

indagini per poter trattare più diffusamente del porto di Ravenna.

Ravenna presenta particolare interesse per due ragioni: perchè in parte già esercitata e in parte è destinata a svolgere traffico internazionale, e perchè v'è contrasto nel definire se Bologna debba utilizzare o meno il porto in parola in contrapposto a Venezia e a Livorno. Sarebbe superfluo dire che a noi interessa solo l'esame di questo secondo punto.

Purtroppo lo spazio ci impedisce di studiare attraverso le fonti storiche e geografiche le direttive geopolitiche che nel tempo si sono susseguite fin dal «Portus Classis» augusteo, alla ripresa dello scalo per volontà del Cardinale Alberoni nel 1737, giù giù fino al Decreto 5 Febbraio 1860 di Luigi Carlo Farini, e al riconoscimento ufficiale della funzione di Ravenna da parte del Governo fascista, che pochi anni or sono ha definito il porto in parola «la Livorno adriatica». Neppure possiamo vedere l'esatta ubicazione dei vari porti, quali il Lione, il Blacherno, il Bedeso, il Pirotolo, il Vatreno, quello di Classe e, più tardi, il Candiano.

Ci limitiamo quindi a notare che esistono ancora rilevanti deficienze tecniche portuali. Le banchine della Darsena non sono ancora in ottime condizioni; la sistemazione dei piazzali è ancora in via di attuazione; i binari ferroviari posti nell'ambito portuario sono rialzati ed ostacolano quindi il transito dei veicoli; la attrezzatura meccanica è rimasta quasi invariata da quella del 1905, essendo costituita da due gru, da 5 e da 10 tonnellate l'una, cui sono da aggiungere i tre ponti trasbordatori, impiantati da

poco tempo sulle banchine in servizio delle fabbriche di concimi della «Montecatini» e della «Interconsorziale Romagnola» per prodotti chimici, e del molino Spagnoli e Padovani.

Pertanto l'aumento costante e sistematico, verificatosi nel periodo postbellico, nel traffico commerciale, denota la intrinseca vitalità del porto in parola e ne rende tanto più notevoli i risultati conseguiti. Tali risultati sono anche frutto della ottima disciplina delle maestranze, riorganizzate col noto R. Decreto-Legge 24 Gennaio 1929. Questa circostanza ha fortemente contribuito all'aumento delle rese, che, ad esempio, sono passate da una media giornaliera di 260-280 tonnellate per piroscalo con 4 boccaporti e carico incompleto, a 480 tonnellate, aumentando da 4 a 6 le squadre, e curando che le ore di lavoro siano effettivamente otto.

Oltre a queste ragioni tecniche, hanno contribuito non poco a sostenere il movimento commerciale le tariffe portuali, che nel 1931 sono state ancor meglio sistemate e ridotte (tariffe speciali per il mulino Spagnoli e Padovani, la Raffineria di zolfi Almagià, la Montecatini, la Interconsorziale; tariffe per il nitrato di soda e per i cereali, ecc.).

Per dare un'idea della divergenza delle opinioni dei tecnici a tale riguardo, citeremo due frasi molto sintomatiche.

Nella Relazione Regazzoni sulla ferrovia Prato-Empoli, presentata al Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Bologna nella sessione autunnale del 21 Novembre 1931, è stato detto: «...Per tali ragioni, oltre che per le caratteristiche sue