



PRIMO PIANO



IL CONVEGNO SUL FUTURO DEL TERRITORIO. IERI A CESENA

Il nodo infrastrutture e l'obiettivo di crescere «Dateci l'alta velocità»

Il confronto tra i sindaci: lavorare insieme senza campanilismi per colmare un ritardo che il territorio romagnolo avverte da anni

CESENA

GIULIA BONINI

Quattro città, un'unica voce. Alla Fiera di Cesena, ieri, la Romagna ha scelto di presentarsi compatta, senza steccati e senza bandiere. Alla conferenza "Infrastrutture: ciò che ci collega, ciò che ci unisce" i sindaci dei quattro capoluoghi - Ravenna, Cesena, Forlì e Rimini - hanno messo al centro non le differenze, ma la necessità di fare sistema. Perché le infrastrutture, prima ancora di essere opere pubbliche, sono una dichiarazione di futuro: decidono chi resta connesso ai flussi che contano e chi, invece, rischia di rimanere ai margini.

Dal confronto tra Alessandro Barattoni (Ravenna), Enzo Lattuca (Cesena), Gianluca Zattini (Forlì) e Jamil Sadegholvaad (Rimini) è emersa una linea comune: la Romagna non può più permettersi divisioni campanilistiche, ma deve lavorare unitamente per colmare un ritardo infrastrutturale che il territorio avverte da anni.

I treni

Il cuore del dibattito è stato l'asse ferroviario. L'alta velocità non è stata evocata come bandiera identitaria, ma come condizione necessaria per restare dentro l'Italia che corre. Oggi - è stato ricordato da Rimini, Cesena o Forlì si raggiungono Milano in tempi competitivi, ma i treni sono pochi, perché sulla stessa linea viaggiano convogli regionali o merci. Il nodo, dunque, non è solo la velocità, ma soprattutto la capacità della rete. Senza un potenziamento strutturale - a partire dal nodo di Bologna - l'alta velocità rischia di restare una promessa intermittente.

Lattuca è stato netto: «la discussione non può arenarsi sulla collocazione di una futura stazione AV. Prima viene la scelta politica di portare treni più veloci in Romagna,



Sopra, e in basso, due momenti dell'incontro alla Fiera di Cesena FOTO GIANMARIA ZANOTTI

poi si valuterà la soluzione più baricentrica». Una posizione condivisa anche dagli altri sindaci, che hanno ribadito come l'obiettivo sia aumentare frequenza e affidabilità, non alimentare rivalità territoriali.

L'asse ferroviario non è solo

una questione di mobilità, ma anche di competitività economica. Ravenna, con il suo porto tra i più rilevanti dell'Adriatico, rappresenta un motore strategico; collegarlo meglio al resto del Paese significa rafforzare l'intero sistema regionale. Rimini

guarda alla connessione veloce tra costa ed entroterra anche in chiave turistica, mentre Forlì rivendica la necessità di infrastrutture che sostengano aeroporto e manifattura. In quest'ottica, l'alta velocità diventa cerniera tra porto, aeroporti e sistema



produttivo.

Le strade

Accanto al ferro, restano centrali i nodi stradali: il collegamento verso il porto di Ravenna, la Statale 16 per Rimini, l'E45 per Cesena e la Ravennana per Forlì. Ma il messaggio politico è chiaro: «le grandi opere non possono essere annunciate senza coperture reali». È stato ricordato come interventi dal valore di centinaia di milioni di euro richiedono scelte nazionali coerenti e risorse certe. Senza una

Battistini: sfida legata a servizi e innovazione



CESENA

Non solo strade, ferrovie e porti. Per Carlo Battistini, presidente della Camera di Commercio della Romagna, la vera sfida infrastrutturale è sempre più legata ai servizi e all'innovazione. Nel suo intervento alla Fiera di Cesena ha richiamato il Libro Bianco delle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna, sottolineando la necessità di risorse adeguate e tempi certi.

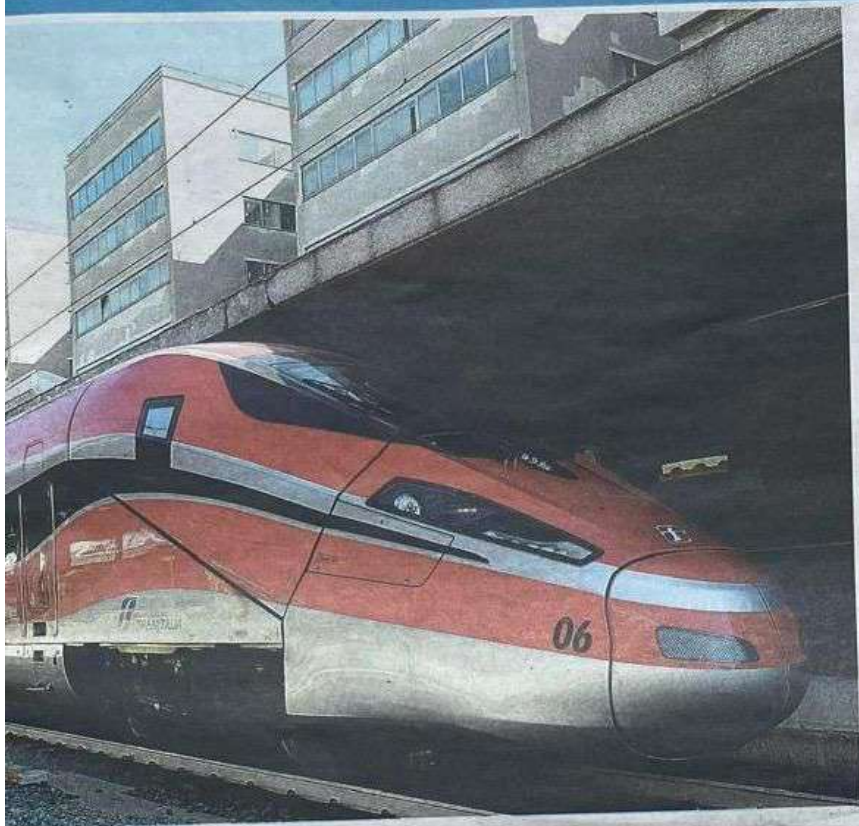
Il punto centrale è però un cambio di paradigma: il commercio mondiale cresce soprattutto nei servizi, aumentati del 10% nel 2024, mentre l'industria arretra leggermente. «Dobbiamo aumentare la competitività, altrimenti il nostro sistema, che è già così avanzato, perde quote», ha

avvertito. Il salto di qualità, per Battistini, passa dall'innovazione digitale, dall'adozione responsabile dell'intelligenza artificiale, dalla disponibilità di dati e da infrastrutture di rete all'altezza.

Tra le priorità indicate c'è anche la formazione, da considerare un'infrastruttura strategica al pari di quelle fisiche, e il rafforzamento della presenza universitaria e dei centri di ricerca sul territorio romagnolo, accanto al polo dell'Alma Mater Studiorum. È poi cruciale sostenere le start up locali e semplificare la pubblica amministrazione con piattaforme digitali interoperabili che riducano la modulistica. Perché, ha concluso citando il premier canadese Mark Carney, «oggi se non sei seduto al tavolo delle trattative, sei nel menù».

LA FUTURA STAZIONE SENZA PREGIUDIZIALI
Prima viene la scelta politica di portare treni più veloci poi si valuterà la soluzione più baricentrica

BENEVOLO AUTORITÀ PORTUALE
Il tema del dragaggio del porto canale: «Dobbiamo sfondare la soglia psicologica degli 11 metri»



Porto di Ravenna, fondali più profondi e più logistica



Sopra, il porto di Ravenna. Sotto, il presidente di Ap, Francesco Benevolo

CESENA

Ben 28 milioni di tonnellate di merci in un anno, primato nazionale nelle rinfuse solide e una sfida aperta sui fondali. Se c'è un'infrastruttura che oggi misura la competitività dell'Emilia-Romagna, quella è il porto di Ravenna. Alla conferenza sulle infrastrutture di Cesena Fiera, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Francesco Benevolo, ne ha tracciato il profilo come quello di un nodo strategico che va ben oltre i confini regionali.

Il porto di Ravenna è innanzitutto una questione di posizionamento. Inserito nei corridoi della Ten-T, la rete transeuropea dei trasporti che collega i principali hub logistici degli Stati Ue, lo scalo adriatico rappresenta una delle porte d'ingresso fondamentali per le materie prime destinate al comparto produttivo italiano. «Siamo uno degli accessi chiave per le merci dell'industria manifatturiera», ha sottolineato Benevolo.

I numeri raccontano una realtà stabile e in continua espansione: primo porto italiano per import di cereali e fertilizzanti, secondo per quota di intermodalità ferroviaria. Nel 2023 ha superato il proprio record storico di movimentazione. Non solo rinfuse solide: il terminal gestisce circa 200 mila container l'anno, mentre le Autostrade del Mare collegano stabilmente l'Adriatico al Sud Italia. A questo si aggiunge il nuovo terminal crociere, destinato a rafforzare anche la vocazione turistica della città.

Ma il nodo cruciale resta quello dei fondali. I 14 chilometri di porto canale impongono un lavoro costante di dragaggio per aumentare la profondità dei fondali e consentire l'ingresso delle navi più grandi a pieno carico. «Dobbiamo sfondare la soglia psicologica degli 11 metri», ha spiegato Benevolo. L'obiettivo finale è arrivare a



12,5 metri: una profondità che permetterebbe alle navi da 60 mila tonnellate di entrare senza limitazioni, con evidenti risparmi sui costi di trasporto e maggior competitività per le imprese.

Accanto alle opere infrastrutturali, il presidente ha insistito su un concetto meno visibile ma decisivo: la logistica. «Una banchina non cresce fisicamente, ma può raddoppiare se velocizziamo i flussi». Migliorare le connessioni con gli interporti regionali e rafforzare l'integrazione dell'apparato logistico emiliano-romagnolo diventa quindi fondamentale, perché le infrastrutture hanno tempi lunghi, mentre l'organizzazione dei flussi può produrre risultati immediati.

Il porto di Ravenna si presenta così come uno scalo polifunzionale: hub energetico, agroindustriale e commerciale, capace di reggere le oscillazioni dei mercati grazie alla diversificazione dei traffici. Ma per trasformare questa forza in un vero motore di sviluppo territoriale, il messaggio lanciato da Benevolo è chiaro: infrastrutture e integrazione logistica devono procedere insieme, perché la competitività oggi passa tanto dai metri di fondale quanto dalla capacità di fare sistema.

strategia complessiva del Paese sugli investimenti infrastrutturali, il rischio è promettere ciò che non può essere effettivamente realizzato.

La Zls allo scalo di Ravenna snodo per la competitività

Le acque

C'è poi un orizzonte ancora più lungo, evocato da Zattini: quello delle infrastrutture idriche, con il riferimento alla diga di Ridracoli «come opera fondamentale del nostro territorio, pensata da una generazione per tutte le successive». Un richiamo a una politica capace di guardare oltre il consenso immediato.

La conferenza di Cesena non ha portato a un elenco di cantieri pronti a partire, ma la presa di posizione è chiara: la Romagna vuole entrare stabilmente nella rete dell'alta velocità, superare i principali colli di bottiglia ferroviari e stradali, agganciare i propri asset strategici - porto, aeroporti, turismo, manifattura - a una visione integrata.

«Infrastrutture: ciò che ci collega, ciò che ci unisce» non è stato solo un titolo. È diventato un programma politico condiviso: meno competizione tra territori, più pressione comune su Governo e Regione per portare a casa risorse e opere. Perché restare fuori dalla rete dell'alta velocità significa restare fuori dalla mappa dell'Italia che si muove e cresce. La sfida ora è trasformare l'unità politica in investimenti concreti: la partita è aperta e la Romagna chiede di giocarla da protagonista.



Un momento dell'incontro di ieri a Ravenna. FOTO MASSIMO FIORENTINI

RAVENNA

La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna accelera il percorso a sostegno di industria e logistica regionale e chiama a raccolta istituzioni e imprese nella sede dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale. Al centro del confronto di ieri, promosso da Economia Pulita, nuove semplificazioni e leve fiscali per premiare investimenti in sostenibilità e intermodalità. Cuore del sistema è il porto di Ravenna, che nel 2025 ha superato i 28 milioni di tonnellate movimentate (+9,6% sul 2024), con una crescita ancora più marcata delle rinfuse solide (+10,8%). Numeri che confermano il ruolo strategico dello scalo come porta d'accesso al Nord-Est. Istituita nell'ottobre 2024, la Zls punta su semplificazione amministrativa e credito d'imposta per attrarre investimenti nelle aree retroportuali. L'assessora regionale Irene Priolo ha annunciato un Tavolo permanente sulla logistica sostenibile per rafforzare l'integrazione tra porto, ferrovia e autostrade. Per il sindaco Alessandro Barattoni la Zls è la leva per trasformare la crescita dei traffici in sviluppo strutturale, mentre il presidente portuale Francesco Benevolo ha ribadito la necessità di tradurre le agevolazioni in interventi concreti e operativi.