



PIANO OPERATIVO TRIENNALE

Revisione Annuale (2007-2009)

**Approvato con Delibera n. 3
Comitato Portuale del 27 febbraio 2007**

Cap. 1 – Evoluzione degli scenari di riferimento

1.1 - Scenari di traffico – Il posizionamento di Ravenna

Nel 2005 l'economia mondiale è cresciuta ad un tasso del 3,3%, più lentamente rispetto al 2004, ma ad una velocità superiore, seppur di poco, alla media dell'ultimo decennio.

La crescita economica è stata sostenuta in molte regioni mondiali con l'importante eccezione dell'economia europea che ha continuato a registrare tassi di crescita inferiori di quasi la metà rispetto alla media mondiale. In particolare i principali quattro Paesi Europei (Germania, Francia, Regno Unito e Italia) hanno tutti ottenuto tassi di sviluppo inferiori al 2%, mentre i restanti Paesi (soprattutto i nuovi entranti nella UE 25) complessivamente sono cresciuti di più del 4%.

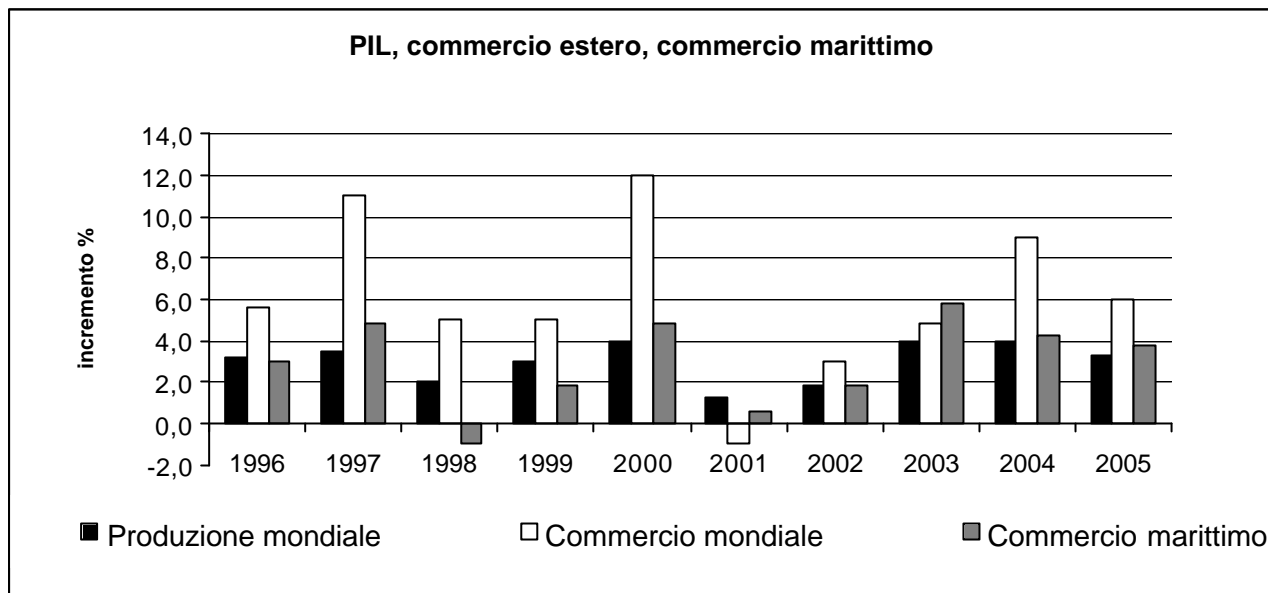
Anche il commercio mondiale (+6%) si è mostrato in linea con l'andamento della produzione, rallentando rispetto all'anno precedente ma mantenendosi comunque oltre i valori medi dell'ultimo decennio. La decelerazione del commercio è stata particolarmente sensibile per quelle aree geografiche e quei Paesi maggiormente esposti all'andamento del prezzo del petrolio. Nel 2005, infatti, l'import di UE, Stati Uniti e Giappone è cresciuto di circa la metà rispetto all'anno precedente e comunque meno della media mondiale.

In termini regionali si segnala il buon risultato ottenuto dai Paesi in via di sviluppo. Per America Centrale e Meridionale, Africa e Medio Oriente la crescita economica si è infatti attestata tra il 4% e il 5%, migliorando le prestazioni sia del breve (5 anni) che del medio (10 anni) periodo.

Anche i Paesi asiatici (+6,5%) non sono sfuggiti al trend generale, con risultati mediamente più modesti di quelli del 2004. I due paesi più popolosi del mondo, Cina e India, sono tuttavia cresciuti rispettivamente del 9,9% e del 7,1%. In particolare la Cina ha ulteriormente accentuato la sua vocazione all'export (+25%), mentre ha sensibilmente ridotto la quota di merci importate (+11,5% nel 2005 rispetto a +21,5% nel 2004).

La più alta percentuale di crescita della produzione nel 2005 spetta ai Paesi dell'ex blocco sovietico con un +6,6%, quasi il doppio della media mondiale. Tale dato conferma, per il sesto anno consecutivo, il trend ottenuto dalla regione prossimo al 7%, e ciò grazie soprattutto allo sviluppo del settore energetico.

Le previsioni per il 2006 e per il 2007 dell'International Monetary Fund (IMF) mostrano un andamento positivo sia per la produzione mondiale (+5,1% e +4,9% rispettivamente) che per il commercio (+8,9% e +7,6%). Le principali incertezze sulla validità dei dati di crescita riguardano i timori di fenomeni inflattivi, le condizioni più stringenti di alcuni mercati finanziari, i rischi connessi ad un ulteriore aumento del prezzo dei prodotti petroliferi unitamente ad un possibile rallentamento del mercato immobiliare statunitense ed alla tenuta di alcuni Paesi in via di sviluppo. Per l'Italia l'IMF stima un incremento per la produzione non molto brillante nel 2006 (+1,5%) ed ancora più modesto nel 2007 (+1,3%), ed un aumento sia per l'import (+3,0% nel 2006 e del 2,5% nel 2007) sia, in misura maggiore, per l'export (+4,4% nel 2006 e nel 2007).



Nel 2005 nel mondo sono state trasportate via mare 7,11 miliardi di tonnellate di merce (il 34% di rinfuse liquide) con un aumento rispetto all'anno precedente del 3,8%. Complessivamente i Paesi sviluppati hanno contribuito per il 58% al totale merci sbarcate nel mondo (di cui UE: 2,1 miliardi di tonnellate, Nord America 1,1 miliardi di tonnellate, Giappone 0,8 miliardi di tonnellate) e per il 39% a quelle imbarcate (di cui UE 1,2 miliardi di tonnellate, Nord America 0,6 miliardi di tonnellate, Giappone 0,2 miliardi di tonnellate).

Al consueto dinamismo del settore contenitori (+12,6%) si è aggiunto anche quello delle principali rinfuse solide (+7,2%), grazie soprattutto alla crescita del minerale di ferro (+9,3%).

Le tonnellate miglia complessivamente scambiate ammontano a 29,05 miliardi con un aumento del 5,2%, a testimonianza della crescita degli scambi extra-regionali.

Facendo seguito a quanto già rilevato in occasione del precedente aggiornamento del POT per quanto riguarda le concentrazioni armatoriali nel settore dei contenitori, nel biennio 2005-2006 si sta assistendo ad un analogo consolidamento anche nel campo degli operatori terminalistici. I primi 24 gruppi mondiali, infatti, secondo le più recenti stime della Drewry, sono in grado di controllare il 67% della movimentazione complessiva dei porti (pari a 399 milioni di Teus). Va rilevato sia l'elevato dinamismo con cui tali gruppi tendono a presidiare, nelle aree a maggior tasso di sviluppo, ogni nuova opportunità di espansione, sia i processi di acquisizione che stanno caratterizzando il mercato. Da segnalare in questo contesto l'ingresso prepotente di DP World (Emirati Arabi) che, dopo aver acquisito CSX World Terminals nel 2005, nel 2006 ha preso il controllo di P&O Ports, balzando al terzo posto della graduatoria mondiale dei terminalisti guidata da Hutchison Port Holdings e PSA di Singapore e scavalcando il gruppo AP Moeller (di cui fa parte Maersk).

Anche per il 2005 la modalità marittima si è confermata per l'Italia quale principale mezzo di trasporto sia per l'approvvigionamento di merci (63% in peso) che per la spedizione di prodotti (46% in peso).

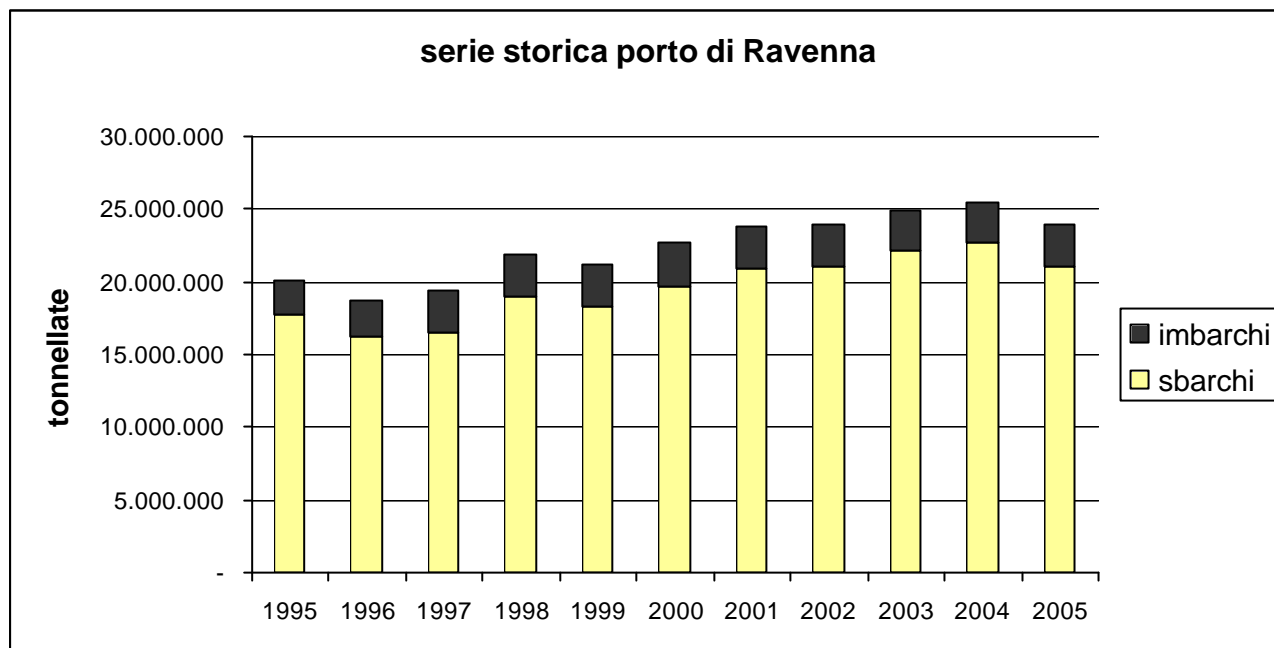
I più importanti porti italiani nel 2005 (dati Assoporti) hanno movimentato 493 milioni di tonnellate di merce con una crescita annua media a partire dal 2000 del 2,7%.

Nel periodo esaminato i porti adriatici hanno registrato un incremento medio annuo del 2%, simile a quello dei porti tirrenici (+2,3%) ma inferiore a quello dei porti isolani (+5,1%). In particolare, in Adriatico, si è registrata una diminuzione delle rinfuse liquide (-0,6% medio annuo), una lieve crescita delle rinfuse solide (+0,5%) ed un

deciso incremento delle merci varie (+9,4%), grazie soprattutto all'avvio dell'operatività del terminal container di Taranto.

La movimentazione dei contenitori in Adriatico, fatta eccezione per Taranto, è cresciuta nel periodo solo dell'1%, a fronte di un +3,7% medio annuo per i porti tirrenici e di un 11,3% per i porti di transhipment.

Negli ultimi 10 anni il traffico commerciale del porto di Ravenna è cresciuto ad un tasso pari all'1,7% medio annuo.



La crescita di Ravenna è dovuta soprattutto all'aumento degli inerti e dei materiali metallurgici. Nel periodo esaminato la somma di questi due gruppi è arrivata a rappresentare quasi la metà delle movimentazioni portuali (era il 19% nel 1995). E' evidente come la gamma non vastissima di merceologie (alcune davvero imponenti per quantità), esponga potenzialmente il porto alle ripercussioni connesse a possibili variazioni di mercato legate all'andamento di queste stesse merceologie.

Nel corso del 2005 il porto ha movimentato 23,9 milioni di tonnellate di merce, registrando una flessione del 6,1% rispetto all'anno precedente. Al netto della movimentazione di prodotti petroliferi necessari alla produzione di energia elettrica per la centrale Enel di Porto Tolle il traffico sarebbe diminuito del 3,9%. Buono il dato relativo ai prodotti metallurgici che, malgrado il forte incremento dei prezzi dell'acciaio dettato dal mercato cinese, nel 2005 hanno superato i 4 milioni di tonnellate movimentati. In flessione l'import di prodotti agricoli e derrate alimentari (-17,2%) nonché quello dei materiali ceramici (-3,1%) che si sono comunque attestati attorno ai 4,8 milioni di tonnellate, ovvero oltre la metà della materia prima necessaria alla produzione del distretto delle piastrelle. Ciò è avvenuto in un quadro di riferimento in cui la produzione italiana di piastrelle è calata del 3% e l'export ha subito una contrazione del 5%.

Nei primi nove mesi del 2006 il traffico merci nel porto di Ravenna è stato pari a 20,2 milioni di tonnellate, quasi 2 milioni in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (+10,6%, attribuibili interamente agli sbarchi). Mantenendo un ritmo simile anche nell'ultimo trimestre dell'anno si prevede che possa essere raggiunta una nuova migliore prestazione per le movimentazioni del porto.

L'incremento più importante nel periodo è da attribuirsi alle merci varie per cui è stato determinante l'aumento dei prodotti metallurgici, avvenuto a partire da aprile, che in nove mesi ha raggiunto quota 4,4 milioni di tonnellate (oltre 1,2 milioni di tonnellate in più rispetto allo scorso anno), registrando una crescita del 38,5%. L'aumento delle importazioni di coils è da attribuirsi sia all'effettuazione di politiche di scorte derivanti dalla previsione di un aumento del prezzo dell'acciaio sia alla maggiore capacità produttiva di un importante stabilimento nel porto di Ravenna.

In aumento le rinfuse liquide e soprattutto i prodotti petroliferi, anche in relazione allo sbarco di quasi 550 mila tonnellate di petroliferi nei primi mesi dell'anno diretti alla Centrale di Porto Tolle, di cui temporaneamente era stata ripristinata la funzionalità in conseguenza della crisi energetica dovuta alla chiusura del gasdotto tra Mosca e Kiev. Il traffico merci del porto, al netto dei prodotti petroliferi sbarcati alla centrale Enel, sarebbe stato superiore del 7,9% rispetto allo scorso anno.

Diminuisce il traffico container (-9%) che però sconta il fatto che fino a settembre 2005 erano ancora attivi i servizi, successivamente sospesi, della compagnia greca Sarlis. Sempre nel settore dei contenitori va segnalata l'attivazione nel 2006 di due nuovi servizi di transhipment per destinazioni oceaniche da Haifa (grazie al ritorno della Zim) e Malta.

I dati del 2006 disponibili alla data del 20 dicembre 2006, riferiti ai primi 11 mesi dell'anno evidenziano una crescita del 12,5 - rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente - nella movimentazione complessiva delle merci, con un +13,2 % per quanto riguarda le rinfuse liquide ed un +14,3 % sul totale delle merci secche.

Da tali dati emerge che nei primi 11 mesi del 2006 sono già state superate le quantità movimentate nel 2005, consentendo di prevedere a fine anno un miglioramento anche rispetto al record storico del 2004.

L'incremento del porto di Ravenna nel 2006 è sensibilmente superiore a quello della bilancia commerciale italiana che nel periodo gennaio-luglio ha visto un aumento in volume del 2,6% per le esportazioni (+3,2% per i Paesi UE e +1,8% per i Paesi extra UE) e del 2,3% per le importazioni (+ 2,3% per i Paesi UE e +1,8% per i Paesi extra UE).

1.2 - Scenari strategici e finanziari per la portualità italiana

Nel corso degli ultimi anni la portualità italiana è stata sottoposta/esposta ad una situazione di forte criticità per l'effetto combinato di diversi fattori: il forte e accelerato sviluppo di altre portualità mediterranee europee (soprattutto Spagna) ed extraeuropee (il sud Mediterraneo); la consistente crescita della portualità nord europea; le difficoltà (finanziarie, procedurali, ecc...) ad adeguare i porti italiani e le infrastrutture retroportuali alle esigenze imposte dai nuovi scenari internazionali (aumento dimensioni naviglio, flusso di merci da/per il far east, nuove esigenze della logistica); la difficoltà a sviluppare servizi logistici e intermodali competitivi.

La legge finanziaria 2007 ha sbloccato alcuni vincoli finanziari, ha riconosciuto una prima autonomia finanziaria alle Autorità Portuali, ha stabilito norme ragionevoli per gli escavi dei fondali portuali.

Resta da riprendere e aggiornare un processo nazionale che selezioni fortemente le non cospicue risorse pubbliche con criteri fortemente innovati ancorati a obiettivi requisiti di strategicità dei progetti presentati e di mobilitazione attorno ad essi di consistenti risorse private.

Resta inoltre da avviare concretamente forme di coordinamento e cooperazione tra ambiti portuali omogenei, che – nella ineliminabile concorrenza tra porti e terminal,

consenta di avviare politiche comuni (nel marketing e promozione), di attivare comuni servizi (telematica, formazione, ecc...).

Ciò vale in primo luogo per l'ambito dell'Alto Adriatico, che meno di altri ha finora beneficiato della crescita dei traffici che deve e può attraverso tali processi superare il limite fisico/geografico e economico di "mare in salita".

1.3 - Criteri e presupposti per l'inserimento del porto di Ravenna nei nuovi scenari nazionali

Sono stati ampiamente analizzati, negli anni, i punti di forza e di debolezza del porto di Ravenna. Tra gli altri, l'Autorità Portuale condusse e condivise con gli operatori il Progetto di Sviluppo Pluriennale del Porto di Ravenna.

Tali punti sono ormai un dato acquisito da gran parte della comunità portuale e dalle Istituzioni.

Alla luce di tali analisi, emerge con forza la necessità/possibilità di imprimere una forte innovazione e uno sviluppo al posizionamento strategico del Porto di Ravenna, attraverso la realizzazione – ad opera di investimenti pubblici e di un forte intervento di investimenti privati – di un insieme integrato di progetti che consentano di:

- 1) approfondire in modo consistente i fondali portuali almeno fino a Largo Trattaroli per consentire l'ingresso di parte consistente del naviglio di dimensioni maggiori che sempre più prenderà piede, specie nei settori feeder e collegamenti diretti per i container, e nel settore delle rinfuse e merci varie
- 2) realizzare un nuovo grande e razionale Terminal Container che possa porsi come punto di riferimento di primo livello in Adriatico
- 3) realizzare un'area logistica retroportuale a servizio delle attività portuali stesse e di insediamenti di logistica integrata e distributiva
- 4) adeguare i collegamenti stradali e ferroviari del porto con gli assi esterni di grande comunicazione

Cap. 2 - Progetti strategici per lo sviluppo del porto di Ravenna

2.1 Nuovo terminal container in penisola Trattaroli con fondali a -14,50 m

L'Autorità Portuale, il Comune, la Provincia, la Camera di Commercio di Ravenna, la Regione Emilia-Romagna, con Sapis e Contship, hanno sottoscritto nel gennaio scorso una dichiarazione d'intenti che racchiude la volontà di giungere all'approfondimento del Canale Candiano fino a -14,50 e alla realizzazione di un nuovo terminal container nella penisola Trattaroli, in aree di proprietà Sapis. L'approfondimento del Canale Candiano è stato deliberato dal Comitato Portuale di Ravenna (Delibera n.19 del 5 ottobre 2006) che ha così riconfermato la scelta strategica e prioritaria di questa opera.

Tale intervento, che presuppone investimenti pubblici per circa 120 milioni di euro la cui effettiva disponibilità e certezza verrà definita dall'Accordo di programma con i Ministeri, in corso di discussione, e consistenti investimenti privati (240 milioni di euro per la realizzazione del terminal), potrà consentire di realizzare uno scalo container di livello internazionale in Adriatico con potenzialità di molte centinaia di migliaia di TEU, imprimendo anche una svolta nel posizionamento complessivo del porto di Ravenna nel settore container e delle stesse rinfuse e merci varie.

L'Autorità Portuale ha già sviluppato lo studio di fattibilità tecnico-economica dell'intervento che ha dato risultati estremamente positivi in rapporto ai costi/benefici e in data 18.01.2006 ha avanzato all'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una proposta di Accordo di programma quadro per la realizzazione dell'intervento.

Attualmente si sta portando a termine la redazione della Variante al P.R.P. che recepisce i nuovi profili di sponda ed i maggiori fondali.

2.2 Realizzazione di Distripark

L'intervento, consistente nella realizzazione di un distripark in ambito peri-portuale previo innalzamento dei terreni interessati con collocamento di materiale di escavo del porto canale, prevede investimenti pubblici per 20 milioni di euro ed investimenti privati per circa 100 milioni di euro.

L'opera è altresì contemplata nell'Intesa Quadro Stato/Regione del 19.12.2003 tra le infrastrutture per lo sviluppo del nodo portuale di Ravenna.

E' già stata avviata la redazione del piano urbanistico da parte della proprietà dell'area, nonché una indagine sulle sue potenzialità economiche, con l'obiettivo di individuare i presupposti e i connotati di un progetto di tale portata.

L'opera, oltre a rappresentare un'opportunità per il porto di Ravenna di delinearsi come nodo fondamentale di una vera piattaforma logistica, offre altresì la possibilità di utilizzo dell'area nel breve periodo come zona di stoccaggio intermedio per i materiali di escavo, quanto mai importante alla luce delle necessità di manutenzione e approfondimento dei fondali soprattutto in previsione di ulteriori escavi rispetto a -11,50.

Al pari di quanto avvenuto a partire dagli anni '90, allorché le strategie insediative e commerciali di alcuni grandi gruppi statunitensi e giapponesi avevano individuato nei porti (principalmente in quelli nel Nord –Europa) la più idonea localizzazione per un centro di distribuzione di livello europeo dei propri prodotti, la disponibilità di aree da

destinare ad attività sia logistiche che distributive appare ancora oggi essere un elemento di forte caratterizzazione nel panorama competitivo portuale.

I player asiatici dei Paesi emergenti (Cina ed India in primis), unitamente a gruppi provenienti dalla parte meridionale del Mediterraneo (in vista della prossima creazione dell'area di libero scambio commerciale), stanno infatti allargando le proprie aree di competenza ricercando basi logistiche idonee allo sviluppo dei propri prodotti/mercati.

Pur con caratteristiche tra loro diverse – sia sotto il profilo tipologico che organizzativo – possono infatti essere lette in questa direzione sia il recente Dragon Mart di Dubai (il più grande hub di prodotti cinesi fuori dalla Cina) che il recentissimo accordo tra Cina ed Ungheria per la realizzazione (dal 2009) di un Trade Center cinese a Budapest.

In un contesto caratterizzato quindi da profili di spiccato dinamismo il poter disporre di un'area attrezzata, di significative dimensioni ed a ridosso delle principali arterie di comunicazione, può quindi costituire un elemento di sicuro valore per candidare Ravenna a svolgere un ruolo, soprattutto se accoppiato al previsto sviluppo del traffico di contenitori e delle contestuali relazioni marittime, di porta di ingresso mediterranea verso i Paesi europei.

Le economie di agglomerazione sviluppabili consentiranno inoltre ad un distripark siffatto di offrire opportunità logistiche e distributive anche a settori non strettamente correlabili con il traffico portuale.

2.3. Realizzazione del distretto per la nautica da diporto

Il progetto consiste nella riconversione e riqualificazione dell'area "ex Sarom", di circa 60 ettari, con 1000 m di banchine e di aree dimesse su cui realizzare fronte canale un distretto per la nautica da diporto, strutture correlate e di supporto con particolare riguardo a ricerca, innovazione e formazione.

L'idea di creare un distretto della nautica a Ravenna nasce dalla forte manifestazione di interesse a realizzazione un insieme coordinato di insediamenti per cantieristica e nautica da diporto in un'area con sbocco a mare.

Il costo previsto per l'acquisizione e l'urbanizzazione dell'area nonché per la realizzazione dei servizi comuni ammonta a circa 60 milioni di euro, mentre gli investimenti privati per l'insediamento dell'attività sono stimati in complessivi 150 milioni di euro.

E' attualmente in fase di studio l'individuazione delle possibili fonti di finanziamento e di partecipazione di investitori istituzionali e privati.

La redazione del progetto unitario urbanistico ai fini della realizzazione del distretto è stata provvisoriamente aggiudicata, a seguito di concorso pubblico, in data 13.09.2006

2.4 Potenziamento di banchine legato a progetti di sviluppo industriale

2.4.1 Stabilimento "Bunge": diminuzione costi logistica per unità di prodotto

Il progetto prevede la ristrutturazione di 310 mt. di banchina portuale per adeguarla alle previsioni di P.R.P. ed alle sopravvenute norme di classificazione sismica e all'approfondimento dei fondali a quota -14,50.

L'intervento consente l'aumento delle capacità di sbarco e di stoccaggio e l'aumento delle possibilità di rifornire il potenziamento dell'attività industriale (crushing) nel quadro di politiche di concentrazione su Ravenna, oltrechè l'attività di trading del Mediterraneo su Ravenna.

A fronte di un finanziamento pubblico di 5 milioni di euro, già riconosciuto, si creano le condizioni per un investimento privato di oltre 12 milioni di euro, con evidenti benefici occupazionali e di abbattimento dei costi unitari di produzione.

L'opera ha già ottenuto le necessarie autorizzazioni, risultando, pertanto, immediatamente cantierabile.

2.4.2 Stabilimento "Marcegaglia"

Il progetto prevede la ristrutturazione di 350 mt. di banchina portuale per adeguarla alle previsioni di P.R.P. ed alle sopravvenute norme di classificazione sismica e all'approfondimento dei fondali a quota -11,50.

Il gruppo Marcegaglia ha fatto di Ravenna non solo il suo principale punto produttivo in Italia, ma anche la sua base logistica, evidenziando un fortissimo dinamismo nella politica di approvvigionamento sui mercati internazionali.

Le performances di sbarco dei coils del gruppo nel porto di Ravenna sono passate da 1,7 milioni di tonnellate nel 2001 a 2,4 milioni di tonnellate nel 2004 a 2,6 milioni di tonnellate nel 2005.

In aggiunta ai forti investimenti già fatti in passato il gruppo Marcegaglia ha in programma un potenziamento dello stabilimento per 80 milioni di euro a fronte dei 7 milioni di euro pubblici, già finanziati per la nuova banchina.

E' stato sviluppato il progetto definitivo da sottoporre al parere del Provveditorato per le OO.PP.

Il progetto è già stato inserito nel nuovo Programma Triennale 2006-2008 del Ministero delle Infrastrutture con Codice 0, da inserire nel Piano 2007/2009 a Codice 7.

2.5. By-Pass del Canale Candiano - Collegamento SS. 67 - SS. 309

Si tratta di una bretella stradale lunga 4.700 mt. circa di 2 corsie per senso di marcia e 4 svincoli di collegamento con la restante viabilità principale realizzata in parte in trincea, parte in rilevato e parte in viadotto, con un ponte mobile apribile sul canale Candiano.

La realizzazione di tale sistema di collegamento è finalizzata a migliorare la funzionalità della rete viaria di Ravenna, sia a scala urbana centrale che a livello territoriale più ampio, nel rispetto dei principi di protezione dell'ambiente e dei caratteri paesaggistici del territorio, oltreché dei principi di sicurezza della circolazione. E' già stato sviluppato il progetto preliminare e lo screening ambientale ed è attualmente in corso la progettazione definitiva dell'intervento.

Il costo dell'opera ammonta a oltre 150 milioni di euro, parte dei quali potranno essere eventualmente reperiti tramite forme di project financing.

Cap. 3 – L'attuazione del P.O.T. 2006-2008

3.1 – Attuazione dei progetti e degli investimenti

L'attuazione del P.O.T. 2006-2008 si è sviluppata nei seguenti campi:

Interventi di manutenzione

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Manutenzione dei fondali del porto canale di Ravenna	€ 2.925.000,00	I lavori sono stati consegnati il 20.06.2006
Sistemazione delle strade principali di collegamento fra l'area portuale e la viabilità esterna del porto	€ 1.474.684,37	I lavori del 1° stralcio (Via Burchiella) sono terminati il 20.04.2005 mentre il 2° stralcio (Via del Trabaccolo) si è concluso il 18.09.2006
Totale	€ 4.399.684,37	

I fondali di Piano Regolatore

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Approfondimento del Canale Candiano a -11,50 mt. dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli	€29.193.000,00	I lavori sono stati consegnati in via parziale in data 07.08.2006
Approfondimento fondali del porto canale di Ravenna	€40.200.000,00	E' già stato predisposto il progetto preliminare delle banchine e del raccordo ferroviario del nuovo terminal. E' stato sviluppato il nuovo P.R.P. che recepisce i maggiori fondali
Approfondimento canale Piombone: 1° lotto - Sistemazione funzionale del Canale Piombone in prima attuazione del P.R.P.	€23.500.000,00	E' stato predisposto il progetto per la sistemazione funzionale del canale Piombone in prima attuazione del P.R.P.. L'intervento è stato inserito nel P.T. LL.PP. per l'anno 2005 da appaltare una volta risolti i problemi legati ai vincoli ambientali di parte della Piallassa
Approfondimento canale Piombone: 2° lotto - Risanamento della Piallassa Piombone e separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura naturale	€ 7.700.000,00	I progetti definitivi per gli interventi di risanamento della Piassassa del Piombone e di separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura naturale sono stati adeguati alle prescrizioni espresse in sede di V.I.A. del P.R.P. di cui al D.M. del 06.11.2000. E' in fase di ultimazione lo Studio di Impatto Ambientale.

Smaltimento materiale di dragaggio in cassa di colmata lottizzazione ovest Piomboni	€ 8.000.000,00	Il 31.07.2006 è stata stipulata una convenzione con Sapir S.p.A. finalizzata allo smaltimento del materiale e, per l'effetto, è stata annullata la relativa gara per l'affidamento dell'appalto.
Totale	€ 108.593.000,00	

Adeguamento delle banchine e delle protezioni di sponda esistenti

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Rifacimento protezione di sponda dall'attracco del traghetto alla confluenza con la Darsena Baiona a Porto Corsini	€ 9.200.000,00	Il progetto è stato approvato in data 28.10.2004. Sono attualmente in corso le procedure per la pubblicazione degli atti di gara tenendo conto del nuovo P.R.P.
Banchina di raccordo tra il Molo Nord e l'attracco del traghetto a Porto Corsini	€ 5.293.683,22	I lavori sono conclusi
Adeguamento banchine operative e miglioramento condizioni sicurezza navigazione - 1° stralcio	€ 15.500.000,00	Il progetto è stato approvato in data 20.12.2005.
Adeguamento banchine operative e miglioramento condizioni sicurezza navigazione - 2° stralcio	€ 15.000.000,00	La progettazione è ancora da sviluppare
Completamento darsena SX Baiona	€ 4.000.000,00	E' stato predisposto il progetto definitivo. Sono state pubblicate le procedure di esproprio
Arredo del molo guardiano sud a Marina di Ravenna	€ 3.000.000,00	E' attualmente in corso la progettazione definitiva. L'intervento è inserito nel P.T. LL.PP. per l'anno 2007
Riqualificazione waterfront: Sistemazione aree demaniali		La progettazione è ancora da sviluppare
Riqualificazione waterfront: Completamento banchine a Marina di Ravenna	€ 900.000,00	Il progetto è stato approvato in data 20.12.2005. Effettuato l'appalto delle opere, i lavori sono stati consegnati in data 30.11.2006
Riqualificazione waterfront: Opere di urbanizzazione a Porto Corsini	€ 2.295.000,00	Il progetto è stato approvato in data 20.12.2005
Totale	€ 51.993.683,22	

Nuove banchine

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Opere di protezione a mare di Porto Corsini	€ 31.771.650,00	E' stato realizzato un primo intervento per € 3.071.650,00 ed è in corso la rivisitazione del progetto delle restanti opere per una spesa di €28.700.000,00

Realizzazione nuove banchine in Penisola Trattaroli in ampliamento di quelle esistenti	€ 8.350.320,00	L'appalto è stato aggiudicato in data 31.07.2006. I lavori sono stati consegnati in data 20.12.2006
Totale	€ 40.121.970,00	

I collegamenti del porto

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Realizzazione del nuovo ponte mobile sul Canale Candiano	€ 11.500.000,00	L'appalto è stato aggiudicato in data 19.12.2006
Nuovo collegamento tra SS.67 e SS.309 (DIR) in by-pass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna	€ 42.100.000,00	E' già stato sviluppato il progetto preliminare e lo screening ambientale
Totale	€ 53.600.000,00	

Valorizzazione delle aree demaniali o di cui si prevede l'acquisizione

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Piano unitario particolareggiato nell'avamposto di Porto Corsini	€ 2.500.000,00	E' stato predisposto il Piano Unitario Particolareggiato dell'area ed il progetto preliminare delle opere di urbanizzazione
Potenziamento zona portuale nella Piailassa Piombone	€ 19.806.500,00	L'opera già progettata è stata inserita nel P.T. LL.PP. per l'anno 2007 da appaltare una volta risolti i problemi legati ai vincoli ambientali
Area attrezzata per l'autotrasporto ed altre iniziative connesse allo sviluppo della logistica e delle autostrade del mare	€ 4.292.000,00	E' stata acquistata un'area idonea per un costo di € 1.920.000,00; E' stato predisposto il Piano Particolareggiato ed il progetto preliminare per l'appalto delle opere e la gestione in concessione delle stesse, destinando un contributo di €3.092.000,00
Potenziamento del terminal traghetti e passeggeri e realizzazione della stazione marittima	€ 15.568.000,00	In data 03.06.2004 è stata acquisita dall'Autorità Portuale la proprietà di un'area privata per traghetti in Largo Trattaroli per un costo di €14.228.697,00.
Realizzazione di Distripark	€ 47.000.000,00	L'opera verrà realizzata da privati su aree di loro proprietà; l'intervento pubblico, stimato in €20.000.000,00, riguarderà solo i collegamenti al porto in un'ottica di miglioramento complessivo della viabilità in destra canale.
Totale	€ 89.166.500,00	

Miglioramento delle condizioni di navigabilità

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Potenziamento illuminazione	€ 1.000.000,00	La somma indicata è stata prevista nell'ambito del Servizio di gestione, manutenzione e razionalizzazione degli impianti di illuminazione, segnalazione e controllo nel porto – canale di Ravenna, aggiudicato in data 05.10.2006. I lavori sono stati consegnati in via parziale il 29.12.2006.
Potenziamento attrezzature di supporto alla sicurezza della navigazione in canale	€ 949.000,00	E' in corso il progetto per l'utilizzo di € 750.000,00 previsti nel P.T.LL.PP. per l'anno 2007 per il sistema di controllo entrata navi in porto
Totale	€ 1.949.000,00	

Cap. 4 – Programma Triennale degli investimenti 2007 - 2009

L'art. 128 del D.Lgs. 12.04.2006, n. 163, che sostituisce l'art. 14 della Legge 11 febbraio 1994, n. 109 in materia di programmazione dei lavori pubblici, al comma 11 stabilisce che le amministrazioni aggiudicatrici sono tenute ad adottare il Programma Triennale e gli elenchi annuali dei lavori pubblici

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1021/IV del 09.06.2005, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 150 del 30.06.2005 ed emanato in adempimento dell'art. 14, comma 11 della Legge 11.02.1994, n. 109 e s.m.i., che modifica e sostituisce i precedenti D.M. n. 5374/21/65 del 21.06.2000 e D.M. n. 898/IV del 22.06.2004, ha definito la Procedura e gli schemi-tipo sulla base dei quali le Amministrazioni aggiudicatrici sono tenute ad adottare detto programma.

Il Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2007-2009, redatto ai sensi dell'art. 13 del D.P.R. 21.12.1999, n. 554, è stato approvato contestualmente al Bilancio di previsione ed al Bilancio pluriennale con delibera del Comitato Portuale n. 25 del 15 dicembre 2006.

I lavori programmati sono riassunti nel seguente prospetto.

ANNO 2007

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	2120	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2007
2110		€ 664.032,67	Approfondimento Canale Piombone: - 1° lotto - Sistemazione funzionale del Canale Piombone in prima attuazione del P.R.P. - Quota anno 2007
2110		€ 4.000.000,00	Opere connesse allo sviluppo della logistica
2110		€ 3.000.000,00	Arredo molo guardiano sud
2110		€19.806.500,00	Potenziamento della zona portuale nella Piallassa Piombone
2110		€ 6.631.435,27	Approfondimento Canale Candiano a -11,50 mt. dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli - Maggior costo
2110		€ 1.191.000,00	Approfondimento porto canale a -14,50 - Progettazione
2110		€ 749.000,00	Sistema di controllo entrata navi in porto - Quota anno 2008

2110		€ 958.032,06	Fondo attuazione interventi programma
------	--	--------------	---------------------------------------

TOTALI

Cap. 2110 Cap. 2120

€37.000.000,00	€3.000.000,00	€40.000.000,00
-----------------------	----------------------	-----------------------

ANNO 2008

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	2120	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2008
2110		€30.000.000,00	Approfondimento dei fondali del porto canale di Ravenna a -14,50 fino a Largo Trattaroli e a -11,50 fino a San Vitale - Quota anno 2008
2110		€10.000.000,00	Realizzazione collegamenti in DX canale a servizio del distripark - Quota anno 2008
2110		€10.000.000,00	Nuovo collegamento tra SS. 67 e SS. 309 (Diramazione) in by-pass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna - Quota anno 2008

TOTALI

Cap. 2110 Cap. 2120

€ 50.000.000,00	€ 3.000.000,00	€53.000.000,00
------------------------	-----------------------	-----------------------

ANNO 2009

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	2120	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2009
2110		€30.000.000,00	Approfondimento dei fondali del porto canale di Ravenna a -14,50 fino a Largo Trattaroli e a -11,50 fino a San Vitale - Quota anno 2009
2110		€10.000.000,00	Realizzazione collegamenti in DX canale a servizio del distripark - Quota anno 2009
2110		€10.000.000,00	Nuovo collegamento tra SS. 67 e SS. 309 (Diramazione) in by-pass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna - Quota anno

			2009
2110		€30.000.000,00	Progetto unitario urbanistico ai fini della realizzazione del distretto per la nautica da diporto - Quota anno 2009

TOTALI

Cap. 2110 Cap. 2120

€	€	
80.000.000,00	3.000.000,00	€83.000.000,00

Cap. 5 - Security

Lo strumento portante di programmazione delle attività e degli interventi in tema di sicurezza portuale (port security) è costituito dal Piano di Security Integrato approvato dalla Prefettura di Ravenna il 13.04.06.

Tale documento è stato redatto dal raggruppamento temporaneo di professionisti Rina Industry – Studio Tecnico Prosperi che ha ricevuto l'incarico dall'Autorità Portuale a seguito di gara indetta sulla base della delibera del Comitato Portuale 51 del 28 ottobre 2004.

I professionisti incaricati, tenendo conto per quanto possibile delle indicazioni contenute nella bozza di direttiva europea 0031 COD (poi approvata come Direttiva 2005/65/CE del 26.10.05), hanno redatto il documento di valutazione della security (assessment) finalizzato ad individuare lacune ed incongruenze nell'insieme dei port facility security plans (PFSP) a suo tempo approvati. Il documento di assessment, i cui contenuti sono stati condivisi dalla Capitaneria di Porto, evidenziava elementi di debolezza che riguardavano sostanzialmente tre aspetti:

- 1) carenze strutturali ed in attrezzature (elevato numero di varchi, illuminazione scarsa o assente in alcune aree, possibilità di transito lungo le banchine, assenza di dotazioni minime specifiche per alcuni terminal);
- 2) assenza di sistemi tecnologici dedicati (controllo degli accessi, videosorveglianza, sistema di comunicazioni);
- 3) assenza di organizzazione specifica che gestisca la security (troppi soggetti in campo senza un coordinamento unico).

Il Piano di Security Integrato, dopo avere definito l'ambito di riferimento del piano stesso aggiungendo agli ambiti dei PFSP alcune altre aree sensibili, prende atto dell'assenza, in tema di piani portuali integrati, di normative applicabili contenenti indicazioni su competenze, organizzazione e procedure. Il piano, di conseguenza, si è concentrato sull'immediata esigenza di porre rimedio alle carenze strutturali, strumentali e tecnologiche lamentate dal porto.

In particolare gli interventi strutturali da realizzare riguardano l'illuminazione ed il completamento di alcune recinzioni di banchine.

Migliore illuminazione e perimetrazioni complete costituiscono i presupposti per realizzare un efficace sistema di controllo degli accessi. La realizzazione di tale sistema, la cui caratteristica strutturale principale è di far viaggiare tutte le informazioni su una dorsale di comunicazione da realizzarsi con tecnologia wireless a larga banda e di gestirle da una centrale di controllo situata presso la sede della Capitaneria di Porto, interesserà in una prima fase 22 dei 33 impianti portuali censiti a fini IMO.

Alcune aree ad accesso libero verranno invece sottoposte a controllo mediante un sistema di videosorveglianza che si concentrerà inizialmente su moli guardiani, curva di Marina, aree di accosto di navi passeggeri, edifici sedi di centrali operative.

I terminal passeggeri e un terminal sul lato destro del canale (terminal container) saranno equipaggiati con dotazioni di security specifiche per il controllo di merci, bagagli e provviste di bordo (scanner per container, metal detector a portale per passeggeri, sniffer per esplosivi, scanner per bagagli...).

Una volta verificata l'accessibilità e le possibilità di comunicazione con il sistema che verrà assegnato in dotazione alle Forze dell'Ordine (progetto c.d. "Interforze"), un sistema di comunicazioni privato ed adeguatamente protetto (ad es. secondo lo standard TETRA) potrebbe essere attivato, e sulla base di precisi accordi procedurali, affidato in dotazione a tutti i soggetti coinvolti in materia di security nel porto.

Con riferimento a questi interventi ed alla realizzazione del sistema di controllo degli accessi, a seguito dell'annunciata effettiva disponibilità delle somme necessarie alla loro realizzazione (cfr. art. 136, co. 6, disegno di legge finanziaria per il 2007), si sta procedendo ad individuare e ad avviare le più idonee ed opportune modalità e procedure di realizzazione (affidamento progettazioni, tipo di gara, ecc...) al fine di ultimare prima possibile i più urgenti.

Tuttavia, come già segnalato nel Piano integrato e nel precedente POT, un effettivo salto di qualità in tema di security potrà essere effettuato soltanto quando sarà risolto anche il terzo punto evidenziato dall'assessment: quello relativo all'organizzazione della security. Con riferimento a tale problematica occorre avviare con gli interessati un confronto per valutare l'opportunità di creare un soggetto cui partecipino tutte le imprese titolari di impianto portuale (ad esempio una società consortile), eventualmente con una partecipazione iniziale anche dell'Autorità Portuale. Tale nuovo soggetto potrebbe farsi carico, a titolo esemplificativo, delle seguenti attività non gestibili direttamente dall'Autorità Portuale:

- a) Acquisizione del servizio di vigilanza del porto (integrando quelli esistenti) e attivazione dei necessari collegamenti con la centrale di controllo;
- b) Coordinamento delle attività private di security;
- c) Cura di alcuni servizi generali (formazione, esercitazioni, ...);
- d) Assistenza alle imprese nella revisione ed aggiornamento dei PFSP;
- e) Manutenzione di tutti gli apparati di security utilizzati da privati (controllo accessi, sistemi di comunicazione, videosorveglianza, autovetture delle ronde).

Quale che sia l'organizzazione e l'attribuzione delle competenze che a livello istituzionale verrà data alla security portuale, pare indispensabile che un soggetto del tipo di quello brevemente delineato faccia il suo ingresso in campo.

Tale soggetto ed il suo braccio operativo, una volta individuate puntualmente le competenze assieme alle forze dell'ordine, dovrà essere l'unico punto di riferimento sia per queste ultime e per le amministrazioni pubbliche che per tutti gli operatori portuali.

Cap. 6 – Sicurezza e igiene del lavoro portuale

L'attività di vigilanza e controllo ai fini della sicurezza delle operazioni portuali svolte nell'area demaniale marittima di giurisdizione dell'Autorità Portuale, viene espletata nel rispetto di uno specifico programma annuale.

In particolare nel corso dell'anno sono state svolte le seguenti attività:

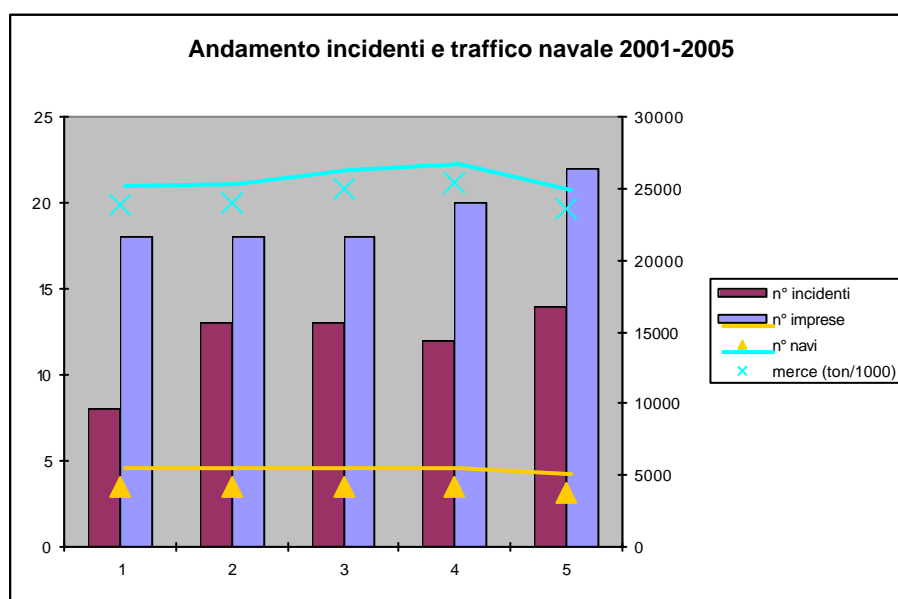
ispezione/controllo delle operazioni/servizi portuali	446
controllo, presso le imprese portuali, dei registri delle verifiche di legge delle apparecchiature di sollevamento utilizzate per le operazioni ed i servizi portuali	19
controlli in occasione di lavori con uso di fiamma in banchina in linea con quanto programmato	12

Il Comitato di Sicurezza e di Igiene del Lavoro Portuale ex art. 7 del D.Lgs.272/99 si è riunito una volta nel corso dell'anno avendo ad ordine del giorno la verifica dello stato di applicazione del protocollo di intesa per la limitazione delle emissioni e dispersione di polveri da merci polverulente in porto.

Sempre sul tema della limitazione delle polveri derivanti da attività portuali sono proseguite le attività del gruppo di lavoro (composto da rappresentanti della Provincia, del Comune, dell'Autorità Portuale e di ARPA) che dopo avere raccolto specifiche informazioni dagli operatori portuali in merito a tipologia e quantità delle merci polverulente movimentate ed attrezzature a tal fine utilizzate ha prodotto delle linee guida di comportamento.

I lavori proseguiranno con l'individuazione degli strumenti più idonei ed efficaci affinché tali linee guida vengano applicate dagli operatori portuali.

L'analisi dei dati relativi agli eventi incidentali occorsi nel 2005 ha consentito l'aggiornamento dell'andamento di tali eventi negli anni 2001 – 2005 (per il 2005 dato aggiornato al 15 dicembre) relazionato al traffico navale in ingresso, alle merci movimentate ed al numero complessivo di imprese autorizzate alle operazioni portuali.



Nell'ultimo hanno dei quindici incidenti occorsi quattro sono stati con infortunio di un addetto alle operazioni portuali

Ai sensi degli artt. 50 e 51 del decreto legislativo 272/99 nel corso dell'anno sono state rilasciate:

autorizzazioni all'esecuzione di lavori di sabbatura al fasciame esterno di navi in manutenzione riparazione e trasformazione, ai sensi dell'art. 50 del D.Lgs. 272/99	0
prescrizioni relative all'esecuzione di lavori di pitturazione a spruzzo airless su navi sottoposte ad operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione, ai sensi dell'art. 51 del D.Lgs. 272/99	20

Mentre i pareri interni espressi in materia di sicurezza ed igiene del lavoro relativamente ad istanze presentate dagli operatori portuali sono stati:

▪ istanze inerenti il demanio marittimo	21
▪ istanze inerenti il lavoro portuale	10

6.1 – Iniziative per regole comuni nei porti italiani

Seppure nel porto di Ravenna le condizioni di sicurezza siano complessivamente adeguate, anche grazie all'assidua azione dell'A.U.S.L. ed all'opera di concertazione promossa dall'Autorità Portuale, onde evitare che l'incolumità delle persone possa essere messa in pericolo da comportamenti che travalicano il limite della legalità, si stanno attuando ulteriori sforzi e si stanno adottando nuovi strumenti per garantire nel porto un buon livello di sicurezza dei lavoratori.

In questo contesto, si colloca, a seguito anche di un tragico incidente accaduto nel settembre 2006 al terminal traghetti e che ha comportato la morte di un giovane lavoratore, l'iniziativa sollecitata dalle organizzazioni sindacali, dalle Istituzioni cittadine e dalla Prefettura, di dotare lo scalo Ro-Ro di adeguati strumenti per il controllo dei pesi dei mezzi all'imbarco. Da ultimo, il servizio Medicina del Lavoro dell'A.U.S.L. ha prescritto all'impresa di verificare i carichi dei mezzi in imbarco "attraverso idonei strumenti" e – nelle more di tale provvedimento – di assumere "misure alternative atte ad *eliminare* il rischio per i lavoratori". L'Autorità Portuale ha dichiarato la propria disponibilità ad acquisire e posizionare tale strumento (una pesa in funzione dai primi giorni del novembre 2006) che è gestito dall'impresa portuale secondo quanto disposto dall'art. 34 del dlgs 272/99, purchè in un quadro di regole certe e condivise.

Premesso che l'incolumità delle persone che lavorano nel porto è la prima cosa che preme di salvaguardare e garantire, è intuibile che l'entrata in funzione di tale strumento ed il suo uso generalizzato potranno determinare negative conseguenze da un punto di vista commerciale nel momento in cui andrebbe ad erodersi parte del vantaggio competitivo del transito via nave rispetto al transito via strada (spesso ottenuto attraverso altri usi impropri: orari, velocità, ecc...).

Per questo l'Autorità Portuale sta cercando (sia a livello di ASSOPORTI – Associazione Porti Italiani – che a livello Ministeriale) di porre il tema al centro di una iniziativa coerente e rigorosa affinché in tutti i porti venga fatto rispettare in modo omogeneo il disposto dell'art. 34 del dlgs 272/99 e venga sollecitato con forza alle Autorità competenti il severo rispetto del codice della strada e degli altri provvedimenti riguardanti la sicurezza e la legalità dell'autotrasporto. Tale ultima

iniziativa è tra l'altro caldeggiata in modo pressante dalle stesse organizzazioni locali dell'autotrasporto, alla luce anche di quanto previsto dal dlgs 286/05.

6.2 - Ambiente

Il recente D.Lgs 182/03 attuativo della direttiva 96/82/CE sui rifiuti prodotti dalle navi individua l'Autorità Portuale, dove esistente, quale autorità competente in relazione a quanto previsto dal decreto.

Nel corso dell'anno a seguito dell'approvazione del Piano per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico da parte della Provincia di Ravenna sono stati avviati e conclusi i procedimenti di gara pubblica per l'assegnazione dei servizi di raccolta dei rifiuti solidi e liquidi prodotti dalle navi e dei residui del carico.

Nel novembre del 2005 i due nuovi concessionari hanno avviato i nuovi servizi di raccolta.

Infine all'inizio dell'anno è stata accettata la richiesta di affiliazione dell'Autorità Portuale di Ravenna ad ECOPORTS, progetto della fondazione EcoPorts Foundation (EPF) che promuove progetti volontari in campo ambientale.

6.3 - Sicurezza della Navigazione

Anche nel 2006 la sicurezza della navigazione in atterraggio e nel canale ha potuto avvalersi in modo efficace dei PPU (Portable Pilot Unit) forniti dall'Autorità Portuale al Corpo Piloti, consentendo di affrontare validamente situazioni di scarsa o nulla visibilità e di incrementare quindi sia la sicurezza che la operatività del porto.

Tali sistemi, unitamente all'AIS (Automatic Identification System) permette un complessivo ottimale controllo della navigazione in condizioni di sicurezza, ponendo il porto di Ravenna all'avanguardia nella portualità italiana.

Del nuovo sistema nominato TCS (Traffic Control System) si è in attesa della approvazione da parte della regione Emilia Romagna della progettazione preliminare e del rinnovo della convenzione.

Cap. 7 – Riqualficazione dei waterfront

L'Autorità Portuale di Ravenna - come committente o concedente - ed il Comune di Ravenna sono impegnati nella realizzazione di una serie di progetti infrastrutturali che mirano ad un recupero dei waterfront, in un contesto nel quale il porto si colloca all'interno del tessuto urbano in maniera non intrusiva e nel quale dunque si vogliono valorizzare le potenzialità di positiva integrazione tra città ed ambito portuale.

In questa prospettiva, lungo l'asta del Candiano si è investito e si sta investendo significativamente in progetti finalizzati all'armonizzazione della vocazione urbana, turistica e commerciale di queste aree. Il tutto in una visione complessiva e coerente d'insieme che ha creato l'ideale presupposto alla stretta e positiva collaborazione tra Autorità Portuale, Comune, Provincia e CCIAA di Ravenna. Una collaborazione all'interno della quale trova spazio l'intervento dei privati, dando vita ad iniziative pubblico/private che, in un quadro complessivo di scarsità di risorse, quale quello attuale, diventano indispensabili volano dello sviluppo economico del territorio.

I progetti che si stanno attuando o sono in fase di elaborazione sono:

- Marinara, il nuovo grande porto turistico di Marina di Ravenna, per il quale si stanno realizzando gradualmente le opere a terra e si sta provvedendo al completamento dei pontili, nei tempi previsti dal progetto;
- Viale delle Nazioni a Marina di Ravenna, per il quale sta proseguendo l'operazione di riqualficazione urbanistica avviata dal Comune, con la predisposizione e realizzazione di appositi piani di recupero per il tratto terminale del Viale, a ridosso dell'area portuale;
- Il Piano Unitario Esecutivo di iniziativa Pubblica (P.U.E.P.) di Porto Corsini, relativo alla riqualficazione ed al riordino urbano di questa area, per il quale si sta completando l'iter autorizzativo da parte del Comune; Nello specchio acqueo frontistante la nuova area si svilupperanno un attracco per navi da crociera, un molo d'ormeggio per imbarcazioni di servizio ed uno spazio per la nautica minore.
- La cosiddetta "passeggiata" nel tratto compreso tra l'abitato di Marina di Ravenna e la confluenza del Canale Piombone, in seguito all'allargamento del Canale Candiano nel medesimo tratto, per il quale si sta dando corso ai lavori per la realizzazione di un nuovo lungo percorso pedonale e ciclabile, collocato in fregio all'acqua, che dal centro di Marina di Ravenna si spinge fino alla Fabbrica Vecchia e, inoltrandosi per qualche chilometro verso l'entroterra, si dirige verso la Piallassa della Baiona, in un continuum tra paesaggio vallivo, portuale ed industriale;
- Il Molo Guardiano sud a Marina di Ravenna, per il quale si sta procedendo alla redazione del progetto esecutivo relativo all'arredo e per il quale il Genio Civile Opere Marittime procederà al completamento dell'opera di innalzamento del molo stesso;
- Il progetto per la realizzazione di un distretto per la cantieristica per la nautica da diporto nell'area "ex Sarom". Progetto che prevede l'insediamento di un ampio centro produttivo, dotato di un sistema logistico efficiente e di una razionale connessione alla viabilità esterna ed alla zona portuale, e che contribuirà a riqualficare il canale integrandosi con il recupero della Darsena di città.
- La riqualficazione della Darsena di città, progetto attraverso il quale si darà vita ad un waterfront lungo due chilometri in grado di riavvicinare i ravennati al ramo d'acqua che lambisce il centro storico della città e dove troveranno spazio attività commerciali oltrechè luoghi di incontro e lunghi percorsi pedonali;
- ed in ultimo il progetto per la riqualficazione dell'area del mercato ittico, quella delle cosiddette "pescherie", per il quale sono da definire con la Soprintendenza per i Beni Ambientali ed il Paesaggio gli ambiti di intervento.