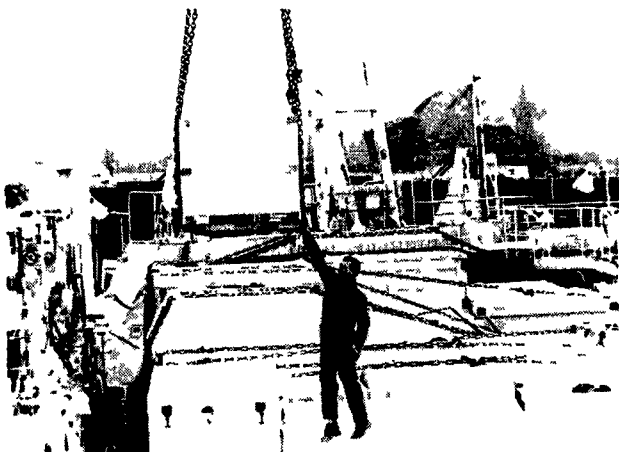


Stabiliti gli interventi prioritari per avvicinare la Romagna alle principali direttrici di traffico. L'intesa c'è, ma i soldi?



Le potenzialità del porto commerciale potrebbero essere sfruttate appieno con l'attuazione del «protocollo Ravenna» (foto di Umberto Gaggioli)

Collegati dal... protocollo

La Romagna, Ravenna e il suo porto in particolare, da sempre sono isolate rispetto alle grandi vie di comunicazione, ferroviarie, stradali e idrovie. Nei mesi scorsi è stato approvato dalla Provincia e dal Comune di Ravenna - d'intesa con i ministeri dei Trasporti, dei Lavori pubblici, della Marina mercantile, con le Ferrovie dello Stato, l'Anas e con la Regione Emilia Romagna - il «Protocollo Ravenna».

pubblici e Marina mercantile con le Ferrovie dello Stato l'Anas e la Regione Emilia Romagna il quadro degli interventi prioritari per superare il isolamento di Ravenna e del territorio romagnolo in generale.

ne idrovie tra cui quella Ravenna Ferrara. Ma nella finanziaria 89 di quell'investimento non è rimasta traccia. Così Ravenna e il suo porto continuano ad avere le «sali tarpate» da una rete a dir poco inadeguata dei collegamenti inter-

RAFFAELE RAGO
Ravenna al pari di altre città costiere si trova in posizioni geografiche particolarmente favorevoli rispetto ai traffici commerciali. Dovrebbe trarre dal suo porto notevoli benefici e rappresentare un punto di «cerniera» privilegiato per i mercati della Padania e dell'Europa centro settentrionale. Dovrebbe appunto non può data l'enorme carenza di collegamenti ferroviari, stradali e idrovie fra le aree portuali e l'entroterra. Il problema è di vecchia data in quanto i governi italiani che si sono succeduti da quasi un secolo a questa parte hanno continuato a considerare

Questo quadro in riferimento alle principali direttrici e nodi di interscambio può così essere riassunto per quanto riguarda i collegamenti Nord-Sud: il completamento della linea ferroviaria fra Venezia e Rimini (ES5 statale Adriatica e raddoppio della ferrovia Rimini Ravenna) sull'asse tosco romagnolo; la ristrutturazione e potenziamento della statale 302 e della ferrovia che collegano Faenza e Firenze. In particolare per le aree più prossime al porto il «Protocollo Ravenna» prevede la realizzazione della stazione ferroviaria nella zona del porto di S. Vitale con conseguente adeguamento del raccordo portuale al collegamento in sinistra canale fra la stazione e le strutture

Tutti questi progetti vanno però a scontrarsi con le ipotesi di tagli previsti dalla legge finanziaria e dal «Piano degli interventi prioritari delle FS». Il piano delle Ferrovie infatti tende all'ulteriore potenziamento delle grandi direttrici ferroviarie storiche impegnando su queste linee grandissime risorse. L'Anas dal canto suo sembra intenzionata a seguire la stessa logica e ritarda omette di realizzare gli interventi su Ravenna e la Romagna. Dai «tagli» non sono esenti neppure i collegamenti idrovie. Nella finanziaria dell'anno scorso c'era una stanziamento per il progetto di alcuni

LA COMPAGNIA UNICA

Vasto consenso degli imprenditori. Il terminal, l'area Sarom

Un'anomalia che piace a tutti. Progetti concreti di sviluppo

È già una Compagnia-impresa, ma presto diventerà anche terminal operator. Una Compagnia con buoni rapporti con l'utenza che si prepara diligentemente al 1992 e «all'eventualità che Prandini elimini la riserva di lavoro». I portuali di Ravenna, guidati dal Console Oscar Trasformi, spingono l'acceleratore del rinnovamento. «Abbiamo le carte in regola, non possono toglierci di mezzo».

mezzi meccanici pesanti e oggi ci spinge ad andare ancora più avanti. Muove dalla consapevolezza che l'organizzazione dei porti sta cambiando radicalmente ma anche dalla convinzione che l'ordinamento giuridico in vigore sia ancora sostanzialmente valido.

PIERLUIGI GHIGGINI

Non succede tutti i giorni che gli imprenditori privati coprano di elogi una compagnia portuale. Nel caso di Ravenna però è la normalità. Tanto che a Milano durante la recente manifestazione indetta per propagandare risultati e potenzialità dello scalo romagnolo la Compagnia è stata ripetutamente definita dagli utenti «efficientissima» e «sempre pronta a collaborare».

«Una realtà economica come la nostra non può più limitare i propri investimenti ai soli mezzi meccanici semoventi perché questo tipo di presenza sarà destinato alla lunga a svolgere un ruolo marginale e ausiliario. Dobbiamo quindi allargare le nostre scelte inserirci alla pari dei maggiori gruppi economici in nuove iniziative per creare futura occupazione e mettere a riparo i lavoratori dagli attacchi in atto».

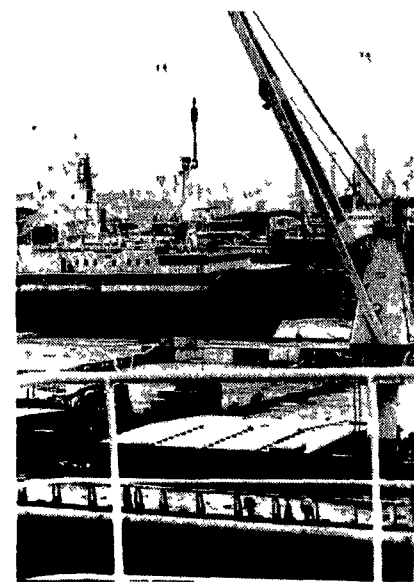
Previsti investimenti per centinaia di miliardi. Il piano regolatore pesca in grande

La trasformazione da porto industriale a porto commerciale all'inizio degli anni Settanta fu possibile anche per il miglioramento delle condizioni nautiche del canale. Candiano Oggi per consolidare e ampliare lo sviluppo è necessaria una nuova «rivoluzione strutturale» nel portuale. Per questo fine è stato elaborato il nuovo Piano regolatore del porto approvato da anni di pressioni e iniziative

Italia che prossimamente potranno approdare anche a Ravenna. Con i primi 30 miliardi di disposizione dovrebbe avviarsi anche la costruzione della darsena nord dove in un prossimo futuro sorgerà lo scalo passeggeri. Ma per dare risposte adeguate a tutti i problemi strutturali e infrastrutturali aperti nello scalo ravennate occorre che il impegno finanziario dello Stato sia portato a ben altri livelli. □ CV

I programmi di potenziamento dopo l'accordo Ferruzzi-Mosca. Joint venture con l'Urss a filo banchina

Ferruzzi e perestrojka. L'apertura dell'Urss ai capitali e alle tecnologie occidentali significherebbe grandi affari anche per il porto di Ravenna. Si dice che di qui passeranno i traffici indotti dal progetto agro-industriale ideato dagli uomini di Gardini per 500 mila ettari di fertile terra sovietica. Intanto la Ferruzzi si appresta a realizzare un terminal multifunzionale. Con i russi soci di riguardo.



Con l'accordo Ferruzzi-Mosca si intensificherà il traffico delle merci da e per l'Urss.

ciò realizzato in due fasi e sarebbe di tipo multifunzionale sia per le tipologie di merce sia perché le banchine sarebbero aperte non solo alle navi Ferruzzi ma anche agli altri operatori. Insomma un terminal sul modello nordeuropeo. La Fer Mar (14 navi porta rifiuti carboniere gasiere e cementiere) ha assunto la regia dell'operazione ma la costruzione e la gestione del terminal verranno affidate ad una società appositamente costituita. Al fianco di Gardini ci saranno altri partner privati.

Le navi Ferruzzi imbarcano e sbarcano a Ravenna non meno di un milione di tonnellate di cereali l'anno. Una presenza già imponente che Gardini conta di potenziare realizzando un terminal di grandi dimensioni capace di ricevere e stoccare rifiuti secchi, liquidi, merci deperibili e dotato di attrezzature per il traffico di cabotaggio. Questo progetto costerà 50 miliardi solo nella prima fase ed è destinato ad aprire allo scalo nuovi scenari in materia di scambi con l'est europeo. Evidente infatti la relazione fra questa opera e l'accordo sottoscritto in via preliminare con l'Urss nei giorni «caldi» di Italia 2000 per il razionale sfruttamento di mezzo milione di ettari. Una impresa che Gardini ha abbracciato con entusiasmo e che dovrebbe

Una rete ferroviaria ideata dal pool guidato dalla Cmc. Corre veloce l'Adriatico Express

Costruzione e potenziamento di settecento chilometri di ferrovie quattromila 760 miliardi di spesa. Un'area in terregionale compresa fra Ancona, Ravenna, Venezia e Verona direttamente interessata al progetto «Adriatico Express» messo a punto da un pool di imprese guidate dalla Cooperativa muratori e cementisti di Ravenna e davvero imponente. La Cmc una holding con lavori in tutto il mondo società controllate partecipazioni (fra cui una quota nella società portuale Sapir) stabilimenti e un fatturato intorno ai 500 miliardi ha impegnato tutto il suo potenziale ingegneristico nell'im-

presa. E ciò in base a una semplice constatazione: le strutture infrastrutturali rappresentano il maggior ostacolo alle potenzialità di sviluppo di un sistema portuale che fra Venezia, Ravenna e Ancona nel 1986 ha movimentato merci per 43 milioni di tonnellate. A questo proposito il direttore generale della Cmc Adriano Antolini ha rilevato che «ben più elevati risulterebbero la competitività e il volume delle merci se ai porti fossero garantiti collegamenti rapidi e a basso costo con il resto d'Italia e dell'Europa». Oltre a ciò vanno considerate le esigenze della piccola e media industria ma soprattutto

la necessità di assicurare una rete di efficienti servizi a supporto delle attività turistiche che solo in Romagna equivalgono a 3 milioni 200 mila arrivi l'anno. Adriatico Express indica una serie di interventi sul sistema ferroviario centro-nord orientale. Ilimitabili da Ancona a Bologna per la direttrice nord-sud e da Firenze a Ravenna e Venezia per la direttrice est-ovest. Essi comprendono il potenziamento della Ancona-Falconara-Rimini-Bologna, la realizzazione della linea «Trans Adriatico» Ravenna-Ferrara-Poggio Rusco (previsti dalla programmazione regionale)

PORTO INTERMODALE RAVENNA s.p.a.

Porto commerciale S. Vitale: area 80 ettari; 2300 metri di banchina attrezzata per servizi vari; sezione doganale; terminal containers capacità di movimentazione 250.000 TEU annua, con resa di 25 TEU/ora; terminal per navi RO-RO; terminal ferroviario per containers; terminal merci varie con 1500 metri di

DARSENSA S. VITALE - TELEFONO 0544/436.052 436.003
TELEX 550868 SAPIR I - TELEFAX 0544/436181 - 48100 RAVENNA