

LO SFOGO DI OTTOLENGHI (CONFINDUSTRIA)

## «Il porto nostra prima industria ma non la sappiamo sfruttare»

RAVENNA. Guido Ottolenghi, presidente di Confindustria Ravenna, non ha fatto sconti nell'intervento che lo ha visto protagonista ieri al workshop "La gestione dei fanghi di dragaggio". Tema sul quale la città si sta interrogando ed è in corso un' autentica lotta contro il tempo per sbloccare i fondi ottenuti per l' approfondimento dei fondali del Candiano. Ravenna soffre una perdita di competitività dello scalo sul fronte dei traffici internazionali. «Accade che molti operatori per fare arrivare le merci a Milano preferiscano i porti di Rotterdam e Amburgo dice Ottolenghi». Eppure il porto è per il nostro territorio la prima industria e il primo datore di lavoro». Ottolenghi, rimarcando l' attenzione per i temi ambientali, ha affrontato il nodo dei fondali: «Ci sono voluti molti anni perché l' Autorità portuale e la città arrivassero a dare priorità a questo tema. Nel frattempo con consistenti risorse, non solo economiche ma anche di impegno organizzativo e politico, sono state impiegate altrove».

Secondo Ottolenghi è bene che la comunità portuale abbia studiato nuove idee per il porto, come il distretto della nautica, Marina o lo sviluppo delle crociere «ma è stato male - aggiunge - non prestare uguale attenzione a mantenere il porto al passo coi mercati o anche solo a mantenere i fondali e le banchine». Gli industriali invitano poi a una seconda riflessione: «I cittadini dovrebbero chiedersi e chiedere alle istituzioni se i fondi pubblici e le energie per le nuove iniziative garantiscono un ritorno concreto. Il distretto della nautica non si è realizzato, ha assorbito molte energie e anni preziosi, ma non molti fondi. Su Marina lascio ad altri il giudizio. Il terminal crociere è operativo, ma è costato finora 38 milioni e altri 22 milioni sono in programmazione per una stazione marittima. Costa ogni anno oltre 170 mila euro di soldi pubblici e nel 2013 ha ricevuto 97 mila passeggeri contro i 2 milioni circa di Venezia o Genova». Ottolenghi parla di rinnovata attenzione verso i fondali: «Negli ultimi due anni si è cercato di recuperare il tempo perduto guidati da una rinnovata visione dell' Autorità portuale e sostenuti da tutti gli attori coinvolti».

Gli sforzi si scontrano col fatto che le poche casse di colmata disponibili sono piene e che vi sono opposizioni di vario genere e incertezze autorizzative per svuotare le casse esistenti e crearne di nuove.



# Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

porto, trasporti

---

Così succede che mentre a Venezia e Livorno risolvono la questione, da noi, invece di cogliere l'opportunità, viene esaltata una negatività eccessiva e non vengono valorizzate le migliori esperienze nazionali o comunitarie né le competenze universitarie che potrebbero trasformare le polemiche sui dragaggi in occasioni di crescita».

Secca la risposta del presidente dell' Autorità portuale Galliano Di Marco che si rivolge a Ottolenghi «senza polemica» ma scandisce: «Marinara e le crociere le stiamo mettendo a posto. Io nel comitato portuale del 2012 non c'ero, a differenza di Ottolenghi. Siamo totalmente concentrati sul progettone, il presidente della Bei (che ha finanziato i lavori con 120 milioni, ndr) ci ha detto che è il miglior progetto portuale d' Italia. Con l' ind o t t o arriviamo a 12-13 mila lavoratori, nemmeno i ravennati sanno bene quanto sia importante il loro porto».



## Ottolenghi va all'attacco: «Dragaggi al rallentatore E sprechi nelle crociere»

LE DIFFICOLTÀ che si incontrano oggi nell' avviare l' escavo dei fondali portuali, sono frutto anche di errate scelte compiute in passato dall' Autorità portuale.

Terminal crociere, Marinara, distretto nautico hanno assorbito risorse e tempo senza una reale ricaduta sul territorio. Guido Ottolenghi, presidente di Confindustria Ravenna, invitato ad aprire i lavori del workshop 'Fare i conti con l' ambiente', presso la Banca Popolare, non usa mezzi termini: «I cittadini dovrebbero chiedersi e chiedere alle istituzioni - rileva - se i fondi pubblici e le energie per le nuove iniziative garantiscono, almeno in prospettiva, un ritorno concreto per il territorio. Il distretto della nautica non si è realizzato, ha assorbito molte energie e anni preziosi, ma non molti fondi. Su Marinara lascio ad altri il giudizio. Il terminal crociere è operativo, ma è costato finora 38 milioni di euro e altri 22 milioni sono in programmazione per una stazione marittima. Costa ogni anno oltre 170.000 euro di soldi pubblici e nel 2013 ha ricevuto 97.000 passeggeri contro i 2 milioni circa di Venezia o Genova. Cittadini e autorità - aggiunge Ottolenghi - dovrebbero ricordare una semplice lezione aziendale: ogni impresa deve pensare al suo futuro e trovare nuovi prodotti o nuovi servizi, ma non può trascurare le attività che danno da mangiare tutti i giorni».

IL PRESIDENTE degli Industriali non risparmia nessuno: «Oggi abbiamo l' urgenza di approfondire i fondali per mantenere, e possibilmente accrescere, l' attrattività del nostro porto, in una corsa contro il tempo per non vedere svanire i fondi ottenuti, ma come siamo arrivati a questa situazione? Prima che si alzassero le voci dei comitati del No, che solitamente arrivano alle battute finali di un progetto, come abbiamo accumulato questo ritardo? Credo che sia onesto dire che ci sono voluti molti anni perché l' Autorità portuale e la città arrivassero a dare priorità a questo tema.

Nel frattempo consistenti risorse, non solo economiche, ma anche di impegno organizzativo e politico, sono state impiegate altrove». Ottolenghi riconosce il ritrovato impegno dell' Autorità portuale negli ultimi due anni «tali sforzi si scontrano però col fatto che le poche casse di colmata disponibili sono piene (principalmente degli escavi per il terminal crociere...), e che vi sono opposizioni di vario genere e incertezze autorizzative per svuotare le casse esistenti e crearne di nuove. La passione per il cavallo, il dialogo non



## Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

<-- Segue

porto, trasporti

---

sempre fluido tra istituzioni, la bulimia giuridica del nostro Paese hanno preparato il terreno per le opposizioni dei comitati, talvolta fatti di cittadini onestamente disorientati e preoccupati, talaltra solo da interessi di visibilità individuale o peggio di tornaconto». LE ANALISI di Ottolenghi, come quelle successive del presidente dell' Autorità portuale, Galliano di Marco, e del presidente della Sapir, Matteo Casadio, si scontrano frontalmente con una quantità di leggi incredibile. Casadio ribadisce gli investimenti di Sapir e Contship in previsione del nuovo terminal container, Di Marco conferma di lavorare giorno e notte al 'progettone' e ripete «il porto non è inquinato». Poi in replica a Ottolenghi, commenta: «lo due anni fa non c'ero, Marinara la stiamo sistemando e la mia opinione non favorevole alle crociere è nota». L'urgenza dell'escavo è dettata anche da un'ordinanza della capitaneria di porto del 19 maggio e in vigore da oggi. La Capitaneria rileva che all'imboccatura del porto si è creato un accumulo di sabbia, quindi le navi con un pescaggio compreso tra i 9,45 e i 10,50 metri potranno entrare solo in condizioni favorevoli di marea. Altrimenti dovranno attendere in rada. Lorenzo Tazzari.

## Porto: volano gli stracci tra Industriali e Ap "Progetti fallimentari". "E voi dov' eravate?"

e noi partissimo a scavare domani, avremmo il porto rinnovato solo nel 2019". E "molti operatori già oggi per fare arrivare le merci a Milano usano i porti di Rotterdam o di Amburgo". E' più che mai severo il giudizio del presidente di Confindustria Ravenna, Guido Ottolenghi, sulla gestione dello sviluppo del porto ravennate negli ultimi anni, a partire dalla tormentata questione dell'approfondimento dei fondali e del deposito dei fanghi relativi. Ottolenghi, critico sia verso i comitati del "no" sia verso il ritardo delle istituzioni che li ha in un qualche modo favoriti, ne ha parlato ieri al convegno "Ravenna 2014. Fare i conti con l' ambiente", proprio al fianco del presidente (dall' inizio del 2012) dell' Autorità portuale di via Antico Squero, Galliano Di Marco. Ottolenghi critica gli investimenti degli ultimi anni a scapito di uno sviluppo del porto al passo coi mercati: "Il distretto della nautica non si è realizzato, su Marinaia lascio ad altri il giudizio, il terminal crociere è operativo ma è costato finora 38 milioni e altri 22 sono in programmazione per una stazione marittima. Costa ogni anno oltre 170mila euro di fondi pubblici e nel 2013 ha ricevuto 97mila passeggeri contro i 2 milioni circa di Venezia o Genova". Intanto, oggi Di Marco tornerà a Roma soprattutto per cercare di sbloccare la partita col ministero dei fondi a credito arretrati, sui 20 milioni, che fanno parte del piano finanziario del progetto-hub. In ogni caso, la priorità è scavare e depositare i sedimenti. "Le aree di deposito dei materiali di escavo sono tutte individuate, ma non dico quali sono neanche sotto tortura", ha affermato il presidente Di Marco limitandosi solo a mostrare una slide dove sono incluse "tutte le aree su cui si è ragionato e si sta ragionando" nell' ambito del progetto-hub che secondo gli annunci entro giugno otterrà il via libera definitivo del Cipe. Se il presidente resta dunque coperto, visto il contenzioso in vista con la quarantina di soggetti privati potenzialmente interessati agli espropri, vige comunque l' obbligo della pubblicazione del particellare delle aree prima della presentazione del progetto: a breve, dunque, le 'location' saranno note. Di Marco ne ha per tutti, dal presidente di Confindustria Guido Ottolenghi che ha criticato il mancato sviluppo del porto in questi anni, alla Regione, che starebbe tardando con le caratterizzazioni. Su quest' ultimo aspetto, restano i 50-60 mila metri cubi di materiali all' imbocco del porto da spostare e Di Marco lo ricorda al direttore generale Ambiente in Regione Giuseppe Bortone, al suo fianco sul palco: "Le caratterizzazioni dei materiali le sta facendo Arpa, l' ho detto all' assessore Peri di accelerare... Fra 15-20 giorni le avremo,



se Arpa si sbriga". Al presidente di Confindustria il presidente portuale si rivolge "senza polemica" ma scandisce: "Marinara e le crociere le stiamo mettendo a posto. Io nel comitato portuale del 2012 non c'ero, a differenza di Ottolenghi... siamo totalmente concentrati sul progettone, opera che con l'indotto garantirà 12-13mila lavoratori, nemmeno i ravennati sanno bene quanto sia importante il loro porto".

# portoravennanews

## Traffici in crescita dell'11%, giù i container

<http://www.portoravennanews.com/articolo.aspx?id=225>

**21/05/2014 - Ravenna** - Nel primo quadrimestre dell'anno sono state movimentate 7.971.140 tonnellate, in crescita di 789.872 tonnellate, ovvero l' 11% in più rispetto agli stessi mesi del 2013.

In particolare gli sbarchi sono stati pari a 6,8 milioni di tonnellate (+11,8%), mentre gli imbarchi ammontano a 1,1 mila tonnellate (+6,6%).

Il traffico di aprile è stato di 2.026.410 tonnellate, 53 mila tonnellate in più rispetto ad aprile 2013 (+2,7%).

In aumento il numero delle navi arrivate, 66 in più nei primi quattro mesi.

Analizzando le differenti tipologie di merci vediamo che le merci secche hanno segnato una crescita del 12,5% (590 mila tonnellate in più), le rinfuse liquide hanno, invece, subito un calo dello 0,4%, mentre per le merci unitizzate, quelle in container risultano in calo del 10% e per quelle su rotabili continua l'ottimo trend con una crescita del 106,1% (287 mila tonnellate in più).

L'incremento in valore assoluto più evidente è, come per i mesi scorsi, per i prodotti metallurgici, passati da 1.548.622 a 1.875.228 tonnellate, in crescita del 21,1%, rispetto al primo quadrimestre 2013.

In forte aumento anche i prodotti agricoli passati da 450 mila a 674 mila tonnellate (+50%), grazie all'import da Bulgaria, Nord America (Canada e USA) e Ucraina.

Positivo il risultato per le materie prime per le ceramiche, e soprattutto argilla e feldspato, che, con 170 mila tonnellate in più rispetto ai primi quattro mesi del 2013, hanno registrato un incremento pari al 21%.

Tra le rinfuse liquide si è riscontrato una lieve diminuzione dei prodotti petroliferi (-1,9%) e dei prodotti chimici liquidi (-1,5%). In crescita, invece, le derrate alimentari liquide, 20 mila tonnellate in più (+6,5%), grazie in particolare agli oli alimentari e ai grassi animali.

Per quanto riguarda i container nel quadrimestre si sono registrati 63.671 TEUs, 6.581 TEUs in meno (-9,4%) rispetto al 2013. In particolare il calo è stato pari a 3.474 TEUs per i pieni (-6,4%) e 3.107 TEUs (-19,3%) per i vuoti. Il traffico di aprile è risultato di 17.877 TEUs, -5,3% rispetto ad aprile 2013.

Per quanto riguarda i trailer occorre dire che nei quattro mesi sulla linea della Ravenna-Catania sono stati movimentati 14.166 trailer contro i 10.902 dello scorso anno, mentre per la linea Ravenna-Brindisi i pezzi registrati sono stati 3.764 contro i 2.086 del 2013. Sulla linea della Grimaldi con la Grecia, inaugurata a gennaio, nei primi quattro mesi si sono contati 1.485 pezzi da/per Igoumetisa e 3.586 da/per Patrasso. In totale da gennaio ad aprile sono stati movimentati 23.362 trailer contro 13.335 del 2013 (+75,2%). Il dato relativo al mese di aprile fa registrare 5.489 pezzi (+52,4%), rispetto allo stesso mese del 2013.

Positivo il risultato per il traffico di nuove autovetture che, con 9.527 pezzi sbarcati nei primi quattro mesi, ha registrato un saldo positivo di 537 pezzi (+6%).

"Il traffico nel porto di Ravenna – afferma il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Galliano Di Marco - durante il mese di aprile, aumenta ancora e consente al porto di mantenere una crescita, rispetto al primo quadrimestre del 2013, a due cifre. Ciò non toglie che si debba, con "la feroce urgenza dell'adesso", andare avanti e al più presto, con il grande progetto di approfondimento dei fondali.

Fondali adeguati e servizi più efficienti consentiranno a questo scalo di sviluppare tutte quelle potenzialità che gli attuali dati di traffico dimostrano indiscutibilmente esso abbia, seppure con tutti i limiti infrastrutturali oggi esistenti. A questo riguardo desidero ringraziare la Regione Emilia- Romagna, il Ministero della Salute – USMAF Bologna e l'Azienda ASL Romagna per gli sforzi compiuti, che hanno portato alla sottoscrizione di un accordo di collaborazione che dal primo giugno prossimo, permetterà al porto di Ravenna di essere ancora più competitivo grazie a nuovo personale dedicato alle attività di controllo sanitario sulle merci.

Non dobbiamo mai dimenticare che gli armatori e gli spedizionieri scelgono un porto per la sua efficienza e per le sue infrastrutture, ancor prima che per il costo".

---

Porto di Ravenna News | [www.portoravennanews.it](http://www.portoravennanews.it)

# portoravennanews

## Porto insabbiato all'imboccatura

<http://www.portoravennanews.com/articolo.aspx?id=226>

**21/05/2014 - Ravenna** - Con una ordinanza della Capitaneria di porto in vigore da oggi, nel porto di Ravenna si entra soltanto con favorevoli condizioni di marea.

Il provvedimento è stato adottato perché si è creato un accumulo di sabbia proprio all'imboccatura. Anche questo è effetto dell'impossibilità di scavare i fondali.

L'ordinanza ha creato molta preoccupazione: gli armatori non accetteranno di tenere le navi in rada e presto sceglieranno altri porti.

---

Porto di Ravenna News | [www.portoravennanews.it](http://www.portoravennanews.it)

# portoravennanews

## Ottolenghi: "Terminal crociere troppo caro e con poco ritorno"

<http://www.portoravennanews.com/articolo.aspx?id=224>

**21/05/2014 - Ravenna** - Si è tenuto nel pomeriggio, nella sala multimediale della Banca Popolare di Ravenna, il workshop "La gestione dei fanghi di dragaggio. Elemento strategico per lo sviluppo della portualità nazionale", nell'ambito dell'iniziativa "Ravenna 2014 - Fare in conti con l'ambiente". Grande la partecipazione di operatori portuali, tecnici e politici.

L'intervento iniziale è stato tenuto dal presidente di Confindustria Ravenna, Guido Ottolenghi, su "La logistica portuale. Elemento di competitività per la crescita economica". A seguire i contributi di Lucia Mirti (Giurista ambientale), Giuseppe Bortone (Dir. Gen. Ambiente e Difesa del Suolo e della Costa Regione Emilia-Romagna), Galliano Di Marco (Presidente Autorità Portuale di Ravenna), David Pellegrini e Fulvio Onorati (ISPRA Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca), Matteo Casadio (presidente SAPIR Ravenna). Chairman: Paolo Zoppellari.

"Il tema dell'ambiente è importante per Confindustria Ravenna, ha affermato Ottolenghi. Tutti, cittadini, istituzioni e aziende, dobbiamo incorporare nel nostro modo di agire e di pensare l'impatto delle nostre azioni sull'ambiente e soppesare il suo rapporto col nostro benessere. Perciò la nostra associazione tra poco più di un mese riunirà in assemblea tutti i suoi associati proprio per confrontarsi sul rapporto tra impresa e ambiente, insieme al Ministro Gianluca Galletti e ad altri ospiti illustri.

In tale occasione cercheremo di proporre alla comunità una riflessione che superi i luoghi comuni e le emotività legate a questo argomento. Emotività che recentemente si sono riflesse anche sul nostro territorio, proprio sulla questione del collocamento dei materiali di escavo dei fondali, progetto vitale per lo scalo e per tutta l'economia locale. Ma non mancano casi in tutta la provincia di dibattiti a mio avviso poco razionali per quanto riguarda altri aspetti connessi all'ambiente, dalle emissioni ai rifiuti.

Come ho affermato anche in altre occasioni, il porto è la prima industria e il primo datore di lavoro della provincia, ma è sempre meno competitivo per reggere i traffici navali internazionali di grande tonnellaggio. E così accade che per un intreccio di fattori vi sono molti operatori che per fare arrivare le merci a Milano già oggi usano i porti di Rotterdam o di Amburgo.

Oggi abbiamo dunque l'urgenza di approfondire i fondali per mantenere – e possibilmente accrescere – l'attrattività del nostro porto, in una corsa contro il tempo per non vedere svanire i fondi ottenuti, ma come siamo arrivati a questa situazione? Prima che si alzassero le voci dei comitati del No, che solitamente arrivano alle battute finali di un progetto, come abbiamo accumulato questo ritardo?

Credo che sia onesto dire che ci sono voluti molti anni perché l'Autorità Portuale e la città arrivassero a dare priorità a questo tema. Nel frattempo consistenti risorse, non solo economiche, ma anche di impegno organizzativo e politico, sono state impiegate altrove. Questo ci dovrebbe indurre a due riflessioni importanti.

1) Cittadini e autorità dovrebbero ricordare sempre una semplice lezione aziendale: ogni impresa deve pensare al suo futuro e trovare nuovi prodotti o nuovi servizi, ma non può trascurare le attività che danno da mangiare tutti i giorni. Così è bene che la comunità portuale abbia studiato in questi anni nuove idee per il porto, come il distretto della nautica, Marinara o lo sviluppo delle crociere, ma è stato male non prestare uguale attenzione a mantenere il porto al passo coi mercati, o anche solo a mantenere i fondali e le banchine che ogni anno ricevono e spediscono milioni di tonnellate di merci e che danno lavoro alla città tutti i giorni.

2) I cittadini dovrebbero poi chiedersi e chiedere alle istituzioni se i fondi pubblici e le energie per le nuove iniziative garantiscono, almeno in prospettiva, un ritorno concreto per il territorio. Il distretto della nautica non si è realizzato, ha assorbito molte energie e anni preziosi, ma non molti fondi. Su Marinara lascio ad altri il giudizio. Il terminal crociere è operativo, ma è costato finora 38 milioni di € e altri 22 milioni di € sono in programmazione per una stazione marittima. Costa ogni anno oltre 170.000 € di soldi pubblici e nel 2013 ha ricevuto 97.000 passeggeri contro i 2 milioni circa di Venezia o Genova.

La priorità data ai temi nuovi ha lasciato per troppi anni lo sviluppo dei traffici tradizionali in secondo piano. La risposta per ora modesta delle nuove iniziative, ed il degrado competitivo del nostro porto nelle merci tradizionali e nei container, ha risvegliato nella comunità portuale e nelle istituzioni l'attenzione all'importanza di mantenere e aumentare i fondali e negli ultimi due anni sono stati fatti molti sforzi per recuperare il tempo perduto, guidati da una rinnovata visione dell'Autorità Portuale, e sostenuti da tutti gli attori coinvolti.

Tali sforzi si scontrano però col fatto che le poche casse di colmata disponibili sono piene (principalmente degli escavi per il terminal crociere...), e che vi sono opposizioni di vario genere e incertezze autorizzative per svuotare le casse esistenti e crearne di nuove. La passione per il cavillo, il dialogo non sempre fluido tra istituzioni, la bulimia giuridica del nostro Paese hanno preparato il terreno per le opposizioni dei comitati, talvolta fatti di cittadini onestamente disorientati e preoccupati, talaltra solo da interessi di visibilità individuale o peggio di tornaconto.

Questo ci accade mentre altri porti italiani risolvono, anche in condizioni complesse come a Venezia o Livorno, il tema degli escavi e mentre giurisdizioni con una credibilità ambientale superiore alla nostra (anche verso la cittadinanza) come la olandese o la tedesca, gestiscono con molta più efficienza e meno complessità la sabbia dei dragaggi, usandola anche con minori sprechi per la collettività che alla fine paga sempre di tasca propria il conto delle norme contraddittorie, dei ritardi e dei rifiuti di assumersi responsabilità".

Di Marco ha confermato di lavorare giorno e notte al 'progettone' per l'escavo dei fondali e ha ripetuto che "il porto non è inquinato". "Piuttosto chiedo ad Arpa di darmi in fretta la classificazione del materiale analizzato all'imboccatura del porto". Riferendosi alle dichiarazioni di Ottolenghi, ha commentato: "Io due anni fa non c'ero, Marinara la stiamo sistemando e la mia opinione non favorevole alle crociere è nota".

Matteo Casadio, presidente della SAPIR, ha confermato l'impegno dei due partner del TCR (oltre a SAPIR, Contship) per la

realizzazione del nuovo terminal container. "Sembra un paradosso, ma dobbiamo ringraziare la crisi che ha rallentato gli investimenti in tutto il mondo, altrimenti il nostro porto avrebbe chiuso. Confermo investimenti complessivi per 100 milioni di euro, tra le gru del TCR e il potenziamento del terminal merci varie".

*nella foto, da destra: Guido Ottolenghi, Paolo Zoppellari, David Pellegrini, Galliano Di Marco*

---

Porto di Ravenna News | [www.portoravennanews.it](http://www.portoravennanews.it)