



___ IN UN MONDO CHE NON STA MAI FERMO
ENI STATION DIVENTA **ENI LIVE STATION.** ___

Per offrirti sempre nuove soluzioni, oltre a una pausa negli Eni Café.

Scopri di più su enilivestation.com



www.portoravennanews.com

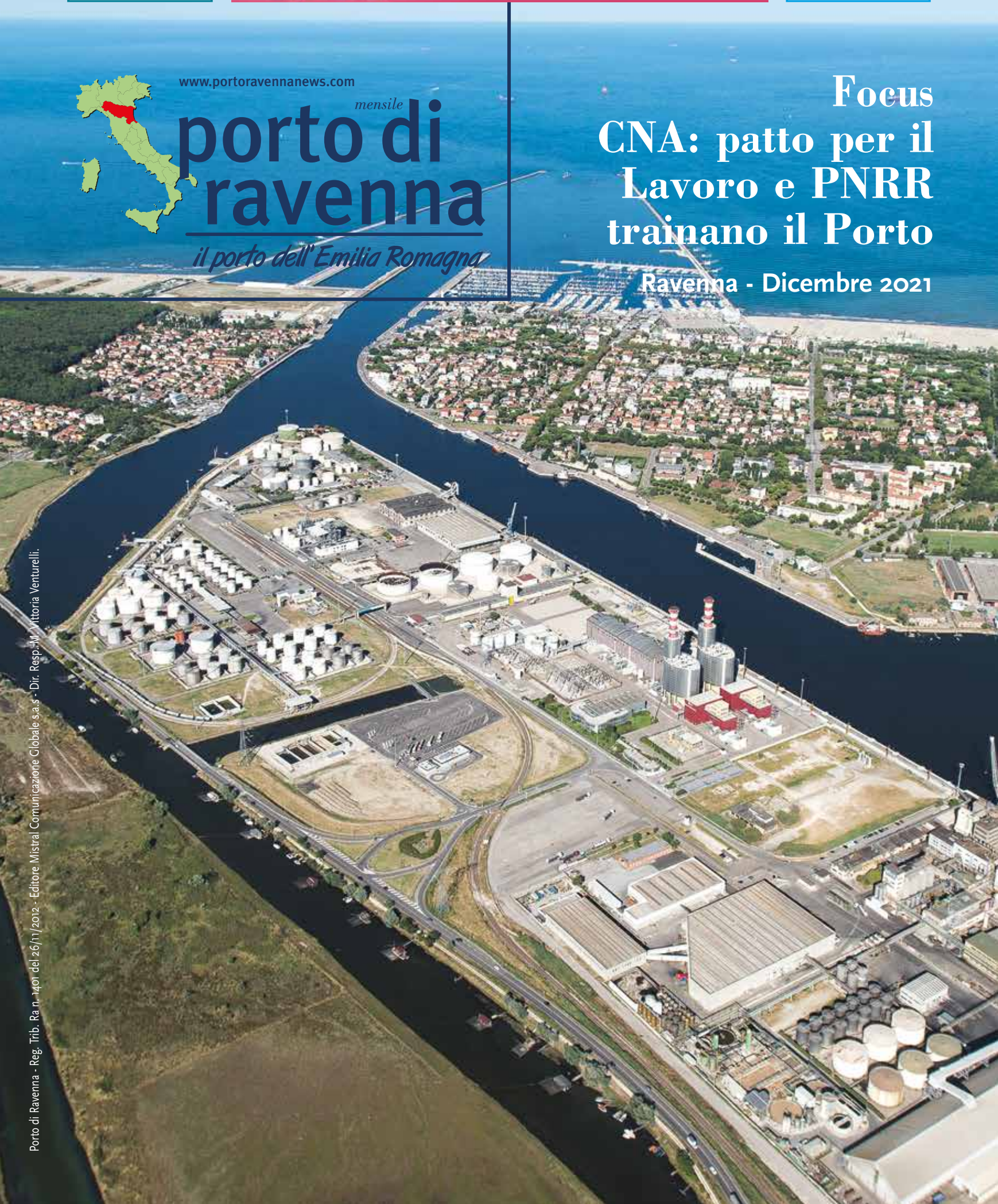
portofdi ravenna

il porto dell'Emilia Romagna

mensile

Focus CNA: patto per il Lavoro e PNRR trainano il Porto

Ravenna - Dicembre 2021





Il porto piattaforma logistica nazionale in un mix di navi, treni, camion

mensile porto di ravenna
Focus CNA: PNRR e patto per il lavoro
Ravenna - Dicembre 2021

LA CNA PRONTA A SOSTENERE GLI INVESTIMENTI



La CNA di Ravenna ha promosso un incontro sul tema “PNRR e Patto per il Lavoro e Clima - Prospettive di sviluppo per il territorio, il porto e le infrastrutture”.

All'evento, accanto al presidente Matteo Leoni e al direttore territoriale Ravenna Massimo Mazzavillani, sono intervenuti il sindaco Michele de Pascale; l'assessore regionale Mobilità, trasporti, infrastrutture Andrea Corsini; Daniele Rossi presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale; Riccardo Sabadini presidente SAPIR SpA.

di **Matteo Leoni**

Presidente CNA Territoriale Ravenna

Nelle previsioni economiche d'autunno, la Commissione UE ha ipotizzato una crescita del Pil italiano a +6,2% in corso d'anno e del +4,3% nel 2022. Se così fosse saremmo in grado di tornare ai livelli pre-Covid entro la metà del prossimo anno. In estate la Commissione Europea aveva previsto per l'Italia un aumento del Pil del 5% nel 2021 e del 4,2% nel 2022.

Il rapporto debito pubblico/Pil dovrebbe scendere dal

155,6% del 2020 al 154,4% di quest'anno e al 151,4 % nel 2022, grazie alla ripresa economica che avrà effetti benefici anche sul rapporto deficit-Pil che dopo essere salito al 9,6% nel 2020, dovrebbe scendere al 9,4% nel 2021, al 5,8% nel 2022.

Dopo il crollo del 10,3% del 2020, l'occupazione in Italia quest'anno recupererà il 5,9% e nel 2022 il 4%. Il tasso di disoccupazione italiano salirà quest'anno al 9,8% dal 9,2% del 2020, per poi scendere al 9,3% nel 2022.

Un quadro previsionale importante, che si è concretizzato praticamente al netto delle risorse previste dal Next Generation EU che nel medio termine potrebbero generare un aumento del Pil della Ue fino all'1,5% durante gli anni di attuazione, ed è opportuno sottolineare che queste previsioni riguardano solo gli investimenti e non includono l'effetto positivo delle riforme strutturali che possono ulteriormente aumentare la crescita nel lungo periodo.

Ma non dobbiamo abbassare la guardia perché nonostante l'impatto della pandemia sull'economia si sia indebolito considerevolmente, il Covid 19 non è stato

ancora sconfitto e la ripresa è fortemente legata alla sua evoluzione, dentro e fuori l'Ue. Nell'Unione europea il rischio è particolarmente rilevante negli Stati membri con tassi di vaccinazione relativamente bassi. L'aumento dei prezzi dell'energia, in particolare per il gas naturale e elettricità, potrebbero, inoltre, smorzare lo slancio della crescita a breve termine.

Anche le interruzioni della catena di approvvigionamento su scala globale gravano sempre più sulla produzione nei Paesi di tutta la UE indicando la carenza di materiali e di attrezzature come fattori di possibile decrescita, così come la carenza di forza lavoro con adeguate competenze, salita ai massimi storici soprattutto nel settore manifatturiero.

E' concreto quindi il rischio che l'Italia, nel caso fosse in ritardo sugli impegni riguardanti il PNRR, possa pagare un costo molto alto rispetto alle possibilità di raggiungere e consolidare determinati livelli di sviluppo. E le preoccupazioni sono legittime, soprattutto in relazione all'elevata difficoltà di esecuzione dei piani europei.

Il nostro paese si trova, pertanto, di fronte a una grande opportunità che dobbiamo cogliere assolutamente ma anche di fronte ad una altrettanto grande responsabilità perché riceviamo la quantità di risorse più ampia rispetto agli altri paesi della UE. E siccome queste risorse genereranno ulteriore debito pubblico dovranno essere spese oculatamente.

Questi livelli di crescita in Italia non li vediamo da decenni. Sappiamo però che sono anche il frutto di una forte caduta dell'economia italiana negli ultimi 20 anni. La sfida è di rendere questi ritmi di crescita così positivi, duraturi e sostenibili. E bisognerà farlo con il programma di riforme e di investimenti che si basano anche sull'enorme ammontare di risorse comuni europee.

I freni alla crescita vengono per il momento dalle catene distributive della logistica, ci sono alcuni settori del comparto manifatturiero che fanno fatica ad avere i ritmi produttivi che potrebbero sviluppare per mancanza di semiconduttori o di materiali per l'edilizia.

I finanziamenti e le risorse provenienti dal Next Generation EU per i progetti strategici sulle infrastrutture previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e dal Piano per il lavoro e per il clima della regione Emilia Romagna rappresentano una grande opportunità per il rilancio dei nostri territori.

Le infrastrutture per meglio connetterci con il resto dell'Italia, con l'Europa, con il Mediterraneo sono i driver fondamentali per la crescita delle imprese e per l'attrattività e la competitività territoriale.

Secondo il McKinsey Global Institute (MGI) nel perio-

do immediatamente precedente alla pandemia il mondo investiva circa 2,5 trilioni di dollari per anno nei settori del trasporto, sistemi di alimentazione, acqua e telecomunicazioni al fine di far crescere il livello di sviluppo delle società, in cui appunto imprese e popolazione beneficiano di tali servizi offerti.

Eppure, tali investimenti continuano ad avere un andamento decrescente a fronte invece di una continua



espansione dei bisogni del mondo e ciò non favorisce i paesi sviluppati e non nel raggiungere adeguati tassi di crescita economica.

Il MGI attraverso l'elaborazione delle stime del fabbisogno monetario delle infrastrutture di tutto il mondo è



in grado di quantificare le carenze di investimento che viceversa sarebbero necessarie per mantenere i livelli di crescita e sviluppo economico attesi (infrastructure gap). MGI, inoltre, offre raccomandazioni precise per colmare queste lacune.

I risultati delle loro stime affermano che a partire dal 2016 fino al 2030, l'infrastructure gap a livello globale, ovvero gli investimenti necessari che il mondo deve sostenere per mantenere il livello di crescita economica attesa, sono pari a circa il 3,8 per cento del PIL, che significa una media di circa 3,3 trilioni di dollari per anno.

Di questo fabbisogno mondiale, le economie emergenti rappresentano circa il 60 per cento dell'investimento globale.

Tuttavia, se l'ammontare degli investimenti seguirà il trend di contrazione avuto negli ultimi anni, tale sottodimensionamento sarà di circa l'11 per cento, ovvero 350 miliardi di dollari per anno.

Le cifre riportate sull'infrastructure gap e sulla caduta degli investimenti post crisi 2008 triplicano se si considerano gli ulteriori investimenti necessari per raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

Il valore degli investimenti in infrastrutture nel periodo post crisi 2008 è invece diminuito in 11 paesi del G20 (compresa la UE).

In merito alla relazione tra spesa e qualità delle infrastrutture riguardante la posizione dei paesi del G20 l'Italia è posizionata nel quadrante meno virtuoso in cui vi è un deficit sia in termini di investimento sia in scarsa qualità delle infrastrutture.

Un motivo in più per riflettere meglio sulla necessità non solo di ammodernare la nostra dotazione infrastrutturale ma anche di implementarla, puntando a soluzioni innovative e di qualità che ci permettano di irrobustire i nostri processi di crescita futura.

Tutto questo deve servire anche per raggiungere un altro grande obiettivo e cioè agganciare stabilmente il sistema Ravenna a quell'importante volano di sviluppo che si è delineato all'interno del nuovo triangolo industriale, composto dall'Emilia Romagna, dalla Lombardia e dal Veneto.

Con particolare attenzione ai corridoi della creatività e della logistica che si sono sviluppati e si stanno ulteriormente sviluppando prevalentemente sull'asse Bologna Milano, senza però dimenticare il valore fondamentale che riveste per il nostro territorio tutto l'asse dei collegamenti diretti verso il Nord Est.

Consentitemi pertanto, prima di passare il testimone al moderatore e ai relatori della tavola rotonda, di fare un breve excursus sullo stato dell'arte della dotazione





infrastrutturale ravennate partendo dal nuovo hub portuale.

Il nostro porto, per la sua dimensione internazionale, è un asset strategico per l'economia di Ravenna, per la regione Emilia Romagna, per il Paese e come tale deve essere considerato in tutte le sue specificità: commerciale, industriale, crocieristica, diportistica e cantieristica.

E' chiaro che l'escavo dei fondali rappresenta la priorità assoluta per tutti i settori che operano nell'ambito portuale. Il 24 settembre 2021 finalmente c'è stato il via ufficiale al cantiere. Il progetto è suddiviso in due tranche: sistemazione delle banchine ed escavo dei fondali fino a meno 12,50 è la prima, che dovrebbe vedere il completamento entro il 2026. La 2ª parte del progetto, cioè l'escavo a meno 14,50, ha già ricevuto i finanziamenti del PNRR e quindi è prevedibile (e auspicabile!) che vedrà la luce in tempi ragionevoli.

A tal proposito riteniamo importantissima anche la sentenza emanata quest'anno dalla Corte di appello di Bologna sulle casse di colmata perché ha stabilito che oltre due tonnellate di fanghi dragati nel Candiano siano considerati come tali e non rifiuti.

Tale sentenza consentirà lo svuotamento delle casse di colmata per poter così accogliere i materiali prodotti dalla nuova attività di dragaggio che ci auguriamo possa prendere il via in tempi brevi. Grazie a questi investimenti Ravenna rivestirà sempre più un ruolo importante anche nella logistica e l'intermodalità sarà sempre più decisiva per innalzare i livelli di competitività del territorio.

Riteniamo, inoltre, che un ulteriore volano di sviluppo dell'area portuale sia strettamente collegato alle capacità di espansione delle sue aree produttive. In questo ambito un ruolo fondamentale viene svolto da Sapir che in questi anni ha raggiunto importanti risultati come la positiva conclusione dell'iter di approvazione dei Piani Urbanistici Attuativi. Sono state così gettate le basi per dare corpo ai progetti di sviluppo in alcune aree importanti allargando le relazioni con nuovi settori economici e produttivi.

Credo sia opportuno anche ricordare che recentemente si sono concluse con successo le operazioni nel bacino portuale per la rimozione del relitto della nave Berkan B. Si è trattato di una importante intervento prima ingegneristico e poi operativo che auspichiamo

possa ripetersi anche per gli altri cinque relitti ancora presenti nel porto.

In tema di intermodalità la CNA da sempre è convinta sostenitrice dell'importanza di integrare sempre più i trasporti su gomma-ferro-mare. Già oggi Ravenna con il terminal traghetti rappresenta un punto di riferimento importante per le autostrade del mare e la movimentazione dei trailer dai porti della Sicilia e del sud. In questo contesto riteniamo indispensabile spostare sempre più su rotaia tutti quei carichi che, per l'eccessiva massa, possono arrecare gravi danni alle infrastrutture locali e non portano valore aggiunto al sistema economico, tanto meno a quello del trasporto. Il comparto dell'autotrasporto, che riveste un ruolo fondamentale nel contesto economico della nostra Provincia, oggi è soggetto ad una cronica carenza di autisti che provoca principalmente due effetti: mette in forte difficoltà il settore e lo rende più permeabile all'infiltrazione di forme di illegalità provenienti dall'esterno. Quindi, a nostro parere, occorre definire con urgenza un grande accordo, che coinvolga sia soggetti pubblici che privati, per favorire la formazione di nuovo personale e per attuare la giusta vigilanza sul settore. Per CNA continuare a investire nell'adeguamento della dotazione infrastrutturale è fondamentale per tenere alti i livelli di competitività dei nostri territori, continuiamo pertanto nell'elencare le opere che noi riteniamo utili a questo scopo.

La stazione merci in destra e sinistra Candiano al servizio del porto. La progettazione e la realizzazione sono a cura della rete ferroviaria italiana (RFI) e sono frutto degli accordi raggiunti dal Comune di Ravenna. Si parla di un investimento di svariati milioni di euro e in teoria entrambe le stazioni dovrebbero vedere la luce (noi speriamo sia così!) nei prossimi anni, permettendo di dislocare parte consistente del traffico merci su rotaia. Queste scelte, funzionali al miglioramento complessivo del trasporto delle merci, determineranno inoltre un innalzamento dei livelli di sicurezza nell'ambito del trasporto delle persone.

Il nuovo terminal crociere. Quest'opera è fondamentale e assolutamente necessaria, tanto più che dopo l'arrivo a Ravenna della Royal Caribbean c'è una maggiore previsione di attracco per le navi da crociera con una potenziale dotazione di circa 300 mila passeggeri all'anno.



Il progetto prevede che lo scalo ravennate diventi un vero e proprio homeport, punto di inizio e fine crociera e non solo di transito. I lavori nella migliore delle ipotesi dovrebbero essere portati a termine entro il 2024. Si tratta di una importante opportunità per il sistema turistico locale.

Il bypass Candiano. Il progetto è contenuto sia nel PRG del Comune sia nel PRIT della Regione, ma l'opera al momento non è finanziata quindi è del tutto improbabile che possa essere realizzata nel medio periodo. Si tratta per noi di un'opera importante che potrebbe spostare drasticamente i flussi di traffico pesante su una nuova direttrice più esterna alla città garantendo, inoltre, più elevati livelli di sicurezza.

In questo contesto è opportuno segnalare come ulteriore elemento di interesse per lo sviluppo del territorio la recente istituzione della zona logistica semplificata dell'Emilia Romagna (ZLS).

Si tratta di un progetto speciale per la movimentazione delle merci, che avrà un'estensione di circa 4000 ettari e che unirà il Porto di Ravenna, baricentrico rispetto al sistema, con i nodi intermodali e produttivi della Regione. Sono coinvolti 9 nodi intermodali - da Ravenna a Piacenza -, 12 aree produttive, 8 province e 18 Comuni della regione.

I comuni del nostro territorio interessati sono: Ravenna, Faenza, Lugo, Bagnacavallo, Conselice e Cotignola. La ZLS metterà in relazione infrastrutture viarie e ferroviarie e aree produttive con il porto di Ravenna e porterà alle imprese già insediate nell'area o di nuovo insediamento, una serie di facilitazioni - nazionali e regionali - come semplificazioni amministrative, incentivi economici e sgravi fiscali, con ricadute positive per lo sviluppo del tessuto imprenditoriale e l'occupazione. Le agevolazioni previste nel "pacchetto localizzativo" in corso di definizione saranno condizionate allo sviluppo o all'attivazione delle relazioni con il sistema portuale di Ravenna. Un progetto interessante che condividiamo e che riteniamo vada sviluppato e reso operativo il prima possibile.

In questo contesto di grandi trasformazioni, almeno potenzialmente, è fondamentale continuare ad investire per l'adeguamento delle infrastrutture viarie del territorio per rendere più veloci, efficienti e sicuri i collegamenti verso i grandi Corridoi Europei e al resto del Paese.

Come CNA riteniamo fondamentale il progetto della nuova E55 (forse sarebbe meglio dire dalla mini E55). Ormai è chiaro che l'unica possibile soluzione è quella più ridotta (che in buona sostanza si traduce nel potenziamento del collegamento Ravenna Ferrara) che a nostro parere potrebbe comunque dare una concreta e positiva risposta al tema della viabilità e della messa in sicurezza dei traffici sulla direttrice nord est.

Per noi quindi questa ipotesi rimane strategica perché creerebbe un nuovo collegamento di Ravenna per l'appunto verso il nord est e i corridoi europei e si conoscerebbe come asse alternativo al collegamento verso Bologna nella logica di decongestionare il passante bolognese.

Il progetto è nel PRIT della Regione e noi abbiamo apprezzato l'iniziativa assunta dall'Assessore regionale Corsini che esortiamo a sostenerlo affinché possa concretizzarsi.

In alternativa, diventano particolarmente urgenti le realizzazioni delle varianti sulla statale 16 che indichiamo nel nostro ordine di priorità: variante di Mezzano, variante di Fosso Ghiaia. Con la possibilità di prevedere in un secondo momento il completamento del collegamento del territorio della Bassa Romagna da Alfonsine a Argenta.

Nel breve periodo risultano fondamentali anche i lavori per la manutenzione dell'E45 e l'avvio dei cantieri per l'adeguamento del semianello attorno a Ravenna. Il collegamento verso sud della E45 merita inoltre una riflessione particolare a seguito delle chiusure riscontrate per il sequestro dei viadotti. A nostro parere la soluzione può essere trovata attraverso la messa in sicurezza del vecchio tracciato della statale Alto Tiberina per eventuali deviazioni di emergenza.

La Ravegnana bis. È un'altra opera fondamentale e molto attesa per migliorare la qualità dei collegamenti verso Forlì. Inserita nel PRIT 2025, la Regione ha approvato in data 25 ottobre 2021 la convenzione con Anas per lo studio di fattibilità per il rifacimento della strada che collega Ravenna a Forlì. È stato fissato il termine dello studio entro il 2022. L'obiettivo dichiarato della regione è di iniziare i lavori entro il 2025. Quindi, se si approvano in tempi ragionevoli i progetti e si trovano i finanziamenti, l'opera è cantierabile entro il 2025. In questo caso la vera incognita riguarda i tempi Anas che chiediamo siano attentamente monitorati.

Per CNA, inoltre, risultano prioritarie altre due opere che sono attese da tempo e che riguardano la costruzione del nuovo casello sulla A14 tra Solarolo e Castel Bolognese e la realizzazione della circonvallazione di Castello che consentirebbero un miglioramento sostanziale di tutta la viabilità dell'area e permetterebbero un cambiamento radicale del centro storico castellano che potrebbe essere ripensato, riorganizzato e riqualificato in maniera più organica.

Relativamente ai trasporti ferroviari, sia di merci che di persone, riteniamo che occorra procedere celermente ad un potenziamento dei collegamenti RA BO velocizzando soprattutto i tempi di percorrenza. A questo riguardo la previsione del rafforzamento dei binari tra il porto di Ravenna e Castel Bolognese-Imola, rappresenta la giusta soluzione per eliminare definitivamente quel collo di bottiglia che oggi impedisce alle merci di raggiungere celermente il Nord Italia e il Brennero. Un provvedimento fondamentale, atteso da anni dagli operatori portuali ravennati che auspichiamo si possa concretizzare in tempi rapidi.

Analogo ragionamento va fatto per il collegamento RA FE anche in questo caso sia sul versante merci che passeggeri.

Infine riteniamo che Ravenna debba rivestire un ruolo importante nell'ambito del progetto per la realizzazione dell'Alta Velocità Adriatica lungo l'asse Bologna Lecce che avrà un forte impatto sulla velocizzazione dei collegamenti Nord-Sud-Nord delle regioni adriatiche. Per CNA il completamento di tale opera potrà determinare soprattutto nell'ambito della mobilità delle persone effetti positivi analoghi a quanto è avvenuto sull'altro versante della penisola dove corre l'Alta Velocità Milano Salerno.

Così come pensiamo che l'ampia dotazione di fondi prevista dal PNRR possa rilanciare concretamente la realizzazione della metropolitana di superficie che darebbe una svolta positiva per il trasporto passeggeri sull'asse costiero romagnolo con ampi effetti positivi sul nostro sistema turistico.

In chiusura consentitemi un brevissimo accenno all'importanza di far viaggiare in parallelo all'infrastrutturazione materiale quella immateriale per garantire nuovi e più elevati livelli di competitività alle imprese, per qualificare l'attività della Pubblica Amministrazione e più in generale di tutto il sistema Paese.

Grazie per l'attenzione che mi avete riservato, ora cedo la parola al moderatore della tavola rotonda.





In arrivo i bandi di gara per banchine e impianto trattamento materiali di escavo

di **Daniele Rossi**, presidente dell'Adsp di Ravenna

Il progetto Hub portuale è fondamentale per lo sviluppo del porto di Ravenna, per la crescita dell'economia del porto di Ravenna e quindi di tutto il territorio ravennate romagnolo.

La fase 1 del progetto è iniziata con l'aggiudicazione del contratto e l'apertura dei cantieri di lavoro. Certo, non mancano complicazioni e difficoltà, ma le stiamo affrontando con uno spirito diverso da quello di qualche mese fa.

Vorrei, però, assicurare tutti sui tempi della fase 2 perché i lavori sono legati ai fondi del Pnrr che, come sapete, hanno una tempistica molto ravvicinata, una scadenza entro la quale eseguire i lavori datata 31 dicembre 2026.

La fase 2 prevede il completamento della fase 1 con l'escavo a -12,50 metri, l'ulteriore approfondimento a -14,50 metri e avvia la realizzazione delle aree di sviluppo portuale utilizzando, per il riempimento, i fanghi da escavo del canale.

Questi 150 ettari che abbiamo a disposizione diventeranno una delle peculiarità del porto di Ravenna. Poi realizzeremo una serie di banchine, tra le quali quella lunga 1 km al servizio del nuovo terminal container di Largo Trattaroli e la sistemazione di 5 km di banchine in sinistra Candiano.

Il progetto di approfondimento a 14,50 metri è sostanzialmente basato sulla realizzazione di un impianto di trattamento e asciugatura dei fanghi da escavo. Questo perché mentre nella fase 1 abbiamo a disposizione i famosi 150 ettari di terreno che possono essere riempiti di materiale di escavo, nella fase 2 i 7/8 milioni di metri cubi che ricaveremo scendendo da -12,50 a -14,50

metri, dovranno essere sottoposti al trattamento dell'impianto che andremo a costruire e, una volta bonificati e asciugati, potremo utilizzarli per il riempimento di cave esauste, un bell'esempio di economia circolare.

L'impianto è già stato progettato e richiede un investimento tra i 150 e i 200 milioni per una gestione almeno ventennale. Confidiamo che nelle prossime settimane l'impianto possa essere messo a gara.

L'escavo richiederà l'adeguamento di tutte le banchine non ancora completate e quindi completeremo anche le banchine di destra canale che non fanno parte della fase 1 del progetto hub: anche in questo caso è ormai pronto il bando di gara per un valore tra i 50 e 60 milioni di euro.

Accanto all'infrastrutturazione pesante, stiamo procedendo anche con quella digitale, con la posa della fibra ottica ultraveloce in tutto il porto, un grande anello circolare che circonda tutto l'ambito portuale a disposizione di tutti gli operatori e da mettere in relazione con altri enti fondamentali per la nostra attività, come la Dogana, ad esempio.

Contemporaneamente stiamo portando avanti il rilancio delle crociere con l'investimento 20 milioni di euro di Royal Caribbean e 6 dell'Adsp.

La nuova configurazione della stazione marittima e il ruolo di home port del terminal ravennate porteranno a ricevere progressivamente fino a 300.000 passeggeri all'anno.





Zls, Zona Franca, infrastrutture al servizio della piattaforma portuale



di **Andrea Corsini**, assessore regionale Mobilità, trasporti, infrastrutture

È ormai prossimo l'invio al Governo della proposta per la Zona Logistica Semplificata (ZLS). La Regione ha sottoscritto l'accordo con l'Agenzia delle Dogane per avviare nel contesto portuale la zona franca interclusa, opportunità molto attesa dalle imprese utilizzeranno lo scalo ravennate per la movimentazione delle merci. Per quanto riguarda la Zls abbiamo iniziato la fase di approvazione che ci porterà a gennaio, o al più tardi nel mese di febbraio, all'approvazione della proposta che la Regione inoltrerà al Governo per l'approvazione finale. L'obiettivo è mettere al centro delle relazioni i collegamenti e le connessioni di carattere economico e funzionale del porto di Ravenna con i principali nodi logistici della regione e con le principali aree produttive individuate dai nostri consulenti. Lo scalo ravennate viene messo, per la prima volta, al centro di un disegno strategico con connessioni che saranno fortemente incentivate sul piano economico come previsto all'interno del progetto della Zls, cioè le imprese e le aree produttive, i nodi logistici, tutti ricompresi all'interno della zona logistica dell'Emilia Romagna. Godranno di contributi e agevolazioni di carattere fiscale che stiamo definendo in questa fase.

Per incentivare l'attrattività dell'Emilia-Romagna e sostenere la competitività delle imprese all'estero, abbiamo sottoscritto come Regione un nuovo protocollo d'intesa con Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e

Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale.

Il documento mette al centro la volontà di favorire lo scambio di conoscenze, informazioni e dati utili all'analisi dei territori e dei principali distretti industriali per promuovere iniziative concrete per lo sviluppo del tessuto imprenditoriale regionale.

Ancora, si punta all'attrazione degli investimenti esteri anche attraverso l'inizio del percorso per la definizione delle aree all'interno del porto di Ravenna che andranno a costituire la futura zona franca doganale e la condivisione di dati sulla movimentazione delle merci. Il protocollo è un nuovo importante passo verso l'istituzione della zona franca doganale al porto di Ravenna, nell'ambito della zona logistica semplificata dell'Emilia-Romagna. Così il 'porto della regione' potrà diventare più competitivo, rispetto ai competitor, per i minori costi delle merci importate da paesi extra-Ue, con indubbi benefici per tutto il tessuto economico produttivo regionale. Grazie all'intesa e al lavoro di squadra con l'Autorità portuale e l'Agenzia delle dogane, diventa sempre più definito il disegno della Zls dell'Emilia-Romagna per una logistica intermodale sempre più efficiente, moderna e sostenibile.

Con RFI i contatti sono costanti per quanto riguarda gli investimenti già finanziati (ad esempio per quanti riguarda i due scali merci in destra e sinistra Candiano) ed è importante potenziare i collegamenti tra il porto di Ravenna e il tratto ferroviario Imola-Castel Bolognese attraverso le previsioni di spesa dell'Alta Velocità sul corridoio adriatico. Sottolineo l'incremento del numero di treni al servizio del porto di Ravenna, che a fine anno toccheranno quota 9000, legato anche alla legge regionale sul Ferrobonus. Rispetto ai 7mila treni degli ultimi anni, c'è stato veramente un passo avanti gigantesco.

Ora dobbiamo realizzare gli investimenti per le due stazioni di destra e sinistra Candiano, opere già finanziate e per le quali chiediamo a Rfi di accelerare i tempi il più possibile.

Però deve essere chiaro che l'investimento nella ferrovia non deve essere alternativo a quello sui collegamenti stradali. L'E55 – che oggi non è nelle corde del Governo – è però fondamentale per collegare ovest e est del Paese. Se le infrastrutture non sono state fatte per 60 anni, la colpa non può ricadere di padre in figlio, nipote e via dicendo.

I collegamenti stradali devono avanzare di pari passo con quelli ferroviari

di **Michele de Pascale**
Sindaco di Ravenna

Gli sforzi che abbiamo fatto negli ultimi 5 anni per arrivare alla partenza del progetto Hub portuale, pongono sotto nuova luce le opportunità offerte dal porto di Ravenna al sistema Paese. Oltre ad aver sbloccato la fase 1, il fatto che la fase 2 sia con chiarezza inserita nel Pnrr fa in modo che importanti player nazionali stiano guardando oggi verso il nostro scalo.

Tutto ciò, naturalmente, ci carica di enormi responsabilità perché sappiamo che gli investimenti che riguardano il nostro porto, soprattutto quelli che si riferiscono ai dragaggi sono investimenti tutt'altro che facili in termini di permitting, di autorizzazione, e di una loro corretta gestione, quindi la preoccupazione di creare le condizioni affinché gli iter siano corretti e celeri. Abbiamo lavorato in termini di semplificazione e messa a terra delle norme urbanistiche, i percorsi di autorizzazione dei piani urbanistici per lo sviluppo delle aree del porto diciamo sono stati un lavoro titanico. Oggi mi sento di dire che hanno visto un cambio di passo anche le strutture amministrative della pubblica amministrazione nel saper essere all'altezza degli investitori: oggi Ravenna ha complessivamente 200 ettari di aree logistiche e a vario titolo diciamo disponibili per progetti di sviluppo e vedono diversi contatti importanti fra quelli portati avanti dalla pubblica amministrazione e quelli portati avanti dai singoli operatori privati che in alcuni casi si sono già concretizzati. Potrei citare il tema del GNL, un'altra serie di investimenti importanti alcuni dei quali nel comparto della chimica che hanno avuto esiti positivi in termini di permitting anche negli ultimi anche negli ultimi giorni.

Vengo alle infrastrutture, condividendo al 100% quan-



to affermato in precedenza dall'assessore regionale Corsini. Sui treni già stiamo facendo numeri incredibili, quindi l'adeguamento delle infrastrutture è essenziale e tiene insieme sia le merci che i passeggeri. Il tema principale oggi è il collegamento ferroviario Ravenna-Bologna, è la priorità delle priorità. Noi possiamo, da un punto di vista ferroviario, discutere di tutto il resto con grande interesse ma un minuto dopo che il collegamento da e per Bologna diventa un collegamento da città europea. Il tempo di percor-

renza per i passeggeri dovrebbe essere di 40 minuti, al quale abbinare il raddoppio dei binari, come ha spiegato Corsini.

Con questi due elementi, sia sul versante delle merci che sul versante dei passeggeri, noi saremmo un tutt'uno con la città di Bologna e saremmo quindi un tutt'uno con il più grande hub di smistamento delle persone e delle merci del nostro Paese in termini di rete ferroviaria e di grandi connessioni.

L'altra cosa che dico, però, è che secondo me c'è un grande errore di lettura che ha fatto l'Unione Europea sul Pnrr: l'atteggiamento dell'UE sulle strade in questo momento è ideologico, non è un atteggiamento scientifico, non è un atteggiamento che studia l'intermodalità e che guarda le condizioni reali dei paesi. Noi siamo un paese che ha strade dissestate in larga parte, viadotti e ponti pericolanti e che non ha completato la sua rete stradale, non possono essere applicate all'Italia le stesse norme che vengono applicate ad altri paesi che hanno strade a posto, ponti che non crollano e che hanno fatto tutti i collegamenti quando era il momento.

Una modalità seria prevede che ci sia trasporto ferroviario, ma anche l'autotrasporto, che è una realtà fondamentale per lo sviluppo di una filiera logica.



Avviate trattative per cedere a imprenditori della logistica e industriali il 50% delle aree Sapir

di **Riccardo Sabadini**, presidente Sapir Spa

La risonanza e la visibilità che Ravenna ha acquisito negli ultimi anni grazie ai progetti di sviluppo infrastrutturale del porto e delle aree al suo servizio e al clima favorevole verso gli investimenti anche dal punto di vista del permitting, ha fatto sì che si siano instaurate relazioni internazionali di primo piano. Al porto stanno interessandosi solidi investitori internazionali, anche perché il nostro scalo è l'unico a essere in movimento e a offrire sul mercato occasioni imprenditoriali estremamente interessanti. Confermo il fatto che ci sono imprenditori con i quali sono in corso delle trattative e che vedono con grande favore il fatto che le aree sono già disponibili.

Stiamo parlando di imprenditori della logistica che sono interessati a costruire piattaforme intermodali sulle aree già autorizzate. C'è chi opera con prodotti merceologici nuovi che sono di alta qualità e ci sono imprenditori che si propongono di realizzare impianti di trasformazione per poter passare da prodotti semilavorati a prodotti da esportare nel centro Europa e in tutte le aree in vendita.

Alla luce di tutto ciò possiamo considerare già impegnate almeno il 50% delle aree che sono nella nostra disponibilità.

Per quanto riguarda i tempi, penso che siamo in fase di chiusura dei contratti: nell'arco di qualche mese sarà tutto nero su bianco.







La CNA pronta a collaborare per la competitività del territorio

mensile **porto di ravenna**
Focus CNA: PNRR e patto per il lavoro
Ravenna - Dicembre 2021

di **Massimo Mazzavillani**
direttore generale CNA Ravenna

Se guardiamo a 5 anni fa tornano alla mente i contesti molto litigiosi, le difficoltà e le incertezze connesse all'impossibilità di trovare un'intesa sui progetti. Oggi, da quello che abbiamo sentito dall'assessore regionale Corsini, dal sindaco de Pascale e dal presidente Rossi e con i progetti di cui ci ha parlato la Sapir, gli investimenti infrastrutturali ci pongono davanti a un quadro nettamente diverso e migliore.

L'investimento in corso è sicuramente un vantaggio per l'Emilia Romagna e andrei anche oltre, cioè il porto di Ravenna è la realtà portuale che sta assumendo una dimensione internazionale.

Qui c'è la consapevolezza che occorre lavorare per concretizzare i progetti.

Come CNA riteniamo prioritario, ad esempio sul tema del ferro, accorciare i tempi sulla Bologna - Ravenna, intensificare le corse sia per i passeggeri che per le merci. Poi siamo d'accordissimo, ci mancherebbe, che occorre puntare sulla Dorsale Adriatica dell'Alta Velocità: sarebbe un ulteriore elemento importantissimo per la competitività del nostro territorio, per la crescita collettiva.

Oggi l'alta velocità ci consegna, come ormai fatto storico, l'esplosione dell'economia su quell'asse in termini di attrazione di talenti, di competenze di viaggio veloce delle persone, però bisogna anche essere concreti e guardare la realtà: una cosa non esclude l'altra. Per noi ha senso completare tutta la dorsale, non ha senso fare un prolungamento da Bologna fino alla Romagna.

Occorre ragionare di un'asse che colleghi di fatto Milano a Lecce, con tutta la dorsale adriatica, questo è il tema centrale per noi della CNA perché riteniamo che non tutte le opere abbiano la stessa priorità.

Se oggi dobbiamo fare una scelta noi puntiamo sulla velocizzazione dei collegamenti Bologna-Ravenna.

È chiaro che una mole di investimenti come quelli che interessano il nostro scalo hanno valore se ci dotiamo di tutte le infrastrutture stradali e ferroviari per far entrare e uscire le merci dal porto.

Non dobbiamo mai perdere di vista il senso di comunità del nostro territorio: non esistono benessere diffuso, crescita e sviluppo economico se non c'è benessere diffuso e coesione sociale, di questo ne siamo da sempre fortemente convinti, oggi più di ieri.

Anche il Covid, nella sua tragicità, ci ha insegnato la condivisione, lo stare assieme nel progettare e costruire nel rispetto delle diversità.

Si parla molto dei fondi del Pnrr, ma, come ci ricordava Corsini, i fondi strutturali europei sono fondamentali per la programmazione perché c'è bisogno di portare avanti tutte le istanze per garantire competitività al nostro territorio.





non fermiamoci
ora,
vacciniamoci.

Il vaccino si è dimostrato altamente efficace nel contenere la pandemia.

Continuiamo a vaccinarci: chi non l'ha ancora fatto e chi è pronto per la terza dose.

Per la nostra protezione e per quella degli altri.
Per una piena socialità.

