

# Ravenna un porto vicino

## ● TRAFFICO PORTO

La localizzazione geografica di Ravenna rende il suo porto ottimale per i traffici verso il Medio ed Estremo Oriente.

Si tratta del «nuovo» mercato per gli operatori italiani, la cui potenzialità appaiono notevoli. Già oggi l'interscambio fra Italia e Paesi dell'Estremo Oriente supera i 14.000 miliardi.

## ● VANTAGGI

Rispetto ai porti del mare del Nord l'Adriatico offre un vantaggio in termini di costo e consente un risparmio in termini di giorni di navigazione stimabile da 3 a 10 giorni in base all'armatore utilizzato in nord Europa.

Minor tempo di navigazione significa, per l'azienda importatrice/esportatrice, un miglior contatto con i propri clienti e fornitori, con la possibilità di rispondere al meglio alle esigenze del mercato.

Le potenzialità del porto di Ravenna non si esauriscono nella riaffermazione di un ruolo consolidato per i traffici di alcune tipologie merceologiche (cereali, farine, semi, oli, prodotti alimentari, prodotti chimici) o nel fatto che Ravenna rappresenta un punto ottimale di sbocco, il miglior «ponte» verso i mercati del Medio ed Estremo Oriente, per certe merci particolari quali quelle legate alla:

- linea del freddo, tenuto conto anche della grande disponibilità di strutture frigo nel territorio circostante;
- ai prodotti forestali;
- ai prodotti tessili;
- all'impiantistica.

Il porto di Ravenna può contare anche su straordinarie condizioni fisiche favorevoli, in particolare può contare su una grande disponibilità di aree libere, su terreni non soggetti al regime demaniale.

L'area demaniale, infatti, quella sulla quale si esercita la riserva del lavoro portuale, è ristretta, nel porto di Ravenna, alla sola fascia di 20-50 metri dalle banchine. Ci sono così oltre 7 km di nuove banchine da costruire e circa 200 ettari di aree disponibili per nuovi piazzali, magazzini, per la cantieristica, per attività produttive artigianali - commerciali.

Aree in gran parte di proprietà della Sapir e del Comune che sono sul mercato per la vendita o per la concessione in diritto di superficie a lunga scadenza, a prezzi oscillanti fra le 50.000 e le 100.000 lire a metro quadrato.

Abbiamo creato e stiamo predisponendo inoltre una serie di interventi agiuntivi per favorire nuovi investimenti:

- l'Asse (Agenzia per lo sviluppo economico) può garantire un appoggio finanziario a tassi agevolati per le nuove iniziative sul porto;
- abbiamo creato una corsia preferenziale per l'espletamento delle pratiche burocratiche necessarie presso l'Amministrazione comunale;

stiamo aprontando un Piano di settore relativo alle aree portuali per rendere più flessibili e snelli gli strumenti urbanistici e le norme attuative vigenti;

- stiamo infine varando un piano di potenziamento generale dei servizi portuali.

Insomma, Ravenna non è solo un «porto vicino» per certi traffici, ma è anche un porto conveniente per gli investimenti privati sulle ampie aree ancora disponibili. L'esistenza di terminal operator autonomi che agiscono su aree proprie fino a 20 metri dal ciglio di banchina, ha naturalmente importanti conseguenze positive anche sulla organizzazione del lavoro portuale e quindi sulla efficienza e la concorrenzialità del porto di Ravenna.

Innanzitutto, le imprese private possono impiegare gli organici della Compagnia portuale limitatamente all'area demaniale, mentre sui piazzali e sulle gru impiegano personale pro-

prio a costi decisamente inferiori.

Il secondo effetto positivo è che una certa concorrenzialità interna al porto fra operatori privati e l'area pubblica S. Vitale finisce per favorire il contenimento delle tariffe.

Va dato atto inoltre che il comportamento responsabile della Compagnia portuale e degli operatori (privati e pubblici) ha creato nel porto di Ravenna un clima di collaborazione che non ha mai prodotto interruzioni di lavoro significative in questi ultimi anni.

Vorrei ricordare infine che questa grande disponibilità di aree portuali ancora libere per nuovi insediamenti, ovviamente compatibili con le caratteristiche del territorio circostante, assume un significato ed un'importanza ancora più rilevante qualora si consideri che è stata approvata recentemente la prima fase del nuovo Piano regolatore del porto che prevede, tra

l'altro, l'aumento dei fondali a 11,50 metri, l'allargamento della imboccatura interna, nuovi bacini di evoluzione, opere di miglioramento per la navigabilità del canale, la costruzione di una nuova darsena commerciale in località Trattaroli, opere queste la cui realizzazione sul medio termine consentirà agevole accesso alle navi da 30.000 tonni, a pieno carico nonché di navi allibate delle dimensioni di 300 mt. di lunghezza e 40 mt. di larghezza.

Le opere portuali in corso di realizzazione e quelle che verranno avviate prossimamente si inseriscono nel contesto programmatico previsto dagli Enti locali e dalla Regione Emilia-Romagna che riconoscono nello scalo ravennate l'asse portante dello sviluppo economico dell'intera regione.

Dott. GIORGIO BRUNELLI  
assessore alle Finanze,  
Bilancio,  
Attività portuali, Turismo  
del Comune di Ravenna

## ● LEADERSHIP

Il porto di Ravenna ha una quota del 12% sul totale del traffico portuale non petrolifero del nord Italia.

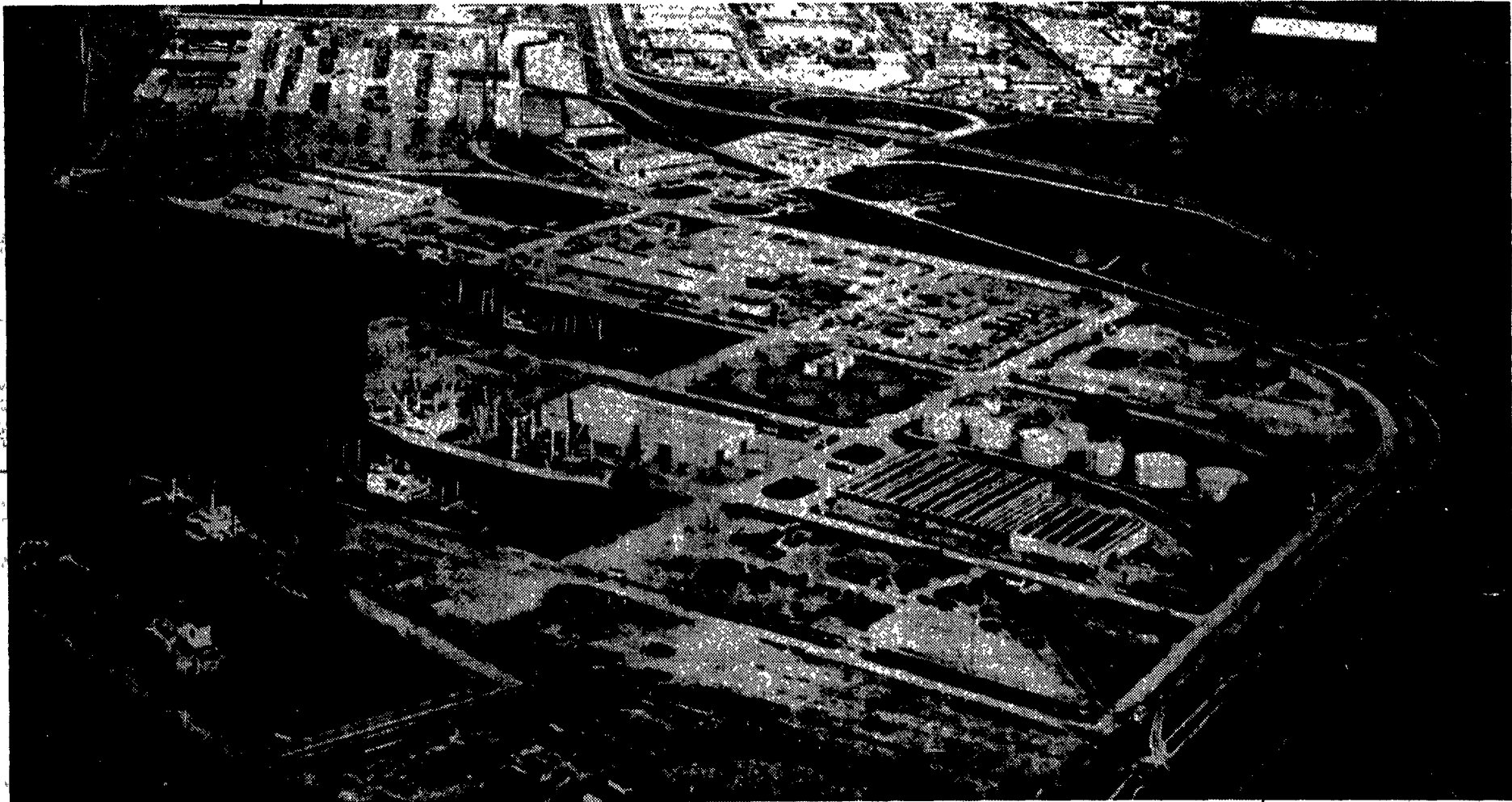
Se da questi dati si escludessero i traffici delle industrie localizzate a filo di banchina (prevalentemente rinfuse) il ruolo di Ravenna verrebbe ulteriormente evidenziato, rafforzando la sua posizione di leadership.

## ● MERCEOLOGIE

Il porto di Ravenna ha una lunga tradizione per alcune merceologie: cereali, farine, concimi e fosfati.

Nella voce «altri merci» sono compresi i traffici di container, per i quali Ravenna è uno dei principali porti italiani.

Il traffico container a Ravenna ha superato nel 1987 i 150.000 teu, con oltre 1,2 milioni di tonnellate di carico.



## I collegamenti infrastrutturali

### ● SPECIALIZZAZIONE

La specializzazione di Ravenna è particolarmente forte per le farine (45% del traffico dei porti del nord Italia), i concimi (37% di quota), i prodotti alimentari diversi (35%).

Nelle «altre merci» (compresi i container) la quota di Ravenna sul totale dei porti del nord Italia è del 21%.

Per i prodotti forestali Ravenna è attestato sul 12% degli sbarchi/imbarchi del nord Italia.

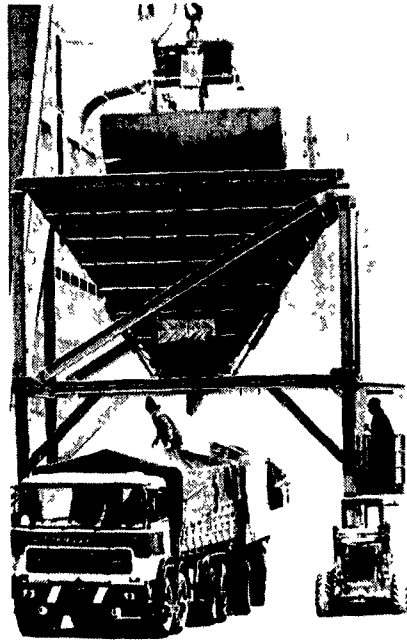
### ● POTENZIALITÀ

Le potenzialità del porto di Ravenna non si esauriscono soltanto nella riaffermazione di un ruolo consolidato su alcune tipologie di merce.

Esistono altre merci per le quali Ravenna può rappresentare un punto ottimale di sbarco/imbarco:

- \* linea del freddo
- \* prodotti forestali
- \* prodotti tessili
- \* impiantistica

Anche per queste merci il porto di Ravenna può costituire il miglior «ponte» verso l'oltremare



Fra le ragioni che, negli ultimi anni, hanno consentito di qualificare il porto di Ravenna come un «buon porto medio nell'ottica europea» e un «porto medio di livello superiore in campo mediterraneo», rientra sicuramente la sua posizione geografica particolarmente favorevole rispetto ai mercati della Valle Padana e dell'Europa centro-settentrionale.

La collocazione geografica di Ravenna, che registra alle sue spalle la più grande concentrazione di nodi per trasporti multimodali e combinati di tutto lo spazio padano, viene giudicata ideale dalla maggior parte degli osservatori. Per il ruolo di cerniera che è chiamata a svolgere tra il sistema multimodale padano e l'asse Adriatico-Veneto, Ravenna è direttamente interessata a ben quattro dei sei grandi corridoi plurimodali previsti dal Piano generale dei trasporti.

Affrontare quindi in modo integrato il problema del potenziamento dei collegamenti stradali, ferroviari ed anche idroviali di Ravenna non risponde quindi solo all'esigenza di favorire lo sviluppo delle grandi potenzialità del porto ravennate, ma, in generale, significa consolidare lo sviluppo dei traffici nazionali ed internazionali e dare cor-

po alle strategie del Pgt e del piano decennale della viabilità. Negli ultimi mesi, in sintonia con le indicazioni della programmazione nazionale, la Regione Emilia-Romagna, con il suo Piano regionale integrato dei trasporti (Pril), e l'Amministrazione provinciale di Ravenna, con il Piano integrato dei trasporti del Bacino romagnolo (Prilb), hanno definito il quadro degli interventi prioritari per il superamento di quello che, non a torto, viene da tempo definito come l'isolamento della Romagna rispetto alla grande rete nazionale delle comunicazioni stradali e ferroviarie.

Il completamento della E 45, la realizzazione della E 55 Ravenna-Mestre, la ristrutturazione della Ravenna-Ferrara, della Ravenna-Bologna, anche attraverso la liberalizzazione dell'A 14 bis, e dei collegamenti vari dell'Appennino Tosco-Romagnolo; la realizzazione di un nuovo collegamento Ravenna-Forlì e della variante della via Emilia a Castelbolognese, per quanto attiene la grande viabilità, il raddoppio della linea Rimini-Ravenna-Ferrara, il potenziamento della linea Ravenna-Bologna, anche attraverso il ripristino della Massa-Budrio e della

Faenza-Firenze; la realizzazione della Roma ferroviaria, per quanto attiene le ferrovie, nei confronti delle quali contestiamo fortemente l'ipotesi di soppressione dei cosiddetti rami secchi del Cosiddetti rami secchi di Ravennate e infine la realizzazione dell'idrovia Ravenna-Ferrara, rappresentano le priorità sulle quali si registra una significativa posizione unitaria degli Enti locali e delle forze politiche, economiche e sociali della nostra provincia.

E ormai dimostrato come la realizzazione di grandi infrastrutture nel settore dei trasporti non possa essere di per sé fonte di sicuro sviluppo per i territori in cui si collocano, certo è comunque che ne rappresenta sicuramente una condizione importante, ad essa più direttamente rapportabili.

Sicuramente tali realizzazioni assumono valenza rilevante per lo sviluppo del porto di Ravenna come pure per il prossimo avvio del centro merci di Lugo, ma anche per altri importanti progetti del piano di sviluppo della nostra provincia, anch'esso recentemente approvato, con larghe convergenze, dal Consiglio provinciale.

PROVINCIA DI RAVENNA

### ● IMPORT-EXPORT

L'import/export dei prodotti della «linea del freddo» (congelati e frutta) è fortemente concentrato in Lombardia e nelle regioni limitrofe.

\* Il 18% dell'import italiano è destinato nella provincia di Milano.

\* Oltre il 30% dell'export italiano origina da Lombardia, Emilia Romagna e Veneto.

Per questi traffici da/per l'oltremare il porto di Ravenna costituisce una opportunità da sfruttare, anche per la disponibilità di strutture frigo sparse nel territorio circostante.

I prodotti forestali (legname e cellulosa) hanno in provincia di Milano uno dei principali poli di import/export.

La provincia di Milano copre:

- \* il 15% dell'import italiano di questo settore;
- \* oltre il 18% dell'export italiano.

Anche questi traffici da/per l'oltremare possono essere ospitati nei terminali e nei magazzini del porto di Ravenna.

L'import italiano di prodotti tessili è destinato per oltre il 40% in Lombardia e per circa il 30% nella provincia di Milano.

Questi traffici sono fortemente legati alle città del Medio ed Estremo Oriente, rispetto alle quali Ravenna offre vantaggi in termini di tempo di navigazione rispetto ai principali porti concorrenti (in particolare quelli del mare del Nord).