

Infrastrutture. Il 2008 si chiuderà in flessione di oltre l'1% rispetto ai 26,3 milioni di tonnellate del 2007

La crisi frena il porto di Ravenna

La stasi della ceramica incide pesantemente sui volumi - Bene il turismo

Silvia Manzani
RAVENNA

Al porto non è tempo di dormire sugli allori. Ad un 2008 previsto in crescita a 26,8 milioni di tonnellate di merce movimentata, farà riscontro una realtà di segno negativo influenzata dall'andamento degli ultimi due mesi dell'anno. Infatti, se a ancora a fine ottobre di registrata una crescita dei traffici dell'1,9% rispetto al 2007, facendo prevedere per la fine dell'anno una movimentazione da record storico (oltre 26,8 milioni di tonnellate di merce), gli ultimi dati non confermano affatto le aspettative: calo delle materie prime legate all'edilizia e dei prodotti metallurgici fanno temere una flessione della movimentazione complessiva. Cosa che farebbe chiudere il 2008 in calo di oltre l'1% rispetto al 2007 in cui erano state movimentate 26,3 milioni di tonnellate di merci. Va comunque detto, che il calo riguarda soprattutto le merci sfuse, visto che i container continuano a crescere: il traffico del periodo gennaio-ottobre segna un +3,8% se confrontato con gli stessi mesi del 2007, tanto che si stima un incremento superiore ai due punti percentuali.

Ma non è il momento di guardarsi alle spalle. Quello che si profila all'orizzonte è un anno particolare, dove a fare da padrona sarà con poche incertezze la crisi. Da una parte quella agricola, con un calo dei prezzi e quindi una probabile contrazione del traffico di fertilizzanti. Poi quella che riguarda i metalli e le rifuse solide: un esempio per tutti sono i magazzini pieni di Marcegaglia, una delle colonne portanti del tessuto portuale, ma anche e soprattutto le difficoltà dell'industria ceramica dell'entroterra (Faenza e dintorni). Punti interrogativi, poi, sui tanti progetti futuri del

lo scalo ravennate, che stentano a trovare una via definitiva. Primo fra tutti l'approfondimento del canale Candiano a meno 14,50 metri, che consentirebbe di ricevere navi più grandi e sviluppare nuovi traffici (al momento sono in corso i lavori per passare a meno 11,5 metri). Per non parlare della nuova piattaforma container, l'area di servizio e sosta per l'autotrasporto e il distripark, fino ad arrivare alla manutenzione stradale, alla qualificazione del waterfront e alla città della nautica. Sui progetti auspicati dall'Autorità portuale nel piano triennale dei lavori si aspetta il semaforo verde del ministero delle Infrastrutture e dei tra-

MAGGIORE AGIBILITÀ

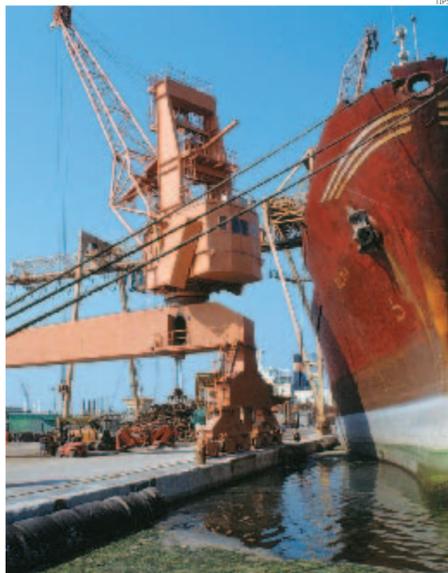
Servono forti investimenti per abbassare i fondali del canale Candiano e favorire in questo modo l'accesso delle navi container

sporti. E all'appello mancano ancora 262 milioni di euro. Nell'attesa, non nasconde la preoccupazione l'amministrazione comunale. Il vicesindaco delega al porto Giannantonio Mingozzi prevede una flessione per i primi tre mesi del 2009: «Ci saranno delle difficoltà, anche se confidiamo nella diversificazione merceologica del nostro scalo: se un settore avrà dei problemi, gli altri potranno compensarne le perdite». Cosa diversa per i container: «Non avendo ancora dimensioni pari a quelle delle granaglie, risentiremo meno di una crisi che si prevede soprattutto nei rapporti con il Medio Oriente». Ormai croniche, invece, le pecche logistiche di cui soffrono il porto e la città in generale. Non solo l'isolamen-

to ferroviario, ma anche il collegamento con Venezia, garantito dalla sola Romena (in pessime condizioni come manto stradale) e il mancato by-pass sul Candiano, opera che dovrà collegare la statale 16 Adriatica alla Romena evitando così ai mezzi pesanti di passare per il centro di Ravenna.

Se c'è un'isola felice, invece, è quella delle crociere, dalle quali ci si aspettano grandi cose, soprattutto in virtù del solo progetto certo di Autorità portuale: il terminal crociere di Porto Corsini, che sarà con tutta probabilità terminato nel 2010. Sette le manifestazioni d'interesse per la gestione dell'attracco che il presidente di Autorità portuale Giuseppe Parrello ha trovato nella buchetta delle lettere: nulla di vincolante ma il segnale è positivo. «È il vero investimento - commenta Mingozzi - e il vero banco di prova del nostro porto. Bisognerà dimostrare che non si tratta solo di uno scalo ma di un collegamento con l'offerta turistica della città». In base alle prenotazioni attuali è previsto l'arrivo, tra aprile e novembre, di quasi 12 mila passeggeri.

Ciò non toglie che la preoccupazione generale, tra gli operatori, sia forte. Gian Paolo Monduzzi, presidente dell'Associazione ravennate spedizionieri internazionali, parla di una «drammatica congiuntura che lascia prevedere una sensibile contrazione con riflessi diretti anche per il porto di Ravenna». Il timore più forte riguarda il calo delle importazioni che nel 2009 potrà colpire non solo i materiali destinati al settore delle piastrelle (già a -15%) ma anche «fertilizzanti, sfarinati, cereali, materiali ferrosi e container». Se così sarà, le crociere non potranno dare una grossa mano.



In rada. Si è chiuso un anno in lieve flessione per il porto di Ravenna

IN CANTIERE**13.587 metri**

La lunghezza delle banchine
L'operatività del porto di Ravenna è garantita da un'ampia dimensione della superficie adiacente alle banchine. Resta da affrontare il nodo dell'abbassamento dei fondali per ora a 11,5 metri (i lavori sono in corso) e, in prospettiva, a 14,5 metri

26,8 milioni ton.

La movimentazione prevista
Per il 2008 gli operatori prevedevano una

movimentazione di circa 26,8 milioni di tonnellate. Ma la brusca frenata di fine anno fermerà il dato sotto di oltre l'1% rispetto ai 26,3 milioni di tonnellate del 2007

12 mila

Il flusso turistico
Nel 2009 si prevede un buon andamento del flusso turistico che viene stimato intorno ai 12 mila passeggeri. A questo riguardo è decisivo l'approvamento del terminal crociere di Porto Corsini che sarà terminato entro il prossimo 2010

Logistica. A Interporto Bologna e Dinazzano cali tra l'11 e il 13%

Gli operatori investono ma le merci rallentano

Francesco Dradi
PARMA

La crisi non ferma gli investimenti nella logistica. Tutti i principali centri intermodali dell'Emilia-Romagna confermano gli interventi previsti nel 2009 per un miglioramento o ampliamento di strutture e servizi. Il 2008 è stato contrassegnato da andamenti alternanti, con una contrazione, accelerata nell'ultimo trimestre, nella movimentazione di casse mobili e container. Questo ha pesato sull'interporto di Bologna: «Su base annua - dice Alessandro Ricci, presidente della società che gestisce l'interporto - riusciamo a contenere il calo ferroviario tra il 10 e l'11% rispetto al 2007. Sul traffico stradale inve-

MIGLIORAMENTI IN VISTA

Nei pressi di Parma si stanno avviando i lavori per l'elettrificazione della ferrovia tra Castelfelfo e lo scalo cittadino

ce i volumi rimarranno in linea ma abbiamo avuto nuovi insediamenti che hanno alzato la qualità oltre che la quantità di lavorazione. Nei primi tre mesi del 2008 c'è stato un calo per la crisi del settore marittimo. Poi da maggio a settembre c'è stata una ripresa e una tenuta ma da ottobre la riduzione è stata drammatica. Gli operatori hanno dimezzato i container e l'effetto più vistoso è stata l'interruzione del collegamento ferroviario con Rotterdam».

Dello stesso tenore anche il dato dello scalo reggiano di Dinazzano a servizio del distretto delle ceramiche: a fine novembre il registro documentava un traffico di 12,758 vagoni (-13,11%) per 292,454 tonnellate (-13,81%) rispetto agli undici me-

si del 2007. Mentre, di converso, a Dinazzano hanno registrato un aumento della movimentazione con interscambio su gomma o ferrovia-stradale con 1.457.599 tonnellate (+13,27%) a fine novembre. Anche all'interporto di Parma il 2008 chiuderà in crescita, nonostante la crisi degli ultimi mesi: su base annua la stima (stradale e ferroviaria) è di +7% rispetto ai 5,3 milioni di tonnellate del 2007. Infine il dato del porto di Ravenna (si veda articolo a fianco) con una stima di un calo superiore all'1% sul 2007 che aveva visto 26,3 milioni di tonnellate movimentate.

Lavori in vista all'interporto di Parma con l'elettrificazione dei quattro km della dorsale ferroviaria tra Castelfelfo, sulla Milano-Bologna, e l'interporto parmesino che oggi sono percorsi da litorine diesel che obbligano a una rottura di carico dei convogli sulla linea storica. L'investimento è di 2,5 milioni, finanziati dal ministero dei Trasporti.

Altri interventi sulle ferrovie ci saranno a Piacenza, con un nuovo fascio di binari per prese e consegne dedicato alla logistica del polo de Le Mose, separati dall'attività della stazione. Novità in programma negli aspetti istituzionali: nel corso dell'anno dovrebbe vedere la nascita un consorzio unitario fra gli operatori del terminal. Mentre Piacenza intermodale, l'operatore a partecipazione pubblica, motore dell'area, sarà acquisita da Interporto di Bologna. «La trattativa si concluderà nel primo trimestre. Ora è terminata la due diligence. Questa volontà testimonia l'intenzione di alleanza tra operatori su scala ampia» spiega Carlo Merli, vicepresidente della Fondazione Itl (Istituto trasporti e logistica) promossa dalla Regione Emilia-Romagna.

Ma a Piacenza la sfida più im-

portante, per la logistica, è nel masterplan infrastrutturale che confluirà nel Psc del Comune di Piacenza. Un progetto che si concluderà a giugno e che vede la Fondazione Itl guidare un'Ati che ha il compito di proporre ipotesi di sviluppo e riutilizzo delle tante aree militari che caratterizzano la città.

Il 2008 è stato caratterizzato anche dall'avvio dei progetti di city-logistics, in particolare a Modena, Ravenna e Parma. Quest'ultima forse l'esperienza più avanzata con Ecologistica un servizio centralizzato, affidato al Cal (Centroagroalimentare e logistica consorzio di Parma), con piattaforma dedicata per la consegna merci in centro storico partito nella primavera scorsa e che dall'1 ottobre ha avuto un'accelerata, quando il Comune di Parma ha deciso di concedere i permessi di transito e consegna in centro solo alla categoria di veicoli con euro 3 o superiore. «Abbiamo - dice Andrea Bianchi direttore del Cal - una media di 220 consegne al giorno, un dato oltre le aspettative iniziali».

ALL'ORIZZONTE**Nuove alleanze**

■ Piacenza intermodale, operatore a partecipazione pubblica, motore dell'area, sarà acquisita da Interporto di Bologna. La trattativa si concluderà nel primo trimestre. Ora è terminata la due diligence. Questa volontà testimonia l'intenzione di alleanza tra operatori su scala ampia. Ma a Piacenza la sfida più importante, per la logistica, è nel masterplan infrastrutturale che confluirà nel Psc del Comune di Piacenza. Un progetto che si concluderà a giugno

Economia locale. Dati negativi per export e produzione - Al via nuovo incubatore Sipro

Ferrara riparte dall'innovazione

Camilla Ghedini
FERRARA

Difficoltà nei mercati internazionali e aumento del ricorso alla cassa integrazione, sia ordinaria che straordinaria. E la fotografia dell'economia ferrarese, fanalino di coda dell'Emilia-Romagna. In crisi sono tanto le medio-grandi quanto le piccole imprese, penalizzate sia dalla debolezza della domanda estera che dal rallentamento di quella interna. Dati allamano (Osservatorio dell'Economia), rispetto allo stesso periodo del 2007, il terzo trimestre del 2008 ha segnato un calo del 3,2% per il settore manifatturiero; del 7,1% per l'export; dell'1,2% per le importazioni; del 24,4% per l'attività di compravendita immobiliare, con una tenuta generale delle costruzioni; dello 0,7% per il commercio, compresa la grande distribuzione, il cui fatturato complessivo è riuscito a limitare le perdite grazie alla lievitazione dei prezzi. Segno più invece per il turismo, con una crescita del 5,5% degli arrivi e del 3,1% delle presenze a Ferrara città d'arte e del 2,4%, con punte del 3,9%, delle permanenze sui lidi comacchiesi. E se per il comparto manifatturiero, la di-

minuzione è riconducibile ad un andamento poco incoraggiante degli ordinativi, calati del 2,7%, a preoccupare è la curva negativa dell'export, diretta conseguenza del calo del 17,8% delle produzioni collegate agli autoveicoli - che da soli rappresentano il 33,6% dell'intero fatturato provinciale relativo all'esportazione - e del 16,4% registrato dalla gomma e dalle materie plastiche. «È una situazione certamente grave, sulla quale è difficile fare previsioni sui tempi di ripresa - ammette il direttore Confindustria, Roberto Bonora - tanto più perché il vero peggioramento c'è stato nelle ultime settimane». Secondo Bonora, il territorio ferrarese, «contrariamente al passato, è oggi entrato in crisi prima di altre realtà per la forte presenza di aziende legate alla subfornitura meccanica, che per prime hanno subito tagli». Un'opinione suffragata dall'assessore provinciale competente, Diego Carrara, che pur ricordando che la Provincia e Camera di Commercio hanno di recente stanziato un fondo di un milione di euro per favorire la liquidità alle imprese, sottolinea comunque come il ricorso delle stesse alla cassa integrazione

**Al vertice.** Il direttore di Confindustria Roberto Bonora

ordinaria abbia raggiunto nel 2008 quota 1,3 milioni di ore rispetto alle 150 mila del 2007 e abbia interessato per la prima volta grosse aziende legate alla produzione automotive, ossia la Berco di Copparo e la Vm di Cento. «Su una popolazione di 160 mila occupati - puntualizza - abbiamo oggi complessivamente oltre 1.200 cassa integrati, che cresceranno nel 2009». Il clima è di pessimismo diffuso, «anche perché - rimarca il presidente della Camera di

commercio Carlo Alberto Roncarati - le difficoltà riguardano tutti i settori. Bisogna però non scoraggiarsi e guardare ai mercati lontani».

«Per l'immediato futuro - sintetizza Bonora - è innegabile che ci saranno attività che entreranno in fortissima crisi e che in piedi rimarranno quelle che hanno puntato su ricerca e innovazione». E ricerca e innovazione sono le parole chiave con cui al polo tecnologico, per una spesa di milioni di euro (finanziati per un terzo dal Comune, per la restante parte da fondi Obiettivo 2) è stato inaugurato - quasi un auspicio - il nuovo incubatore gestito da Sipro, circa 2 mila ettari occupati complessivamente da 4 aziende, di cui 3 spin off accademici del settore biomedicale, chimico, tecnologico-informatico, di ingegneria civile. «Sono un modello imprenditoriale realmente perseguibile - commenta il presidente Sipro, Gabriele Ghetti - per fare una trasformazione tecnologica in settori nuovi che nascono dalla ricerca. Soprattutto in una fase di stagnazione economica come questa - chiusa -, è importante puntare sui comparti capaci di conquistare nuove fette di mercato».

Apicom di Cento cresce in India - La Bbs prova a ripartire

L'automotive cerca spazi

FERRARA

In un contesto di crisi in cui il peso ha il settore automobilistico, in controtendenza sembrano le sorti di due aziende del ferrarese, ossia l'Apicom di Cento e la Igs di Ro. Apicom, che produce e collauda motori e vede i propri ordini in aumento, è leader nel mercato indiano dove conta ordinativi per 10 milioni di euro e ha tra i suoi clienti Tata, Ashok Leyland, Renault, Nissan, Piaggio India. E proprio a Bangalore, nell'India meridionale, si accinge ad avviare entro

i prossimi sei mesi una nuova sede operativa per costruzioni meccaniche. E se il segreto del successo sta «nell'incremento del personale di service, da sempre ritenuto fondamentale, l'obiettivo - spiega il fondatore Carlo Mauri - è ora di diventare sempre più competitivi sul mercato indiano, sfidando anche i grandi concorrenti presenti in loco».

Per quel che riguarda Igs Riva di Ro, il fondo comune di investimento mobiliare chiuso Emilia Venture, gestito da Mps Ventu-

re, ha acquisito una quota del 40% di Igs Riva, società che aveva rilevato dalla procedura ex legge Prodi bis le attività della società Bbs-Riva di Ruina, primo operatore italiano (ma di proprietà tedesca) nella produzione di cerchi in lega. L'operazione, realizzata attraverso un aumento di capitale, è avvenuta in coinvestimento con il gruppo Igs di Reggio Emilia, attivo nella distribuzione di prodotti automotive, e con la Icmet metalli di Rubiera (Re), società attiva nel settore dell'alluminio. «Il piano

di sviluppo - spiegano da Fba, la società bolognese advisor dell'operazione - prevede di assicurare la continuità aziendale attraverso il riassorbimento di gran parte della forza lavoro e ad oggi sono stati reinseriti 200 dei 400 precedenti dipendenti». La novità del piano sta nel diverso approccio al mercato mondiale sfruttando la tendenza dei grandi produttori di veicoli a utilizzare la lega leggera non più solo per il segmento del lusso. «Oggi - spiega Bagnoli - i committenti fanno ordini più frazionati e di minori dimensioni. Bisogna produrre lotti più piccoli, vincendo così la concorrenza cinese, ancora incapace di lavorare su quantità minime e con ordini non a lungo termine».

Ca. Gb.

Efficienza per vocazione



BERARDI
BULLONERIE

dal 1919

La nostra storia, la nostra cultura imprenditoriale, il nostro impegno sono dimostrazione della volontà di contribuire alla crescita dei nostri clienti con un servizio puntuale ed efficiente orientato a solide partnership.

FILIALI:

- MILANO
- PADOVA
- TREVISO
- ROMA
- CASERTA
- BARI



Francesco Berardi



Giovanni Berardi



www.gberardi.com SERVIZIO KAN BAN

SEDE: Via della Concia, 10 - Zona Industriale Poggio Piccolo - 40023 Castel Guelfo di Bologna (BO)
Tel. +39 0542 671911 - Fax +39 0542 671940
e-mail: info@gberardi.com

ANZOLA EMILIA: Via delle Querce, 3/C
40011 Anzola Emilia (BO)
Tel. +39 051 739632 - Fax +39 051 739781
e-mail: anzola@gberardi.com

REGGIO EMILIA: Via Ragazzi del 99, 22
Zona Industriale Mancasale - 42100 Reggio Emilia
Tel. +39 0522 232003 - Fax +39 0522 231574
e-mail: reggioemilia@gberardi.com

RIMINI: Via Ausa, 117
Loc. Cerasolo - 47040 Coriano (RM)
Tel. +39 0541 756891 - Fax +39 0541 756328
e-mail: rimini@gberardi.com