sforzi, mai conclusi, degli Enti locali e della Regione, il porto di Ravenna è non solo efficiente ma anche più sicuro. Spetta ora al governo, attraverso una nuova legge nazionale, operare affinché si possano concretizzare i provvedimenti definitivi indicati dal progetto Arpar, e affinché in tutti i porti italiani si possa operare a parità di condizioni e nel pieno rispetto della salute e della vita dei lavoratori.

È questa la strada da imboccare per andare agli appuntamenti di modernità ma anche di civiltà del 1992. Ravenna pensiamo sia pronta, forte di questa consapevolezza e di questa determinazione, dell'unità di intenti di tutte le forze locali, dei livelli di efficienza raggiunti, del dinamismo degli operatori portuali, della riconosciuta professionalità di una Compagnia portuale che non si è sedotta su rendite di posizione ma che ha saputo evolvere con decisione verso moderne forme di impresa.

(Gruppo Porto Pci)

Secondo Vallega, docente all'Università di Genova, è noto studioso dei problemi della portualità. Ravenna fa storia a sé nel Sud Europa sia per la conformazione (vaste aree disponibili e bassi fondali) sia per come si è sviluppato negli ultimi trent'anni (vocazione commerciale generata dai traffici per l'approvvigionamento energetico). Sono tali caratteristiche a renderlo simile agli scali medi del Northern Range. Persino l'organizzazione del lavoro, con la diffusione della formula terminal operators, richiama quella dei porti del Nord.

È bene tenere a mente questi dati per capire come mai il porto di Ravenna si candida a svolgere un ruolo strategico come «porta» del Centro Europa verso l'Oriente. È bene ricordarsi anche che qui l'incidenza delle merci da e per l'area mediterranea è ancora marginale. Ma è pur vero che esistono notevoli potenzialità di sviluppo. Di fatto Ravenna è tornata a svolgere la funzione

strategica nell'Adriatico che già le avevano assegnato i romani per questioni prettamente militari. Oggi, fra i porti più vicini al cuore del vecchio continente, è il meglio attrezzato per i traffici verso Est. I traffici vanno dove realizzano la miglior scala di convenienze. Un carico spedito dal Centro Europa, che sceglie Ravenna come scalo d'imbarco, arriva a Oriente con un vantaggio minimo di tre giorni e uno massimo di dieci, a seconda del tipo di nave usata, rispetto a qualsiasi dock nordeuropeo. Il risparmio, secondo gli operatori locali, è di circa il 15% sui costi complessivi.

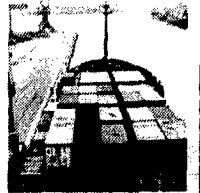
Il discorso vale a maggior ragione per i traffici dell'area lombarda e piemontese, specialmente quelli «interrati» (containers) che per lungo tempo si sono gradatamente spostati dal Tirreno verso Nord. Ravenna può svolgere una funzione significativa nel loro recupero, ma si può dire che già ha contribuito molto a

limitare i danni inferti nel tempo alla portualità italiana. Ravenna, infatti, è leader in Italia per i collegamenti regolari con il Levante. Su 84 linee in partenza dallo scalo romagnolo ben sessanta fanno rotta verso il Medio Oriente, il Mar Rosso, il Corno d'Africa, il Golfo Persico e l'Estremo Oriente. È crescente l'interesse degli operatori cinesi, come testimonia la presenza di una delegazione d'ambasciata alla manifestazione di Milano. Ravenna non dispone però di linee regolari per la Cina né, d'altra parte, è in grado di ricevere le grandi portacontai-

ner che navigano lungo la nuova «via della seta». «Ravenna - ci ha dichiarato il prof. Vallega - è in posizione favorevole per le linee di breve e media lunghezza. A causa dei bassi fondali non può puntare ai traffici oceanici, anche se si troverebbe in condizioni favorevoli per intrattenere relazioni con l'Estremo Oriente. Tuttavia, anche in questa situazione, la sua potenzialità economica nei collegamenti per il Mediterraneo e il Medio Oriente oggi è messa a frutto solo parzialmente. I ravennati però non vogliono perdere la

ghiotta occasione dell'Estremo Oriente. Per questo sono tanto determinati nel reclamare l'intervento dello Stato per adeguare i fondali del porto canale: recupererebbero di colpo almeno un milione e mezzo di tonnellate/anno, e il Mediterraneo acquisirebbe un terminale in più sulla via della seta. È strano, di una stranezza inquietante, come i fiumi carsici delle «vocazioni» riemergano insopprimibili a distanza di millenni, pronti a dilagare con duttilità nelle strutture economiche del nostro tempo. □ P.L.G.

Oltre i 14 milioni di tonnellate



Per il porto di Ravenna il 1988 sarà un anno record: sfonderà il tetto dei 14 milioni di tonnellate e per quanto riguarda i containers dovrebbe avvicinarsi alle performance di quattro anni fa, quando il traffico arrivò a 189 mila Teus (misura internazionale del container medio di venti piedi). Attualmente il terminal containers della Sapir dispone di 1.300 metri di banchina con ormei per navi tipo ro-ro, una superficie di 345 mila metri quadrati e sette gru a portale per una resa di 25 Teus all'ora. I nuovi investimenti previsti dovrebbero aumentare notevolmente le capacità di assorbimento di traffico. Il movimento containers dovrebbe però trarre vantaggio soprattutto dal drenaggio dei fondali, previsto dal Piano regolatore e chiesto all'unisono dalle forze cittadine.

16 torri per cereali e 100.000 mq di magazzini

Sedici torri per cereali con ventinove tubi aspiratori, per una capacità di sbarco pari a 3.700 tonnellate/ora; due impianti di sollevamento meccanico, dieci carroponte, quattro gru da piazzale per containers da 40 tonnellate ciascuna, nove gru mobile su rotaie; sono queste alcune delle attrezzature di banchina del porto di Ravenna. Inoltre la compagnia portuale è dotata di tre gru telescopiche, dodici gru a traliccio da 25 a 120 tonnellate e di 250 unità semoventi per la movimentazione delle merci a terra e a bordo (carrelli, pale meccaniche, escavatori, trailer etc.). I magazzini coperti occupano cinquantamila metri quadrati a ridosso delle banchine (e altrettanti nel retroporto). Sono disponibili piazzali per merci varie in regime doganale per un totale di 237 mila metri quadrati. I serbatoi per liquidi non petroliferi hanno una capacità di duecentomila metri cubi.

Alla Setramar più di un terzo del movimento commerciale

Poco più di un terzo del traffico commerciale nel 1987 è stato movimentato dalla Setramar, società privata dei servizi portuali e marittimi (gruppo Poggiali) nata quindici anni fa dalla fusione della International di investimenti, a valore storico, in piazzali, magazzini, attrezzature e impianti di imbarco sbarco, con un elevato tasso di automazione. La Setramar ha attrezzato due terminal operators con novecento metri di banchina. Il gruppo controlla inoltre una agenzia marittima e una casa di spedizioni. Con Linea Transmare (due portacontainers ro-ro e due multipurpose) svolge servizi regolari nell'Adriatico e nel Mediterraneo occidentale.

Venti terminali e seicento trasportatori

La struttura privatistica dello scalo ravennate fa sì che numerosi imprenditori operino in concorrenza fra loro. Sono una ventina, infatti, i terminali portuali, con circa 400 addetti diretti. L'indotto conta altri 400 addetti nelle agenzie e nelle case di spedizione, più seicento ditte di autotrasporto. Da notare che a Ravenna ha sede il più grande consorzio autotrasportatori d'Europa. Ma la presenza più imponente dell'area portuale ravennate è il complesso petrolchimico Enichem (da pochi giorni Enimont) che, collocato a circa quattro chilometri dal perimetro urbano, si estende per 280 ettari. I dipendenti sono circa 3500. Gli impianti fanno capo a 7 società: Enichem Anic, E. Agricoltura, E. Elastometri, E. Synthesis, E. Tecnorefine, Ecofuel, Igi. Fondato nel 1957 e più volte ampliato, il petrolchimico segnò un punto di svolta nell'industrializzazione di Ravenna.

Riequilibrare le finanze, la Sapir inizia l'espansione L'inedito «polo» pubblico-privato

Possiede un porto commerciale, la «Darsena San Vitale» di ottanta ettari e partecipa alla realizzazione di nuovi progetti per decine di miliardi. Ma è soprattutto la stanza di compensazione fra istituzioni pubbliche e interessi privati. La Sapir, presieduta da Remo De Carlo, ha superato gli anni delle difficoltà finanziarie e oggi si appresta a conquistare un più marcato ruolo imprenditoriale.

La Sapir è qualcosa di inedito nel panorama della portualità italiana. Come del resto tutto, a Ravenna, dove l'emporio è sorto a suon di colpi di mano e trovate d'ingegno per colmare i vuoti dell'iniziativa statale. La Sapir, costruita in origine dall'Eni e dalla Camera di Commercio (primo presidente Eugenio Cefis, poi Enrico Mattei), è oggi controllata per il 20% dal

Comune, il 12% dalla Provincia, il 15% dall'Eni, Camera di Commercio, Assindustriali e Cooperazione detengono l'8% ciascuno. Il 20% delle banche e gli «spiccioli» sono frazionati fra alcune centinaia di piccoli azionisti. Ha attraversato momenti difficili, la società del Porto Intermodale di Ravenna, per gli squilibri finanziari dovuti soprattutto alle grandi operazioni im-

mobili del passato, che portarono all'acquisto di aree per oltre trecento ettari e al bancarottamento di chilometri di litorale. I conti sono tornati in ordine grazie a una successione di aumenti di capitale. «Anche se non è ancora stato sciolto completamente il dilemma fra vocazione autoritativa o vocazione imprenditoriale la città ha dimostrato di credere nella Sapir - afferma De Carlo -. Con l'ultimo aumento di capitale da dieci a dodici miliardi (di cui un miliardo e mezzo a pagamento e cinquecento milioni a titolo gratuito) abbiamo ricevuto richieste di sottoscrizione per ben cinque miliardi. La situazione di bilancio, ora, è ottima. Su un giro d'affari di venticinque miliardi abbiamo conseguito nell'ultimo esercizio

l'utile netto di un miliardo». La Darsena San Vitale consiste in 2.300 metri quadrati di banchina che assicurano l'accesso a 13-18 natanti. La Sapir vi opera in regime di terminal operator, ma in un buon rapporto con la Compagnia. L'anno scorso ha imbarcato e sbarcato 160.000 Teus containers. E fra l'altro in grado di stoccare 115 mila tonnellate di liquidi non petroliferi, dispone di 15 mila metri quadrati di magazzini per merci varie e di 40 mila metri quadrati di piazzali attrezzati, ha in tutto cento dipendenti. La Sapir non ha potuto manifestare interamente le proprie potenzialità d'impresa. Nel corso del recente convegno della Lega Cooperativa sul porto c'è chi ha rilanciato ai privati di volerla mantenere

in un ruolo pressoché subalterno. Remo Di Carlo preferisce non addentrarsi in queste polemiche. «glissa» sottolineando l'ottimo stato dei rapporti con il Comune, principale azionista. «Certo la nostra vocazione d'impresa deve potersi dispiegare al massimo - aggiunge -. I nostri piani di sviluppo riguardano sia il consolidamento della Darsena San Vitale, sia la proiezione verso l'esterno con l'impiego di joint ventures. La più importante riguarda un impianto per lo sbarco e lo stoccaggio di prodotti refrigerati che realizzeremo con la Setramar e che costerà venti miliardi. Un altro progetto è relativo alla costruzione di un piccolo impianto per rifiuti, con un investimento globale di venti miliardi. È tutto pronto, partiamo non appena saranno firmate le autorizzazioni».

RAGGIUNGERE L'EUROPA

L'obiettivo di una radicale riforma del sistema dei trasporti resta fondamentale per migliorare la qualità della vita, sviluppare l'economia, salvaguardare l'ambiente, evitare la paralisi dei centri urbani.

Con il Piano Regionale Integrato dei Trasporti - largamente assunto a livello nazionale dal Piano Generale dei Trasporti - abbiamo definito le priorità indispensabili per ottenere il riequilibrio, l'integrazione, l'intermodalità del trasporto in Emilia-Romagna. Potenziare le ferrovie (in particolare col quadruplicamento della Milano-Bologna-Firenze, il raddoppio della Bologna-Verona e della Pontremolese) per realizzare il Servizio Ferroviario regionale, sviluppare ed intensificare i collegamenti sulle lunghe distanze, moltiplicare il trasporto delle merci; qualificare ed estendere il trasporto collettivo su gomma; attuare gli interventi previsti nel Protocollo per Ravenna e il suo Porto e potenziare i centri intermodali; far decollare la navigazione interna; migliorare la grande viabilità (in particolare con la Cispadana, l'E-45, la variante di valico sull'A1 tra Bologna e Firenze).

Ma queste scelte sono ritardate o contraddette dagli atti del Governo nazionale. Così il divario con gli altri Paesi europei è destinato ad aumentare ancora.

I tagli agli investimenti e alle spese d'esercizio per il trasporto pubblico su gomma e su rotaia contenuti nella finanziaria '89 penalizzano duramente un servizio che sta alla base dello sviluppo sociale ed economico di ogni Paese moderno.

L'economia italiana - sono parole del Premio Nobel Leontief - «corre il rischio di una vera e propria strozzatura derivante da questo sistema dei trasporti insufficiente». Ecco perché l'Emilia-Romagna lavora per la riforma.

L'impegno continua
Regione Emilia-Romagna

Per il porto di Ravenna il 1988 sarà un anno record: sfonderà il tetto dei 14 milioni di tonnellate e per quanto riguarda i containers dovrebbe avvicinarsi alle performance di quattro anni fa, quando il traffico arrivò a 189 mila Teus (misura internazionale del container medio di venti piedi). Attualmente il terminal containers della Sapir dispone di 1.300 metri di banchina con ormei per navi tipo ro-ro, una superficie di 345 mila metri quadrati e sette gru a portale per una resa di 25 Teus all'ora. I nuovi investimenti previsti dovrebbero aumentare notevolmente le capacità di assorbimento di traffico. Il movimento containers dovrebbe però trarre vantaggio soprattutto dal drenaggio dei fondali, previsto dal Piano regolatore e chiesto all'unisono dalle forze cittadine.