

RAVENNA FESTIVAL

MEMBRO DELL'ASSOCIAZIONE EUROPEA DEI FESTIVAL DI MUSICA

LUCIANO PAVAROTTI



S.A.P.I.R.

Operatori del Porto di Ravenna



PORTO DI RAVENNA
Mercoledì 21 Luglio 1993 ore 21

**LUCIANO
PAVAROTTI**

Orchestra Sinfonica dell'Emilia Romagna

direttore

Leone Magiera

flautista

Andrea Griminelli

WOLFGANG AMADEUS MOZART

Ouverture da *Le nozze di Figaro*
"Un'aura amorosa" da *Così fan tutte*
"Dalla sua pace" da *Don Giovanni*
Andante K.315 per flauto e orchestra

AMILCARE PONCHIELLI

"Cielo e mar" da *La Gioconda*

GIUSEPPE VERDI

Sinfonia da *Luisa Miller*

FRANCESCO CILEA

"Il lamento di Federico" da *L'Arlesiana*

GIACOMO PUCCINI

"Recondita armonia" da *Tosca*
"E lucevan le stelle" da *Tosca*

GIUSEPPE VERDI

Sinfonia da *I Vespri siciliani*

RUGGERO LEONCAVALLO

"Vesti la giubba" da *I Pagliacci*

GIUSEPPE SAVERIO MERCADANTE

Rondò russo
dal *Concerto in mi minore per flauto e orchestra*

PIETRO MASCAGNI

"Serenata"

GABRIELE SIBELLA

"La Girometta"

CESARE ANDREA BIXIO

"La mia canzone al vento"

Una festa per il Porto

Un Festival è senza dubbio il luogo della ricerca e dell'inconsueto ed è, al tempo stesso, una Festa. Festa della musica, Festa dell'arte, Festa del pubblico che lo frequenta.

Un Festival a Ravenna non può non essere la coniugazione di quell'inconsueto con una città che diventa un grande palcoscenico naturale, festeggiando se stessa attraverso un patrimonio di luoghi di natura diversa e di fascino singolare.

La musica e la poesia hanno così modo di spaziare in più direzioni e di incrociarne le suggestioni, di propagarsi nei Chiostri attigi al Sepolcro di Dante o lungo le torje di mosaici di sant'Apollinare Nuovo, di librarsi dall'abside preziosa di Classe o dalla finestra di Byron che guarda San Francesco fino al fortilizio veneziano della Rocca ed agli sguardi benevoli di Giustiniano e Teodora in San Vitale.

E il palcoscenico Ravenna non è soltanto ciò che racchiude lo scrigno ricco della monumentalità: esso ha cominciato ad espandersi nella città del Duemila, sposandone gli slanci avveniristici e proiettandosi fino alle banchine del porto che incarnano, armonicamente, l'altra vocazione di Ravenna, crocevia di modernità, centro di scambi internazionali intensi, porta d'Oriente dei traffici navali.

Anche l'acqua dell'Adriatico che la bagna diventa per Ravenna elemento integrante della ricchezza e della sua natura di città dal passato glorioso e dal presente vivace. Ed anche il mare ed il porto entrano a far parte del grande palcoscenico Ravenna, palcoscenico di una Festa che nel suo essere celebrazione, forse addirittura rito, diventa un'occasione per fermare l'attenzione su questo fattore di sviluppo industriale, commerciale e - perché no - culturale che non è più soltanto deserto rosso.

Qualche notizia sul Porto di Ravenna

Ravenna vanta un passato marittimo illustre. Già i Romani, infatti, dominavano l'Adriatico ed i Mari dell'Oriente dal grande Porto di Classe, e cioè dall'antico Porto di Ravenna, fatto costruire dall'Imperatore Ottaviano Augusto.

Recenti scavi hanno portato alla luce le vestigia del Porto di Classe non molto lontano dalla chiesa di S. Apollinare.

Nel 1737 fu iniziato, ad opera del Cardinale Alberoni, il porto-canale attuale, quello Corsini, voluto da Papa Clemente XII (per l'appunto di famiglia Corsini).

Ma è in questo dopoguerra, col decollo di Ravenna industriale, nel contesto di una agricoltura già notevolmente sviluppata e con le nuove opere portuali realizzate secondo il progetto dell'ing. Greco, che lo scalo ravennate ha assunto una funzione ed un ruolo nazionale, collocandosi tra i maggiori porti commerciali italiani specie per i traffici delle merci secche e dei containers.

Ha raggiunto questa posizione perché ha sempre saputo interpretare l'esigenza dell'industria di avere a disposizione infrastrutture e servizi portuali moderni.

L'obiettivo di costruire un porto efficiente, organizzato con logiche di mercato e capace di offrire servizi adeguati, è stato sempre perseguito da quanti, in questi anni, hanno assunto la responsabilità dei servizi portuali.

Senza presunzione si può ritenere il Porto di Ravenna al passo con quelle realtà portuali nord europee la cui riconosciuta efficienza, strettamente collegata a criteri di concorrenza e di imprenditorialità, ha consentito di ottenere un notevole successo.

L'antico canale Corsini che collega la città al mare lungo un'asta di 11 chilometri di banchine, è un'opera importante come mole e come soluzione di un complesso problema idraulico che ha nei canali animatori a destra e a sinistra del canale e nella laguna la condizione idraulica per la permanente officiosità del passo navigabile e del mantenimento dei fondali.

I nuovi e grandi lavori iniziati negli anni Sessanta hanno realizzato il moderno Porto San Vitale ed il grande avamposto artificiale. I due moli foranei che si protendono in mare aperto per 2.700 metri fino all'isobata di meno 12 mt., convergenti in un gigantesco abbraccio con sbocco a mare, danno vita ad un imponente invaso galleggiante che garantisce idraulicamente

la quota batimetrica di 10 metri dei nuovi fondali, prossimi a toccare la quota di 12 metri idonei per la navigazione di navi della quarta generazione.

Un'opera gigantesca di grande audacia tecnica, di collaudata e confermata previsione scientifica, oggetto di studio e di ricerca da parte dei tecnici di tutta Europa.

Il canale ha attualmente una larghezza variabile da 80 a 370 mt. ed una profondità massima di -9,40 mt.

Con queste caratteristiche le dimensioni delle navi che possono accedere a pieno carico nel Porto di Ravenna sono: 250 mt. di lunghezza, 30 mt. di larghezza ed un pescaggio di 28 piedi; vi possono sostanzialmente entrare navi a pieno carico con una stazza lorda non superiore alle 20.000 Tonn. o navi allibate, in modo da non superare 28 piedi di pescaggio, di 30/50.000 Tonn. di stazza.

L'attuazione del nuovo Piano Regolatore del Porto modificherà le caratteristiche fisiche portuali esistenti, migliorandole in modo sostanziale. In estrema sintesi il nuovo Piano Regolatore prevede l'allargamento dei moli guardiani interni dagli attuali 80 a 120 mt., allargamento di tutto il porto-canale ad almeno 160 mt., l'attuazione di bacini di evoluzione idonei per navi lunghe fino a 300 mt. nonché l'approfondimento dei fondali fino a -11,50 mt. dall'imboccatura al largo Trattaroli e -10,50 mt. da largo Trattaroli alla Darsena San Vitale.

Con queste nuove caratteristiche fisiche il Porto di Ravenna sarà in grado di accogliere navi a pieno carico di stazza lorda 30.000 Tonn. e navi allibate fino a 50.000 Tonn. nonché le porta-containers dell'ultima generazione e cioè con capacità di carico di circa 2.000 TEU.

Più di venti chilometri di banchine d'attracco e centinaia di ettari alle spalle: questa è la poderosa realtà dello scalo ravennate, centro propulsore di commerci sempre più qualificati e perimetro ambitissimo per magazzini di stoccaggio e per un'industria, con la porta sull'acqua, produttrice essa stessa di traffici integrati.

Nella recente storia della sua rinascita il Porto di Ravenna, in corrispondenza alla dinamica ed alla trasformazione dei mercati del traffico, ha conosciuto tre fasi di sviluppo legate ai tre decenni appena passati: dopo la lenta ricostruzione postbellica del vecchio porto ed un lungo periodo di ristagno degli scambi, negli anni Sessanta si è verificato, in coincidenza con l'avvio dei lavori del nuovo porto San Vitale, un primo accelerato decollo dei traffici; negli anni Settanta il trend dello

sviluppo è stato alimentato e consolidato dalla containerizzazione affidata soprattutto a navi RO-RO in concomitanza con l'esplosione del trasporto containerizzato nel Mediterraneo; negli anni Ottanta si punta sull'off-shore, sfruttando la straordinaria condizione del Porto di Ravenna di avere a disposizione ampie superfici pianeggianti adiacenti alle banchine del porto-canale.

Oggi, nella scia dei cambiamenti che contrassegnano l'attuale momento storico del trasporto marittimo, il Porto di Ravenna si propone all'avvenire come un «gateway» una porta d'accesso collegata con nodi interni per trasporti multinodali e combinati, sfruttando la vasta rete ferroviaria esistente nel suo territorio interno.

In questo quadro e in un arco di tempo adeguatamente lungo, Ravenna potrà diventare con Venezia il porto terminale della rete idroviaria italiana che con la sua grande estensione e capillarità aprirà in futuro grandi prospettive al settore trasporti.

Il porto, nato con una spiccata vocazione alla specializzazione dei prodotti petrolchimici e cerealicoli, ha progressivamente perduto questo carattere poiché è cresciuta enormemente, grazie all'affermarsi della funzione commerciale, la quota delle merci e dei prodotti vari.

Analisi comparative, leggi del mercato dei trasporti e statistiche del traffico movimentato, dimostrano la grande competitività del Porto di Ravenna nelle tariffe portuali di sbarco/imbarco e nei tempi di movimentazione delle merci.

Questi due fattori, garantendo prezzi competitivi ed alta produttività degli scambi, costituiscono nel panorama nazionale e mediterraneo la felice peculiarità del Porto di Ravenna.

Ciò è il frutto di una buona integrazione tra pubblico e privato e dell'impegno di operatori, spedizionieri, lavoratori portuali che insieme collaborano per rendere sempre più efficiente lo scalo ravennate.

