



# **PIANO OPERATIVO TRIENNALE**

**Revisione Annuale (2008-2010)**

Approvato con Delibera n. 11  
Comitato Portuale del 16 luglio 2008



## **Cap. 1 Evoluzione degli scenari di riferimento**

### 1.1 Scenari di traffico – Il posizionamento di Ravenna

Secondo le stime prodotte dall'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO), nel 2007 l'economia mondiale è cresciuta ad un tasso del 3,4%, in leggera diminuzione rispetto all'anno precedente. Ciò è stato determinato dalla decelerazione della domanda nelle regioni maggiormente sviluppate e dal peggior risultato conseguito - a partire dal 2002 – dall'economia statunitense. In Asia, invece, come accaduto da alcuni anni a questa parte, Cina ed India hanno continuato a registrare le migliori prestazioni.

Il rallentamento della situazione macroeconomica complessiva è stato il principale fattore che ha compresso l'espansione del commercio mondiale che nel 2007 è cresciuto dell'5,5%, quasi tre punti in meno rispetto al 2006 ma comunque in linea con le medie registrate negli ultimi dieci anni. In termini regionali si segnala anche per il 2007 che la più alta percentuale di crescita della produzione spetta ai Paesi dell'ex blocco sovietico con l'8,4%, oltre al doppio della media mondiale. Questo dato conferma, per l'ottavo anno consecutivo, il trend ottenuto dall'area e ciò grazie soprattutto allo sviluppo del settore energetico. I migliori tassi di esportazione, invece, sono stati registrati dai Paesi asiatici, anche se l'espansione della Cina è stata meno dinamica nel 2007 rispetto all'anno precedente. Il commercio europeo ha significativamente rallentato nel 2007 con una crescita inferiore di circa la metà rispetto a quanto avvenuto nel 2006, soprattutto in termini di scambi intra-comunitari. Va tuttavia segnalato che in Europa si possono individuare almeno tre differenti tipologie di aree che presentano tassi di crescita anche molto differenti tra loro. L'area più dinamica è rappresentata dai Paesi che appartengono alla fascia orientale (dalla Finlandia, agli stati baltici fino alla Turchia) e che beneficiano sia della prossimità (o del recente ingresso) con l'UE che del consistente aumento delle importazioni nei Paesi dell'ex blocco sovietico. La seconda area è rappresentata da Germania e Gran Bretagna i cui tassi di crescita sono superiori alla media europea, mentre Francia e Irlanda e, in maniera più misurata, Italia e Spagna, presentano situazioni meno dinamiche.

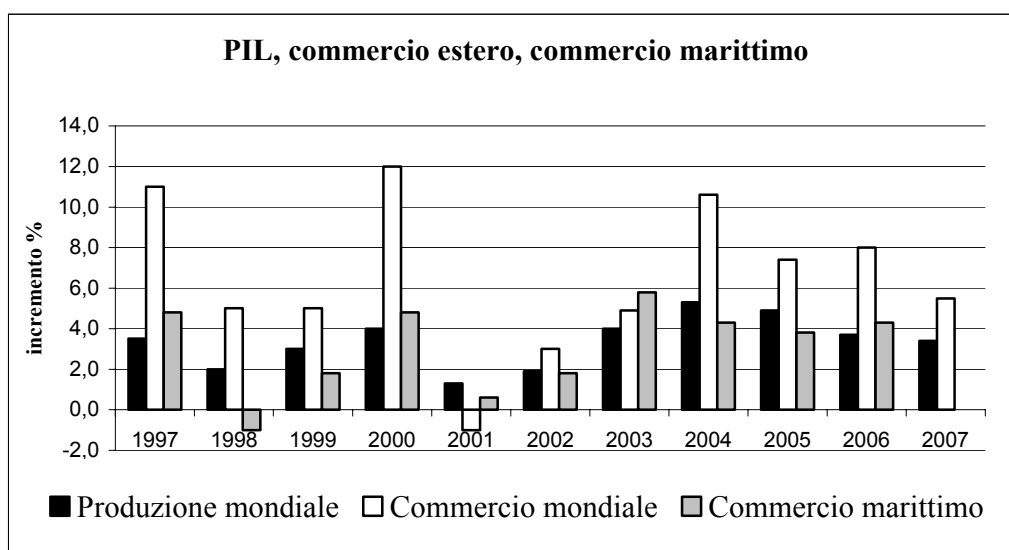
Le previsioni per il 2008 ed il 2009 dell'International Monetary Found (IMF) sono influenzate dalle continue turbolenze in corso nel settore finanziario che, originatesi negli Stati Uniti con la crisi dei mutui subprime e con le conseguenti perdite del settore bancario hanno determinato, soprattutto nel quarto trimestre del 2007 e nel primo trimestre del 2008, una sensibile flessione dell'economia interna sia nel settore manifatturiero che

edilizio, con pesanti conseguenze su occupazione e consumi. Ciò sta avendo ripercussioni anche in Europa e Giappone dove tutti i principali indicatori economici mostrano segnali di rallentamento.

In particolare, nell'ultimo rapporto prodotto, l'IMF ha anticipato per l'economia statunitense una ipotesi di recessione, rimandando al 2009 i primi segnali di ripresa.

Il medesimo rapporto, che è stato fortemente contestato in Italia (a causa della scarsa consistenza degli indici previsti, indici comunque sostanzialmente confermati anche in sede UE), attribuisce al nostro Paese una pressoché totale stagnazione con una crescita dello 0,3% sia per il 2008 che per il 2009.

L'IMF prevede un periodo di grande incertezza e sta continuamente rivedendo al ribasso tutte le stime per il prossimo biennio, non escludendo ulteriori peggioramenti della situazione economica mondiale, derivata anche dalle dinamiche inflattive in corso nonché dall'andamento dei prezzi dei prodotti energetici ed alimentari.



Nel 2006 nel mondo sono state trasportate via mare 7,4 miliardi di tonnellate di merce (il 36% di rinfuse liquide) con un aumento rispetto all'anno precedente del 4,3%. Complessivamente i Paesi sviluppati hanno contribuito per il 58% al totale delle merci sbarcate e per il 36% a quelle imbarcate.

Al consueto dinamismo del settore contenitori (+13,5%), si è aggiunta per il 2006 l'aumento delle rinfuse solide (+5,7%), dipeso soprattutto dalla forte produzione di acciaio e dalla crescita costante della domanda di carbone da riscaldamento.

Le tonnellate migliaia complessivamente scambiate ammontano a 30,69 miliardi con un incremento del 5,5%, fattore che, come avvenuto l'anno precedente, continua a testimoniare una crescita degli scambi extra-regionali. Focalizzando l'attenzione sulla Cina, ad esempio, si evidenzia una quota crescente di import di prodotti petroliferi dai Paesi dell'America Latina e dall'Africa, il raggiungimento dei limiti di capacità sulla relazione con l'Australia per il minerale di ferro, che costringe la Cina ad approvvigionarsi in Paesi più lontani quale il Brasile. A ciò si aggiunge il fatto che il Paese sia diventato un consumatore di carbone, fatto che determinerà per le nazioni limitrofe dell'area asiatica la necessità crescente di cercare altre fonti di approvvigionamento rispetto ai mercati tradizionali. Ne consegue che questa tendenza all'incremento delle tonnellate migliaia è destinata a permanere nel futuro, anche a parità di volumi scambiati.

In termini di volumi, il traffico containerizzato ha raggiunto nel 2006 1,13 miliardi di tonnellate trasportate, confermando la crescita media a doppia cifra registrata negli ultimi 20 anni e raggiungendo ormai il 25% del totale delle merci secche trasportate via mare. Secondo l'istituto di consulenza inglese Drewry Shipping Consultant il traffico containerizzato rappresenta ormai il 70% del valore del trasporto internazionale marittimo. Nel 2006 sono stati movimentati circa 129 milioni di TEUs su un totale portuale di circa 440 milioni di TEUs. Sempre secondo il medesimo istituto nel 2008 si dovrebbe raggiungere la quota di 157 milioni di TEUs. Il segmento più dinamico per questo tipo di traffico è rappresentato dalla rotta Asia-Europa (+15%) seguito da quella Asia-Stati Uniti (+12%) mentre le direttrici opposte registrano tassi di crescita molto inferiori (compresi tra un terzo e la metà). Viene previsto inoltre un forte incremento degli scambi Asia-Africa, in relazione al numero degli accordi commerciali sottoscritti, soprattutto dalla Cina.

Facendo seguito a quanto già rilevato in occasione di precedenti aggiornamenti del POT, per quanto riguarda le concentrazioni armatoriali nel settore dei contenitori, da un'analisi degli ordinativi in essere per nuove costruzioni si evince come - politiche di M&A a parte - tale fenomeno sia destinato a consolidarsi anche nei prossimi anni.

Analogo sviluppo sta caratterizzando anche il settore terminalistico dove, oltre alla già citata capacità espansiva di DP World, si sottolinea l'acquisizione di un 20% delle quote azionarie di Hutchinson (n° 1 nel mondo) da parte della PSA di Singapore (n° 2 del mondo).

Si segnala inoltre l'ingresso di alcuni tra i principali fondi di investimento mondiali sia nel settore terminalistico (non soltanto riguardante i contenitori), sia armatoriale.

A livello nazionale il movimento delle merci transitate per i principali porti italiani, nel periodo 2002-2007, è passato da 442 a 509 milioni di tonnellate, con una crescita media annua del 2,9%. Le merci varie rappresentano il segmento a più elevato dinamismo (+6,1%) mentre meno evidente è l'aumento delle rinfuse solide (+2,0%) e delle rinfuse liquide (+0,2%). Prescindendo dal ruolo svolto dai porti di transhipment – con riferimento al solo traffico contenitori (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari) – si evidenzia una sensibile differenza di passo tra le tre macro-aree in cui usualmente viene diviso il nostro Paese: Tirreno, Adriatico, Isole. I porti tirrenici (+3,7%) ed isolani (+2,9%) infatti, registrano tassi di incremento più elevati rispetto a quelli adriatici (+2,0%) in termini di tonnellaggio totale movimentato. La portualità adriatica - nel periodo considerato - è in calo nelle rinfuse liquide (-0,5%), mentre cresce del 2,4% nelle rinfuse solide e del 5,4% nelle merci varie. Nel settore dei contenitori i porti di transhipment aumentano quasi del 6,0% all'anno, mentre i c.d. "porti diretti" del Tirreno (+4,5%) crescono come quelli dell'Adriatico (+4,6%).

In tale settore va tuttavia segnalato il rilevante incremento registrato dai porti dell'Alto Adriatico nel 2007, ancorchè su livelli volumetrici complessivi sensibilmente inferiori a quelli dei porti tirrenici.

Nei 5 anni considerati il porto di Ravenna (fatta eccezione per la movimentazione di prodotti petroliferi per la Centrale Enel di Porto Tolle) è cresciuto mediamente del 3,6%, un dato superiore sia a quello registrato dai porti adriatici sia a quello nazionale.

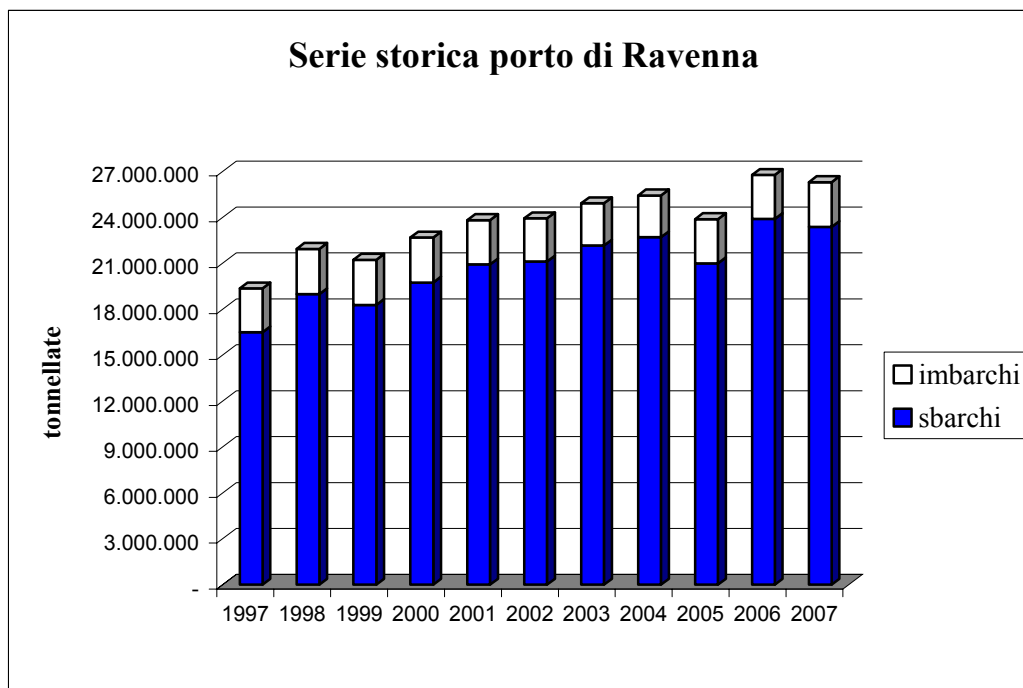
Come più volte rilevato tale aumento è ascrivibile in via quasi esclusiva all'incremento, tra le rinfuse solide, dei minerali greggi materiali da costruzione (e tra essi in particolare feldspato e ghiaia) e, per le merci varie, dei prodotti metallurgici.

Giova nuovamente segnalare che la concentrazione dell'offerta su una gamma piuttosto ristretta di tipologie merceologiche, in particolare le due sopra-richiamate, espone il porto al rischio di una possibile volatilità in relazione all'andamento di un numero limitato di prodotti e/o mercati.

Va comunque sottolineata la migliore prestazione raggiunta nel 2007 nel movimento di contenitori, grazie anche ad una quota non trascurabile di traffico di transhipment, che ha consentito a Ravenna di migliorare il record precedente che risaliva a metà degli anni '80.

Le statistiche prodotte dalla European Sea Ports Organisation (ESPO) attribuiscono un ruolo di assoluta rilevanza per Ravenna nel panorama della portualità europea, collocandola al settimo posto continentale (seconda dopo Taranto) per il traffico di merci varie non unitizzate nel 2006, al quattordicesimo posto assoluto (secondo italiano sempre

dopo Taranto) per la movimentazione di rinfuse solide e al nono posto europeo e primo italiano per incremento percentuale di traffico containerizzato nel 2007.



## 1.2 Scenari strategici e finanziari per la portualità italiana

Nel trasporto marittimo, come già anticipato in precedenza, stiamo assistendo da tempo a consistenti fenomeni di integrazione verticale ed orizzontale (basti pensare alle grandi fusioni/acquisizioni avvenute negli ultimi anni nel settore delle shipping companies o in quello dei gestori di terminal).

In tale contesto, i porti non operano più in un ambiente isolato, ma sono costretti ad affrontare le stesse forze competitive tipiche di ogni impresa industriale.

In particolare, il potere contrattuale in mano agli users dei porti ed ai fornitori di servizi, grazie ai processi di concentrazione in atto, ha messo i porti in una situazione di pressione costante in ragione di richieste di investimenti infrastrutturali oppure di riduzione delle tariffe. L'integrazione produce il risultato che poche compagnie sono in grado di esprimere una "potenza di fuoco" tale, in termini di volumi di traffico, da risultare difficile per un porto trattare su una base negoziale paritaria. Le compagnie (ma anche gli operatori globali) continuano a chiedere ai porti di anticipare, o quanto meno assecondare, le scelte armatoriali, soprattutto in relazione al gigantismo navale.

Ciò richiede in termini di investimenti e di regole un grandissimo impegno, che non sempre è subordinato al raggiungimento di risultati. Spesso, quindi, ai porti, vengono richieste

azioni paragonabili al partecipare ad una "lotteria": per vincere si deve comprare il biglietto senza però avere alcuna garanzia di successo.

Alcuni autori suggeriscono che, nell'attuale fase competitiva, i porti dovrebbero andare oltre ai tradizionali approcci ed imitare in qualche modo le strategie delle compagnie di navigazione; in sostanza far fronte comune, attraverso accordi e collaborazioni, allo strapotere delle medesime. E' chiaro che si tratta di una operazione difficile, visto che i porti sono organizzazioni diverse tra loro, che rispondono a domande di mercato differenti e che talvolta riflettono anche interessi nazionali particolari. Sono comunque ancora rari gli esempi di concreta applicazione di una tale politica.

Come suggerito anche dalla Banca Mondiale una delle modalità che hanno i porti per diminuire il rischio di investimenti dagli incerti ritorni è quella di ricorrere sempre più frequentemente a strumenti concorsuali o a forme di partnership pubblico/privato in cui gli schemi contrattuali diventano le basi per il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Di ciò è concreta testimonianza la fase attuale che vede nel mondo bandire gare per la gestione di terminal con assidua frequenza.

A livello nazionale da anni si sente l'esigenza di attuare una vera e propria politica dei trasporti integrata entro la quale collocare anche le azioni da intraprendere nel settore marittimo.

Gli avvicendamenti nella conduzione politica hanno prodotto linee di pianificazione e programmazione che spesso sono rimaste soltanto sulla carta (quando esplicitate) senza consentire che si superasse una situazione contingente legata ad alcuni grandi emergenze ma al contempo trascurando di avviare, in parallelo, una programmazione di più lungo respiro in grado di contemperare sia le risorse disponibili e/o le forme di finanziamento possibili, che i partenariati.

Il settore della portualità nazionale, pur se caratterizzato da numeri e cifre che lo pongono (quantomeno in relazione ai quantitativi movimentati) tra i principali attori in campo europeo, si presenta frazionato e scoordinato in un quadro complessivo in cui tendono ad essere privilegiati i desiderata locali in un contesto in cui ogni porto si candida a diventare terminale per ogni tipo di merce. E' chiaro che, in assenza di un disegno complessivo, i rischi che derivano da una simile situazione possono determinare doppioni di investimenti, a trascurarne altri, a non ricercare le economie di scala, a finanziare interventi a basso o nullo ritorno economico, e/o sociale, e/o ambientale. I porti italiani, quindi, tendono a collocarsi, partendo da posizioni individuali, entro un contesto competitivo a scala

mondiale in cui la dimensione e la taglia spesso risultano essere un fattore determinante per potersi <sedere al tavolo da gioco>, con evidenti difficoltà di relazionarsi in termini positivi.

Se questo vale allo stadio attuale, in cui sostanzialmente alla portualità nazionale viene chiesto di dare una risposta soddisfacente (o quantomeno sufficiente, e la cosa non è neppure univocamente riconosciuta) soltanto alle esigenze poste dai diversi settori produttivi nazionali, tanto maggiore appare in termini di lacunosità la prospettiva di assumere la funzione di piattaforma logistica mediterranea con l'Italia vista quale punto di ingresso meridionale all'Unione Europea.

Il ruolo e le funzioni delle Autorità Portuali italiane potrebbero essere destinati a cambiare nel prossimo futuro (ovviamente anche attraverso una revisione della Legge 84/94), come sta accadendo anche per altre realtà europee, pur tenendo conto delle peculiarità - spesso nazionali - dei diversi modelli di governance dei porti. Tale prospettiva è testimoniata anche dal titolo della sessione principale della prossima conferenza dell'unione dei porti europei (ESPO), che sarà incentrata sulle strategie delle autorità portuali "beyond the landlord".

Oggi infatti si rileva come alcune autorità portuali europee - pur adottando un simile modello organizzativo - stiano assumendo anche attitudini e comportamenti commerciali, in diretta concorrenza quindi con il settore privato.

Un secondo elemento su cui ci si sta confrontando riguarda l'estensione della competizione portuale anche agli hinterland territoriali dei porti stessi. Ciò in ragione del fatto che il porto non è più visto soltanto come un elemento isolato ma piuttosto come parte integrante di una catena la cui performance complessiva ne determina la scelta da parte degli utilizzatori. Ne consegue quindi che alcuni porti si stanno attrezzando per migliorare l'offerta interna di collegamenti trasportistici e/o di servizi logistici.

Non manca infine una nuova attenzione anche per le operazioni immobiliari, soprattutto (ma non solo) in relazione all'ambito territoriale di confine tra le parti più antiche del porto e le città.

L'eterogeneità dei modelli di governo dei porti europei è comunque destinata a rimanere tale anche in futuro in quanto, anche in tempi molto recenti, la Commissione UE ha stabilito che "non intende intervenire per armonizzare uno scenario siffatto poiché sarà a livello nazionale che verrà scelto quale è il miglior sistema di gestione dei porti".

In termini finanziari la principale novità emersa dalla Legge Finanziaria 2008 è l'introduzione del c.d. federalismo fiscale per i porti, una norma (fortemente sostenuta

dalla Regione Liguria) la quale prevede che, per il finanziamento di investimenti per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti nonché nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti stessi, venga attribuito alle Regioni l'incremento delle riscossioni su Iva ed accise relative alle operazioni nei medesimi porti e negli interporti, attraverso la costituzione di un apposito fondo. A ciascuna Regione spetta comunque l'80% dell'incremento delle riscossioni nei porti nel territorio regionale. Senza riprendere a tal fine le considerazioni già espresse da Assoporti in merito a tale normativa, giova innanzitutto segnalare in termini sintetici tre aspetti:

- a) il meccanismo è incerto nella sua quantificazione economica perché, per poter essere avviato è soggetto ad una previsione di entrate da farsi di anno in anno a cura del Ministero dell'Economia;
- b) non consente la possibilità di pianificare impegni finanziari con terzi per la realizzazione di opere che interessino più annualità;
- c) l'Iva pagata in un porto non sembra essere un parametro sufficientemente rappresentativo della "bontà" o capacità del porto stesso, stante anche l'attuale normativa doganale (dichiarazioni di intenti, compensazioni, extra-territorialità, ecc.);
- d) la attribuzione alle singole Regioni di importanti compiti di regia nei processi di programmazione portuale rischia di determinare l'abdicazione da parte dello Stato di quei necessari adempimenti che, invece, si continua a ritenere indispensabili per poter pensare alla portualità italiana in una ottica di sistema Paese.

Per altro la norma introduce una interessante novità concettuale, che la legislazione italiana aveva scarsamente evidenziato nel passato, e potenzialmente in grado di influenzare, anche in termini radicali, le future politiche di programmazione (anche se per poterlo compiutamente affermare occorrerà attendere di conoscere nel tempo l'entità del gettito di cui si tratta), e cioè che le merci – almeno in termini di impatto economico - non sono tutte eguali da cui, come recitava uno slogan del porto di Rotterdam sul finire degli anni '80, uno degli obiettivi del porto era quello di passare "from a port of tonnage to a port of value".

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

Gli scenari della portualità italiana, già delineati negli ultimi anni nei loro aspetti problematici e contraddittori (livelli elevati di potenzialità a fronte di perdita di competitività, lentezza nell'adeguamento infrastrutturale) dovranno essere affrontati a livello parlamentare e governativo.

E' auspicabile una linea di intervento che privilegi quei progetti che hanno un fondamento obiettivo e una concreta possibilità di incontro con le dinamiche di mercato, e che vedono un consistente intervento di capitali privati.

In una logica di questo tipo Ravenna può presentarsi con alcuni punti di forza, in parte consolidati, in parte da consolidare e portare a compimento.

Il progetto strategico di sviluppo del porto (fondali, nuovo terminal container, by pass, collegamenti ferroviari, distripark) è inserito negli strumenti della programmazione nazionale.

Ravenna gode di una ottima capacità di concertazione e condivisione istituzionale, fattore indispensabile per la certezza degli investimenti pubblici e privati.

La presenza di aree libere per il progetto di sviluppo è un significativo fattore di vantaggio competitivo.

il rapporto con operatori di livello locale e internazionale (Sapir e Contship), che hanno dichiarato una concreta disponibilità a forti investimenti, è un elemento che dovrebbe costituire una positiva discriminante nella allocazione di risorse pubbliche statali.

Tali elementi, che vanno comunque consolidati e di cui occorre rafforzare le coerenze interne, dovranno essere alla base del confronto istituzionale che è necessario aprire tempestivamente nei prossimi mesi, a partire dal dato positivo dell'inserimento del progetto strategico di sviluppo del porto e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari nei principali strumenti nazionali di programmazione (Atto aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Emilia-Romagna) oltreché dallo studio avanzato di concertazione avvenuta dal 2006 tra Autorità Portuale, Regione, Enti Locali, Sapir e Contship.

## Cap. 2 – L'attuazione del P.O.T. 2007-2009

### 2.1 Attuazione dei progetti e degli investimenti

Lo stato di attuazione del POT è riportato nello schema seguente, relativo ai principali interventi.

#### 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	€ 38.393.000	I lavori in corso si stanno sviluppando come da programma
Approfondimento fondali del porto canale di Ravenna e realizzazione del nuovo terminal container	€ 120.000.000	E' già stato predisposto il progetto preliminare delle banchine e del raccordo ferroviario del nuovo terminal. Il PR.P. 2007 che recepisce i nuovi profili di sponda ed i maggiori fondali, adottato il 09.03.2007, è stato esaminato dal C.S.LL.PP. nella seduta del 09.05.2008 in esito è emersa la richiesta di integrazioni progettuali già presentante da parte dell'Autorità Portuale
Approfondimento canale Piombone: 1° lotto - Sistemazione funzionale del Canale Piombone in prima attuazione del P.R.P.	€ 22.000.000	E' stato predisposto il progetto per la sistemazione funzionale del canale Piombone in prima attuazione del P.R.P. ed ottenuta l'approvazione dal C.S.LL.PP. Conclusa la procedura di V.I.A. sulla Piallassa si potrà dar corso all'appalto delle opere
Approfondimento canale Piombone: 2° lotto - Risanamento della Piallassa Piombone e separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura naturale	€ 7.700.000	Sono stati completati il progetto definitivo ed il S.I.A. Una volta concluso positivamente il V.I.A. si potrà dar corso all'appalto delle opere
Smaltimento materiale di dragaggio in cassa di colmata lottizzazione ovest Piomboni	€ 8.940.000	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. I lavori sono in corso e procedono come da programma
<b>Totale</b>	<b>€ 197.033.000</b>	

**Nuove banchine**

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Opere di protezione a mare di Porto Corsini 1° e 2° stralcio – Completamento	€ 9.600.000	I lavori sono stati consegnati in data 28.04.2008
Opere di protezione a mare di Porto Corsini 3° stralcio	€ 28.700.000	Il 2° lotto (pontile crociere € 20.000.000,00), già adeguato al nuovo P.R.P., è pronto per l'appalto. Il progetto del 1° lotto (pontili di servizio € 8.700.000,00) deve acquisire l'autorizzazione e la necessaria copertura finanziaria
Realizzazione nuove banchine in Penisola Trattaroli in ampliamento di quelle esistenti (primi 300 m del nuovo terminal container)	€ 8.350.320	I lavori sono in corso e procedono come da programma
Realizzazione nuove banchine in Penisola Trattaroli in ampliamento di quelle esistenti (ulteriori 300 m del nuovo terminal container)	10.000.000	E' stato sviluppato il progetto esecutivo
<b>Totale</b>	<b>€ 56.650.320</b>	

**Miglioramento delle condizioni di navigabilità**

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Gestione, manutenzione e razionalizzazione degli impianti di illuminazione, segnalazione e controllo	€ 4.000.000	I lavori sono in corso
Potenziamento attrezzature di supporto alla sicurezza della navigazione in canale	€ 750.000	E' stato sviluppato il progetto delle opere ed una volta ottenute le necessarie autorizzazioni si potrà dar corso all'appalto
<b>Totale</b>	<b>€ 4.750.000</b>	

## I collegamenti del porto

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Ristrutturazione della strada Baiona	8.621.042	I lavori si sono conclusi nel maggio 2008
Realizzazione del nuovo ponte mobile sul Canale Candiano	€ 11.000.000	Sono stati approvato il progetto esecutivo sviluppato dall'impresa esecutrice e consegnati i lavori in data 31.03.2008
Nuovo collegamento tra SS.67 e SS.309 (DIR) in by-pass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna	€ 170.000.000	E' in corso la predisposizione da parte del Comune di Ravenna dell'avviso di ricerca di un promotore
<b>Totale</b>	<b>€ 189.621.042</b>	

## Interventi di manutenzione

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Gestione e manutenzione delle aree demaniali	3.450.000	In appalto
Manutenzione dei fondali del porto canale di Ravenna	€ 2.925.000	I lavori sono in corso
Sistemazione delle strade principali di collegamento fra l'area portuale e la viabilità esterna del porto	€ 744.500	E' stato acquisito il progetto del 3° stralcio (Via della Battana)
Potenziamento dell' illuminazione del canale Piombone	€ 250.000	Causa vertenze giudiziarie in merito all'aggiudicazione e conferimento a società terza dell'impresa vincitrice i lavori hanno ancora potuto avere inizio solo da poco.
Realizzazione traliccio per sistema luminoso guida accesso al porto (PEL)	€ 95.000	L'intervento avviato in data 14.11.2007 si è concluso in data 11.01.2008
Realizzazione di struttura off-shore per l'esecuzione di prove "Bollard Pull"	€ 450.000	I lavori consegnati in data 25.10.2007 si è concluso in data 30.05.2008
Intervento di manutenzione straordinaria su segnalamenti marittimi nel porto di Ravenna	€ 92.000	L'intervento avviato in data 10.10.2007 si è concluso in data 04.02.2008
Demolizione "dente" banchina c.d. Setramar	€ 400.000	L'intervento è in fase di appalto
<b>Totale</b>	<b>€ 8.406.500</b>	

### Adeguamento delle banchine e delle protezioni di sponda esistenti

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Banchina in Largo Trattaroli sinistra canale Candiano – Completamento opere di urbanizzazione	586.300	I lavori sono in corso
Rifacimento protezione di sponda dall'attracco del traghetto alla confluenza con la Darsena Baiona a Porto Corsini	€ 9.200.000	E' attualmente in corso l'adeguamento del progetto a suo tempo approvato per fondali a -11,50 mt., alle previsioni del P.R.P. 2007
Adeguamento banchine operative e miglioramento condizioni sicurezza navigazione - 1° stralcio	€ 10.850.000	Il progetto del 1° lotto (Banchina Bunge € 5.420.000,00) ha ottenuto le necessarie approvazioni ed è in fase d'appalto. Quello del 3° lotto (Banchine Petra, Sapir. T.C.R., Setramar, Docks Cereali) è in corso di revisione per l'adeguamento al P.R.P. 2007 Per il 2° lotto (Banchina Marcegaglia) è stata sviluppata la progettazione preliminare
Adeguamento banchine operative e miglioramento condizioni sicurezza navigazione - 2° stralcio	€ 15.000.000	La progettazione è ancora da sviluppare
Completamento darsena SX Baiona	€ 2.800.000	E' stato predisposto il progetto definitivo ed espletate le procedure d'esproprio
Arredo del molo guardiano sud a Marina di Ravenna	€ 4.333.000	E' stata sviluppata la progettazione definitiva. Si sta verificando la possibilità di project financing
Riqualificazione waterfront: Sistemazione aree demaniali		La progettazione è da sviluppare in relazione al RUE e POC
Riqualificazione waterfront: Completamento banchine a Marina di Ravenna	€ 900.000	Il lavori sono conclusi in data 17.01.2008
Riqualificazione waterfront: Opere di urbanizzazione a Porto Corsini	€ 2.293.000	Il progetto urbanistico sviluppato dall'Autorità Portuale di Ravenna è all'esame del Comune di Ravenna per la necessaria autorizzazione
<b>Totale</b>	<b>€ 45.962.300</b>	

**Security**

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Sistema integrato di controllo degli accessi	€ 1.200.000	E' stato sviluppato il progetto esecutivo ad opera della ditta aggiudicataria
Piano di sicurezza integrato	€ 4.206.175	Si rimanda al capitolo 8
	<b>€ 5.406.175</b>	

**Valorizzazione delle aree demaniali e per lo sviluppo della logistica**

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Piano unitario particolareggiato nell'avamposto di Porto Corsini		E' stato predisposto il PUEP dell'area ed il progetto preliminare delle opere di urbanizzazione in corso di autorizzazione
Realizzazione cittadella della nautica		E' stato predisposto il progetto urbanistico dell'area.
Potenziamento zona portuale nella Piallassa Piombone	€ 19.806.500	L'opera già progettata manca della copertura finanziaria
Area attrezzata per l'autotrasporto ed altre iniziative connesse allo sviluppo della logistica e delle autostrade del mare	€ 3.555.000	E' stato predisposto il Piano Particolareggiato in corso di autorizzazione
Potenziamento terminal traghetti	€ 14.730.000	Sono stati realizzati gli adeguamenti funzionali della banchina, gli apprestamenti per la security ed interventi sull'illuminazione.
Realizzazione di Distripark	€ 15.000.000	E' stata sviluppata un'ipotesi di dimensionamento delle aree necessarie in base alle previsioni del P.R.P. 2007 attualmente al vaglio del Comune di Ravenna
<b>Totale</b>	<b>€ 53.091.500</b>	

## **Cap. 3 Azioni, strumenti e investimenti per lo sviluppo del porto**

### 3.1 Piano Regolatore Portuale

Il nuovo P.R.P., adottato il 9.03.2007 ed inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 16.10.2007 è stato esaminato in assemblea generale nella seduta del 09.05.2008. Sono state prodotte le integrazioni richieste e si è in attesa della valutazione conclusiva. Successivamente, aperta la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, sarà necessario un attento monitoraggio dell'iter procedimentale per consentirne – attraverso tutti gli interventi tecnici e istituzionali possibili – una conclusione in tempi ragionevoli.

L'esperienza della Variante 1998 impone la massima attenzione in questa direzione.

D'altronde, un'approvazione del P.R.P., senza stravolgimenti e in tempi giusti, è un requisito essenziale per poter dare corso alla concretizzazione del progetto di sviluppo strategico del porto, al reperimento delle risorse pubbliche necessarie, al consolidamento del rapporto con gli operatori privati ed alle ulteriori fasi di concertazione.

### 3.2 Progetti strategici

Il P.R.P. contiene la previsione di alcuni dei più importanti progetti strategici su cui è impegnata da tempo l'Autorità Portuale, mentre altri sono in corso di approvazione o in esecuzione.

Nel corso del primo caso ci si riferisce all'*approfondimento dei fondali a -14,50, alla realizzazione del nuovo terminal container e della connessa piattaforma logistica (distribuzione)*.

Nel secondo caso ricadono il progetto di *approfondimento e potenziamento della zona portuale in Piazzola Piombone nonché risanamento della parte ambientale* (la cui procedura di V.I.A. è attualmente in fase avanzata) e la realizzazione del *cittadella della nautica* (il cui progetto promosso dall'Autorità Portuale è stato sottoposto agli altri proprietari per definirne le modalità attuative).

Per ciò che attiene invece il *terminal crociere di Porto Corsini*, sono in corso i lavori riguardanti le opere a mare, mentre il completamento e l'operatività del terminal sono subordinate alla approvazione definitiva del P.R.P.

Sono stati sviluppati i progetti per *l'adeguamento di importanti banchine operative* che potranno consentire significativi incrementi dei traffici portuali.

Gli interventi sopra citati – ad eccezione di quello della Pialassa Piomboni che si connota per la sua valenza ambientale – sono caratterizzati dal coinvolgimento di capitale privato in misura di gran lunga superiore a quello pubblico investito.

### 3.3 Concertazione istituzionale per i collegamenti ferroviari e stradali

Dal 2006 ad oggi si è svolto un intenso lavoro di concertazione con la Regione, gli Enti Locali ed i privati al fine di costruire un quadro condiviso da proporre al governo per determinare finanziamenti e procedure.

Passaggio significativo di tale lavoro l'Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Emilia-Romagna siglato il 17.12.2007.

I contenuti del progetto strategico più importante di sviluppo del porto sono stati recepiti nei principali strumenti nazionali di programmazione delle infrastrutture.

Infatti l'Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Emilia-Romagna contiene uno specifico capitolo dedicato allo hub portuale di Ravenna:

*“Le Parti confermano quanto già concordato con l’Intesa generale quadro sottoscritta il 19/12/03 circa il ruolo strategico dello snodo intermodale del Porto di Ravenna come anello fondamentale per lo sviluppo del sistema produttivo e logistico nazionale e regionale. A tal fine le Parti concordano, ad integrazione dell’Intesa stessa, sulla necessità di approfondire i fondali del Canale Candiano a m. – 14,50 sul l.m.m. fino a Largo Trattaroli, per renderli adeguati ai moderni vettori porta-container e si impegnano a porre in essere ogni utile iniziativa per il reperimento delle necessarie risorse finanziarie.*

*L’intervento è coordinato con quello a carico di privati che provvederanno alla realizzazione di un nuovo Terminal container.*

*Le Parti danno atto della stretta connessione rispetto alla realizzazione di tale terminal container ed al conseguente aumento di traffici, dei seguenti collegamenti ferroviari e stradali:*

*collegamenti ferroviari*

*- Instradamento dei treni attraverso percorsi che riducono l'impatto con l'area urbana mediante bypass dell'area urbana di Ravenna, potenziamento dei collegamenti su entrambe le sponde del canale Candiano e rafforzamento dei raccordi con le aree produttive.*

*collegamenti stradali*

*- Adeguamento della SS 309 dir e della SS 16 Classicana (tangenziale di Ravenna);*

*- Realizzazione del bypass stradale sul Candiano da realizzare con procedura di project financing a cura del Comune di Ravenna“*

Coerentemente con tale Atto, si stanno svolgendo azioni di tipo progettuale, procedurale e di concertazione per rendere possibile e avvicinare nel tempo la sottoscrizione dell'apposito accordo in esso citato (l'obiettivo di "aprile 2008" non è stato raggiunto a causa dell'interruzione della legislatura). Si richiamano qui le azioni salienti (richiamate anche in altre parti del P.O.T.):

1. *Approvazione del P.R.P.* (vedasi paragrafo dedicato)
2. *By pass sul Canale Candiano* – L'Autorità Portuale sta partecipando alla commissione tecnica insediata dal Comune di Ravenna per definire e attuare le procedure per la realizzazione dell'opera attraverso il project financing. L'Autorità Portuale può eventualmente contribuire al co-finanziamento dell'opera con risorse proprie, la cui entità sarà definita in relazione alle risorse pubbliche statali reperibili per il complesso delle opere previste dall'Atto Aggiuntivo
3. *Collegamenti ferroviari* – E' stato insediato presso la Regione Emilia-Romagna un gruppo tecnico coordinato da essa, composto da Autorità Portuale, Comune e Provincia di Ravenna, Trenitalia, R.F.I., Fer. Tale gruppo sta elaborando il quadro di fattibilità tecnico-economica inerente l'instradamento delle merci via ferrovia e l'attraversamento del centro urbano alla luce di crescenti previsioni di traffico.

### 3.4 Le crociere

Nell'ambito di un disegno complessivo di potenziamento del settore crocieristico è in corso di realizzazione a Porto Corsini un rilevante investimento infrastrutturale per la costruzione di un terminal dedicato a questa tipologia di traffico.

Tale investimento dovrebbe consentire di migliorare in maniera significativa il posizionamento competitivo di Ravenna nello scenario internazionale in quanto permetterà al porto stesso di aumentare considerevolmente il proprio livello di servizio offerto.

Ciò sotto diversi punti di vista: a) in termini di capacità ricettiva di navi (intesa come numero di accosti, lunghezza massima delle stesse, pescaggio delle medesime); b) in termini di servizi a terra visti sia come la possibilità di disporre di un terminal attrezzato oltre che dedicato alle sole attività crocieristiche nonché in termini di ubicazione fisica in prossimità di una località turistica marittima che consentirà quindi una agevole fruizione di tutti i servizi turistici e/o ricettivi nella stessa presenti o disponibili nelle vicinanze (Marina di Ravenna); c) in termini di possibile utilizzo per le navi da crociera sia come porto di toccata che di home-port (porto di avvio/fine crociera).

In particolare la dimensione del pontile principale (lungo 300 metri e largo 40 metri), è tale da consentire l'ormeggio ai vettori di maggiore dimensione attualmente in servizio.

Il riferimento vale, a maggior ragione, se fatto in confronto con la collocazione della banchina di Largo Trattaroli dove vengono ospitate attualmente le navi da crociera e che sconta diversi limiti tra i quali quello di essere interessata da un traffico misto (passeggeri ma soprattutto rotabili del traghetto Ravenna-Catania), di essere collocata all'interno della zona portuale industriale in adiacenza a terminal di rinfuse, di consentire l'ormeggio a navi limitate in termini di lunghezza.

In considerazione del fatto che la fine lavori per il primo stralcio funzionale dell'intervento a Porto Corsini è prevista tra la fine 2009 e l'inizio del 2010, è stata contestualmente attivata una specifica azione promozionale nei confronti delle compagnie crocieristiche al fine di presentare loro il nuovo Terminal, tenendo conto che le decisioni relative al deployment, cioè al posizionamento delle navi e alla scelta degli itinerari delle stesse, vengono usualmente assunte in media con due anni di anticipo.

Sono state anche realizzate importanti iniziative con le principali realtà istituzionali cui dipendono i territori turistici limitrofi a Ravenna che hanno consentito, ad esempio, la partecipazione nel 2008 al Seatrade Cruise Shipping di Miami (la più importante rassegna di crociere al mondo) unitamente alla Regione Emilia-Romagna, e la sottoscrizione di un accordo di collaborazione con la Repubblica di San Marino per la promozione congiunta del settore.

Parimenti sono stati avviati confronti con le istituzionali locali ravennati affinché il prodotto crociera possa essere colto come una opportunità dalle realtà cittadine (pubbliche e

private), attraverso anche la flessibilità dell'offerta proposta e la varietà delle opzioni turistiche fruibili.

In ragione della necessità di dare continuità alla promozione della nuova infrastruttura e delle destinazioni turistiche servite da Ravenna, azione volta al raggiungimento dell'obiettivo di inserire stabilmente Ravenna all'interno dei circuiti crocieristici, appare importante avviare sin da ora una riflessione su cosa esperire per il conseguimento di tale obiettivo come parimenti occorre approfondire l'aspetto della gestione del terminal.

Non essendo giuricamente praticabile una gestione diretta dell'Autorità Portuale, pare opportuno prefigurare uno scenario più articolato dato che entrambe le tematiche sopra ricordate (gestione e marketing) presentano oggettive contiguità e che un'azione sinergica condotta da un soggetto professionale potrebbe avere una indubbia efficacia.

Nasce quindi l'idea di avviare a breve una procedura in due fasi: nella prima verrebbero richieste ad operatori del settore (compagnie crocieristiche, agenti marittimi/tour operator, altri gestori di terminal) manifestazioni di interesse per la gestione del terminal e per l'attuazione delle necessarie azioni di marketing dello stesso e, nella seconda fase, verrebbe esperita una vera e propria gara.

Una gestione professionale infatti, oltre a costituire una garanzia di operare in termini di know how, efficienza e sicurezza offrendo un elevato livello di servizio, qualora raccogliesse l'interesse, come sta accadendo oggi anche per altre realtà italiane o mediterranee, anche da parte di compagnie armatoriali, potrebbe consentire di attrarre in tempi brevi flussi di traffico facenti capo alle compagnie stesse. Qualora poi l'interesse per la gestione del terminal dovesse auspicabilmente riguardare una pluralità di soggetti in concorrenza tra loro, uno dei criteri di assegnazione riguarderebbe sicuramente il numero di croceristi che ciascun soggetto e/o compagine si impegnerebbe a convogliare, su base poliennale, su Ravenna.

### 3.5 Autostrade del mare

Oltre agli interventi in essere relativi al potenziamento infrastrutturale del porto di Ravenna nell'ambito del programma delle "Autostrade del mare", l'azione dell'Autorità Portuale dovrà svilupparsi soprattutto nel consolidamento e potenziamento degli attuali collegamenti (Ravenna-Catania e Ravenna-Croazia) e nella verifica della possibilità di attivare nuove linee.

### 3.6 Promozione e comunicazione

In tema di promozione, si intende mantenere e, se possibile, implementare, il fondamentale approccio rivolto verso la città attraverso idonee iniziative, manifestazioni e patrocinii, il cui obiettivo è quello di sensibilizzare l'opinione pubblica ravennate nei confronti del proprio porto ed accrescere la percezione dell'importanza che la realtà portuale rappresenta nel sistema economico del territorio.

Sempre in tema di promozione – questa volta rivolta verso le realtà esterne - pare opportuno in primo luogo stimolare una riflessione - estesa a tutte le categorie portatrici di interessi sul porto - circa le forme, le modalità e gli strumenti di promozione più idonei da attuare per lo sviluppo del porto stesso.

La dottrina, infatti, assegna alla promozione una pluralità di accezioni e vesti che vanno dalle diverse forme di pubblicità alla partecipazione a fiere, dalle presentazioni alle rappresentanze, dalle missioni alle giornate stampa, ecc.

Con il solo riferimento all'attività fieristica, ad esempio, oltre ad avere un sensibile impatto in termini di costi e tempi rispetto alle risorse dell'Autorità Portuale, la stessa risulta spesso uno strumento di incerta efficacia sia per il moltiplicarsi dell'offerta (in pratica ogni settimana nel mondo vengono proposte almeno 3/4 manifestazioni nel settore trasportistico e/o logistico e/o marittimo e/o portuale e/o di prodotto e/o di paese) all'interno della quale diventa quasi impossibile effettuare scelte puntuali e coerenti con gli obiettivi prefissati, sia per la necessità di dare continuità nel tempo alle azioni avviate ai fini di aumentarne l'efficacia (che quindi prefigurano impegni crescenti), sia infine per il discontinuo interesse mostrato dalla comunità portuale ravennate a partecipare alle iniziative proposte, anche nel recente passato, dall'Autorità Portuale.

Il primo obiettivo da porsi pare essere quello di inquadrare la promozione all'interno di un percorso programmatico di ampio respiro, sviluppato con il necessario coinvolgimento degli operatori portuali.

In questa sede viene avanzata inoltre l'idea, ai fini di un successivo confronto, di costituire uno strumento, provvisoriamente denominato "Marketing Ravenna Port", i cui principali obiettivi potrebbero – in sintesi - essere quelli di:

- indirizzarsi verso forme strutturate di marketing in cui anche gli aspetti commerciali, comprensivi quindi della variabile prezzo, acquisiscono importanza, superando la sola funzione di promozione/presentazione (quindi di "vetrina") del prodotto porto;

- adattare le funzioni dell'Autorità Portuale ai mutamenti avvenuti negli anni recenti nello scenario del commercio mondiale e del trasporto marittimo, superando l'impostazione statica alla stessa assegnata all'interno della L. 84/94.
- contribuire a risolvere il problema del taglio alle spese dell'Autorità Portuale in materia di promozione introdotto dalle recenti Leggi Finanziarie che ha prodotto una riduzione del budget dedicato dai 200.000 euro del 2004 ai 58.000 euro del 2008 (a fronte di dotazioni significativamente più consistenti di altre Autorità Portuali).
- coinvolgere gli operatori del porto su alcune tematiche strategiche facendoli lavorare in maniera maggiormente cooperativa.

Tale strumento potrebbe vedere rappresentate tutte le istanze associative portuali e, attraverso una struttura necessariamente snella, dovrebbe cercare di tradurre in una serie di azioni concrete cadenzate nel tempo (un vero e proprio piano di marketing) gli indirizzi strategici ricevuti dall'organo di governo dello stesso.

L'Autorità Portuale intende attivare entro i prossimi mesi la consultazione di operatori, associazioni, istituzioni, per verificare la condivisione di tale idea progettuale, la concreta disponibilità a parteciparvi con proposte e risorse e per confrontarsi su specifici aspetti (personalità giuridica dello strumento, struttura organizzativa e budget).

L'Autorità Portuale di Ravenna, riconoscendo il ruolo fondamentale che la comunicazione assume nel quadro della promozione e della conoscenza degli investimenti e delle attività che l'Ente svolge, si pone l'obiettivo per il periodo 2008-2010, di sviluppare la propria comunicazione istituzionale (comunicati stampa, interviste, interventi a convegni, sito internet ecc.) su più livelli ed indirizzandosi, ad Enti, Istituzioni, Associazioni economiche/di categoria, Imprese, Cittadini ed altri Stakeholder sia nazionali che internazionali. Innanzitutto attraverso una efficace comunicazione rivolta alla città per far conoscere ai cittadini ed alle imprese sia i servizi che l'Autorità Portuale è in grado di offrire, sia i progetti che interessano il porto e che, pertanto, riguardano l'intera comunità ed il suo territorio, sia per illustrare i risultati conseguiti dall'Ente, e a fronte di quale impiego di risorse. Questo per promuovere un processo di identificazione della macchina amministrativa quale elemento propulsore dello sviluppo del territorio, oltre che quale sostegno e facilitatore del bene comune. In secondo luogo si intende centrare parte del processo di comunicazione sulla immagine di quel sistema portuale che si è riusciti a costruire negli ultimi anni e che, grazie alla condivisione di programmi ed obiettivi con Istituzioni locali, forze sociali, operatori, associazioni, mondo dell'impresa e dei servizi,

consente di rafforzare all'interno del porto di Ravenna la cultura della collaborazione, sempre più necessaria per governare i processi di globalizzazione in atto. A corredo di quanto già sopra descritto, al fine di rendere partecipe il più vasto numero di persone dell'attività dell'Ente, sarà implementato nei suoi contenuti il sito internet dove continueranno ad essere pubblicati i testi dei comunicati stampa diffusi dall'Autorità Portuale, oltre a tutte le informazioni generali, di servizio ed i riferimenti che consentano al pubblico non solo di conoscere il ruolo e l'attività svolta ma anche di potere, eventualmente, accedere ad un più specifico livello di informazione.

Nella politica di trasparenza che l'Ente attua, ben al di là di quanto previsto dalla legge o dalla prassi generalmente accettata, si continuerà a dare puntuale comunicazione di ogni tema sia ritenuto di interesse collettivo.

Al contempo, parallelamente al consolidamento degli strumenti comunicativi già in uso, si cercheranno di dispiegare appieno le potenzialità del marchio/logo quale veicolo di concetti come sicurezza, valore del servizio, informazione, crescita, sviluppo ecc. caratterizzandolo con contenuti immediatamente individuabili e indissolubilmente connessi all'attività svolta dall'Autorità Portuale, che tutelino l'esigenza di riferimenti stabili, di familiarità, di prossimità con le esigenze di tutti coloro che operano nel porto ma anche di vicinanza rispetto alle istanze dell'intera comunità. Crediamo che una comunicazione chiara ed articolata, che si attui nei prossimi anni su tutti i livelli cui si è fatto riferimento nei paragrafi precedenti, porti numerosi vantaggi, sia sul piano strategico sia sul piano operativo.

### 3.7 Sicurezza della navigazione

Nel prossimo triennio dovrà continuare l'azione dell'Autorità Portuale per migliorare la sicurezza della navigazione attraverso la messa in opera di dispositivi e strumentazioni all'uopo dedicati quali:

- la realizzazione del Traffic Control System (sistema radar specifico per entrata delle navi in porto);
- l'installazione delle strumentazioni per il rilevamento delle condizioni meteo marine nei punti critici del canale (corrente, onde, vento, marea, visibilità, ...);
- il sistema di videosorveglianza (ottica e termica) degli specchi acquei d'accesso ed evoluzione;

- l'aggiornamento ed il potenziamento dei Portable Pilot Units, ausili per la guida strumentale delle navi;
- l'ulteriore potenziamento dell'illuminazione in canale.

## Cap. 4 – Programma Triennale degli investimenti 2008 - 2010

L'art. 128, comma 11 del D.Lgs. 12.04.2006, n. 163 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, 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. 35 del 22.11.2007.

I lavori programmati per il triennio 2008 - 2010 sono riassunti nel seguente prospetto.

Avendo l'Autorità Portuale, già approvato negli esercizi 2006-2007 tutti gli interventi relativi ai finanziamenti in essere, sono state inserite nel 2008 solo le opere finanziabili con le risorse proprie dell'anno.

### ANNO 2008

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	211/20	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2007
211/10		€ 1.200.000,00	Progettazione approfondimento canale -14,50
211/10		€ 2.000.000,00	Potenziamento fascio binari stazione merci DX canale
211/10		€ 1.150.000,00	Acquisto carri ferroviari
211/10		€ 1.500.000,00	Arredo Molo sud
211/10		€ 1.300.000,00	Realizzazione impianto fognatura nera nella Piallassa Piombone
211/10		€ 1.000.000,00	Disponibilità aree per realizzazione casse di colmata e smaltimento materiale
211/10		€ 200.000,00	Arredo Darsena città
211/10		€ 500.000,00	Spostamento traghetto ATM

**TOTALI**

Cap. 211/10      Cap. 211/20

€ 8.850.000,00	€ 3.000.000,00	€ 11.850.000,00
----------------	----------------	-----------------

**ANNO 2009**

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	211/20	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2008
211/10		€ 30.000.000,00	Approfondimento canale Candiano a -14,50
211/10		€ 1.500.000,00	Approntamento pontone galleggiante
211/10		€ 10.000.000,00	Realizzazione nuove banchine in Penisola Trattaroli - 1° stralcio - 2° lotto
211/10		€ 6.500.000,00	Completamento molo guardiano nord

**TOTALI**

Cap. 211/10      Cap. 211/20

€ 48.000.000,00	€ 3.000.000,00	€ 51.000.000,00
-----------------	----------------	-----------------

**ANNO 2010**

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	211/20	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2009
211/10		€ 40.000.000,00	Approfondimento canale Candiano a -14,50
211/10		€ 8.000.000,00	Adeguamento banchine operative - 2° stralcio

**TOTALI**

Cap. 211/10      Cap. 211/20

€ 48.000.000,00	€ 3.000.000,00	€ 51.000.000,00
-----------------	----------------	-----------------

## **Cap. 5 Riqualificazione dei waterfront e valorizzazione del demanio**

### 5.1 Marina di Ravenna e Porto Corsini

1. *Marinara* – La realizzazione del porto turistico e delle relative strutture a terra, concessionato secondo le procedure del D.Lgs. 509/97, sta procedendo in modo regolare e l'ultimazione è prevista entro il 2010.

La commissione ex art. 8 del medesimo D.Lgs. 509/97 provvede alla graduale effettuazione dei collaudi parziali dei singoli comparti o sub-comparti

2. *Recupero urbano delle aree demaniali di marina di Ravenna* - Dovrà essere mantenuta una costante e stretta relazione col Comune durante tutta la fase di attuazione del R.U.E. e definizione del P.O.C. Dall'esito di tale fase dipendono infatti alcune modalità di recupero urbano e di valorizzazione delle aree demaniali. Occorre inoltre procedere alla elaborazione delle linee-guida pre-progettuali per i singoli comparti, ad iniziare da quello (in corso) per il mercato del pesce, sulla base dei quali procedere attraverso bandi alla individuazione di soggetti concessionari e attuatori. Parimenti andranno verificate e istruite – attraverso le procedure di legge – procedure provenienti da operatori privati.
3. *Porto Corsini* - Andrà seguita con particolare attenzione l'istruttoria del P.U.E.P. di Porto Corsini, avviata da parte del Comune. Questioni aperte e fondamentali per il buon esito dell'istruttoria sono la possibilità di una soddisfacente e condivisa individuazione di soluzioni per l'attracco del traghetto ATM a monte del paese e per l'adeguamento della viabilità perimetrale a nord. Per tali problemi è in corso un intenso lavoro di confronto, insieme al Comune, con ATM e Corpo Forestale, anche se andranno forse interessati direttamente i Ministeri Ambiente e Risorse Agricole per addivenire a soluzioni percorribili. All'approvazione del PUEP sarà possibile procedere al bando per la realizzazione e concessione delle opere.

## 5.2 Darsena di città

La delibera n. 1 assunta dal Comitato Portuale nella seduta del 27.02.2007 con cui si è deciso di promuovere ed aderire al costituendo strumento di governo e promozione della riconversione urbana della Darsena di città segue un indirizzo preciso di questa Autorità Portuale, che si basa su alcuni presupposti di fondo:

- mantenere al canale destinazioni portuali compatibili e coerenti con la trasformazione urbana (dalle crociere alla promozione della nautica da diporto)
- partecipare alla riqualificazione del waterfront mettendo in valore le aree e le superfici demaniali dotate di idonee capacità edificatorie
- definire, d'intesa col Comune e compatibilmente con la legislazione vigente, lo specifico strumento di governo e promozione, e partecipare attivamente alla sua attività.

L'Autorità Portuale ha avviato di concerto col Comune di Ravenna, un rapporto con la Dogana di Ravenna, che dovrà coinvolgere anche l'Autorità Marittima, allo scopo di definire le procedure per il superamento in tempi contenuti del circuito doganale in Darsena di Città e conseguentemente per una nuova disciplina degli accessi. Tale passo è essenziale al fine di procedere ad un'effettiva riqualificazione della darsena.

## 5.3 Area a servizio dell'autotrasporto

Acquisita l'area a tal fine è stato sviluppato il progetto urbanistico dell'insediamento attualmente in fase di istruttoria da parte del Comune di Ravenna. L'intervento si colloca nell'ambito del miglioramento dei servizi di trasporto del porto ed è ubicato in posizione limitrofa al futuro collegamento fra la SS.67 e la SS. 309 DIR in by pass sul Canale Candiano.

## **Cap. 6 Funzionalità del porto**

### 6.1 Lavoro portuale

Il 12 ottobre 2007 ha concluso la propria attività il gruppo di lavoro costituito con il compito di procedere alla ricognizione delle modalità di svolgimento del lavoro portuale nel porto di Ravenna in relazione alle trasformazioni tecnologiche, del mix merceologico e del naviglio.

Nel Comitato Portuale del 22 novembre 2007 i risultati a cui è pervenuto il gruppo di lavoro sono state fatti propri dall'Autorità Portuale. Le conclusioni riguardano più attori presenti in porto. In particolare, l'Autorità Portuale contribuirà all'attività formativa delle professionalità necessarie al sistema portuale per fronteggiare le nuove esigenze derivanti dalla sua evoluzione. Senza per questo sostituirsi al normale intervento formativo sviluppato da parte delle imprese portuali e dal fornitore autorizzato di manodopera portuale, il contributo dell'Autorità Portuale verrà a svolgersi attraverso l'erogazione di contributi a finanziamento di specifici corsi volti alla formazione di personale dedicato all'imbarco/sbarco della merceologia attualmente più carente di personale atto alla sua movimentazione. Inoltre si perseguirà il riconoscimento, quando non la certificazione, dei percorsi formativi attraverso i quali il personale è istruito al compimento dello specifico lavoro portuale cui è demandato.

L'Autorità Portuale contribuirà inoltre con proprie risorse, all'effettuazione di interventi direttamente incidenti sulla qualità dell'ambiente di lavoro e sulla sicurezza della circolazione, come pure ad agevolare la predisposizione di ricoveri per lo stazionamento in sicurezza del personale in attesa di iniziare il turno di lavoro.

L'accordo prevede infine di incoraggiare la costituzione di un bacino di lavoratori formati attraverso l'uso razionale del lavoro interinale, ed altre misure attinenti il rapporto tra imprese portuali, l'impresa fornitrice del lavoro portuale e altre realtà operanti nel porto.

### 6.2 Rapporti con gli uffici dello Stato

Con riferimento al rapporto tra autorità portuali e amministrazioni dello Stato ed, in particolare, al potere di coordinamento che, stando all'art.8, co. 3, lett. f) della L. 84/94, i

presidenti delle prime hanno nei confronti dell'attività delle seconde, nel POT 2003-2005 e nel POT 2005-2007 era stato sollevato il problema della governance dei porti.

Si scriveva che la dispersione di competenze che rappresentano fattori della competitività di un porto senza una concreta possibilità di coordinamento, armonizzazione, e finalizzazione dell'attività ad un obiettivo compatibile o, meglio, funzionale allo sviluppo del porto, conteneva in sé il rischio concreto della distorsione della concorrenza tra porti e della lacunosità nella qualità e quantità dei controlli stessi.

Non potendo il tema, per la sua portata, essere risolto a livello di una singola Autorità Portuale, lo si è posto in ogni opportuna sede (a partire da Assoporti) e ci si è adoperati affinché gli attori del porto lo facessero nelle loro sedi di rappresentanza.

Tuttavia la questione della governance e, nello specifico, della possibilità che possano essere messe in capo alle autorità portuali reali funzioni di coordinamento di servizi sottoposti gerarchicamente a diverse amministrazioni dello Stato, non ha trovato spazio nella discussione sulla modifica della Legge 84/94 e ciò, probabilmente, perché il problema non è avvertito in tutti i porti.

Nel porto di Ravenna, invece, il problema assume particolare rilievo perché da un lato i diversi uffici dello Stato sono infelicitemente dislocati sul territorio (problema che, con la realizzazione del centro direzionale c/o porto San Vitale, dovrebbe trovare una soluzione) e dall'altro perché diversi di questi sono semplici sedi ausiliarie o articolazioni periferiche di uffici che hanno sede altrove in Regione (non esiste un Commissariato di Porto, ma un semplice Ufficio di Polizia di Frontiera; dell'Ufficio di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera la sede è a Bologna, mentre a Ravenna vi è solo l'"unità territoriale").

La prima e più diretta conseguenza di ciò è che tali uffici hanno organici ridottissimi rispetto alle dotazioni di cui le stesse amministrazioni statali dispongono nei porti in cui hanno sede gli uffici regionali principali. Gli orari di operatività sono perciò complessivamente più compressi nell'arco della giornata e della settimana.

Occorre pertanto continuare ad agire, senza fare troppo affidamento sugli sviluppi legislativi comunque auspicati, cercando di affrontare e risolvere i problemi che via via si pongono e anche tentando la sperimentazione di processi che marchino un avvicinamento all'obiettivo del "fare sistema".

Anche per l'azione di sensibilizzazione svolta in questi anni dall'Autorità Portuale si ritiene che alcuni obiettivi siano stati conseguiti. Pare infatti che le modalità operative dei singoli enti siano più vicine alla cultura del "servizio" e quindi più rispettose del principio secondo cui le procedure che accompagnano l'ingresso o uscita di una nave e l'introduzione di

merce nel territorio comunitario o la sua esportazione, per razionalità e velocità, non devono costituire un fattore di penalizzazione ma devono essere pienamente compatibili con la velocità della catena del trasporto. Inoltre, nonostante alcuni servizi, per organizzazione interna e carenze di organico, prestino attività per un arco temporale molto ristretto, vi è stata una certa armonizzazione tra gli orari.

Si è comunque tutti consapevoli che c'è da fare ancora molto perché la cultura del "servizio" sia pienamente diffusa e praticata.

Un terreno potenzialmente propizio per un generale snellimento delle attività sembra sia quello legato al percorso di digitalizzazione della pubblica amministrazione. Mentre dei sistemi informatici in porto per il dialogo tra PA ed utenza si scriverà nel prossimo capitolo, vale la pena illustrare qui brevemente un progetto focalizzato sulla qualità del servizio fornito dalle PA, e che potrebbe valersi della spinta che può ricevere dall'utilizzo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

Partendo dalla constatazione del livello internazionale degli operatori economici emiliano romagnoli e dalla quantità di merce che introducono sul territorio regionale spesso non utilizzando le porte di ingresso su questo localizzate, ci si è chiesti in che misura questioni legate alle procedure connesse con l'introduzione delle merce nello spazio doganale comunitario e le modalità/strumentazioni con cui esse sono svolte sono di ostacolo al pieno dispiegamento delle potenzialità del porto di Ravenna e delle infrastrutture presenti in Emilia Romagna.

Durante incontri promossi da pubbliche amministrazioni (Autorità Portuale, Agenzia delle Dogane, Ministero della Salute – PIF Bologna) supportate da Confindustria Emilia Romagna con operatori economici e loro associazioni sono emersi temi noti (problema della velocità con cui si svolgono le procedure ed i connessi scambi di documenti; problema delle procedure che, pur all'interno di un'unica normativa nazionale, vengono svolte in maniera differente da un ufficio periferico ad un altro, di fatto alterando la concorrenza tra porti; rischio / opportunità posto dalle novità che riguardano le Agenzie delle Dogane: sportello unico doganale, operatore economico autorizzato, audit d'impresa) a cui si potrebbe dare risposta seguendo alcune linee su cui, necessariamente, devono lavorare diversi soggetti pubblici e privati fortemente orientati all'obiettivo di colmare l'eventuale gap esistente con altri sistemi logistici di altre aree ed aumentare la competitività del "sistema territorio".

Tali linee, che si possono tradurre in altrettanti impegni da parte dell'Autorità Portuale se gli altri soggetti proponenti il progetto e le associazioni coinvolte rispondono positivamente ai prossimi incontri, consistono in:

- una mappatura dettagliata di tutte le procedure in questione da realizzare preliminarmente con la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti;
- attività di benchmarking;
- organizzare (parallelamente) un percorso informativo rivolto agli utenti sulle novità normative e procedurali che per loro possano rappresentare opportunità;
- individuazione e condivisione di standard operativi.

L'ultimo punto racchiude in sé l'obiettivo finale (e ambizioso) di tutto il progetto e potrebbe anche consentire di giungere, magari attraverso un progetto pilota, all'interoperabilità nei flussi documentali e nell'utilizzo delle banche dati, allo scopo di semplificare le procedure e rendere certi i tempi dei processi decisionali.

### 6.3 Sistemi informatici

Nel porto di Ravenna esistono o si stanno realizzando diversi sistemi informatici portuali promossi e gestiti da soggetti diversi. Essi riguardano:

- a) gli scambi di informazioni connessi con il movimento di navi (arrivo, stazionamento, cambio banchina e partenza);
- b) gli scambi di informazioni connessi con il movimento di merci (introduzione di merci nello spazio doganale comunitario ed uscita di merci dallo spazio doganale comunitario);
- c) gli scambi di informazioni connessi con il movimento di individui in porto (ingresso/uscita da aree sottoposte al sistema integrato di controllo degli accessi).

#### Movimento navi

Il Sistema di gestione delle informazioni e degli accosti portuali è funzionante da tempo a seguito dell'iniziativa delle agenzie marittime e dell'Avvisatore Marittimo. E' utilizzato dall'Autorità Marittima, dall'Avvisatore Marittimo e dalle agenzie marittime, ciascuno dei quali lo tiene aggiornato per le informazioni di competenza, e dall'Autorità Portuale.

Il sistema è di supporto per un razionale utilizzo delle banchine e dei servizi portuali e consente l'informatizzazione degli scambi documentali tra agenzie e Capitaneria di Porto.

## Movimento merci

Come conseguenza delle esigenze operative dell'Agazia delle Dogane e della Guardia di Finanza connesse con l'applicazione dall'1.07.07 della prima fase del sistema Comunitario di Controllo Automatizzato all'Esportazione (ECS – Export Control System, parte del più ampio AES - Automated Export System) in particolare con riferimento all'esportazione di merci in contenitori, è emersa come non più prorogabile la necessità che il porto di Ravenna informatizzi per quanto possibile gli scambi di informazioni inerenti le procedure di esportazione di merci in contenitori.

E' allo studio una soluzione finalizzata ad automatizzare gran parte dello scambio di informazioni necessario e ad ottenere automaticamente, al termine della procedura, il documento da presentare alla Guardia di Finanza prima dell'imbarco.

Il sistema deve poter scambiare dati con quello in uso all'Agazia delle Dogane, eventualmente tramite posta elettronica in considerazione dei limiti all'accessibilità di quest'ultimo. Con l'Ufficio delle Dogane di Ravenna sono attivi i necessari contatti per coordinare le iniziative.

Tale soluzione, alla cui realizzazione contribuirà anche l'Autorità Portuale, deve entrare in funzione in brevissimo tempo.

Un'altra scadenza posta da normative comunitarie è invece il luglio 2009 quando entrerà in vigore la seconda parte dell'ECS. Per quell'epoca sarebbe opportuno che le potenzialità del sistema telematico che si intende acquisire si sviluppessero nella loro completezza includendo perciò anche le procedure di esportazione di merci non in contenitori e le procedure di importazione.

Al riguardo, l'Autorità Portuale è impegnata:

- nell'individuazione, in collaborazione con agenzie marittime, spedizionieri doganali e terminal container, del sistema da acquisire con urgenza ai fini dell'ECS contenitori;
- nelle relazioni con l'Agazia delle Dogane affinché tempi e modi dell'introduzione dei nuovi metodi e sistemi siano il più possibile condivisi tra i vari soggetti in campo;
- nel coinvolgimento della stessa Agazia e degli operatori economici interessati al fine di estendere la telematica ad entrambi i cicli della merce e per ogni tipo di merce e, possibilmente, anche ai soggetti pubblici.

## Movimento persone

Dopo una procedura di affidamento particolarmente complessa ed interrotta a causa delle problematiche connesse con i tagli dei finanziamenti contenuti nelle finanziarie 2006 e 2007, oggi la società aggiudicataria dell'appalto integrato per la realizzazione del sistema di controllo accessi sta procedendo alla progettazione esecutiva necessaria alla futura messa in opera degli apparati, dispositivi e sistemi.

L'entrata in funzione del sistema è prevista per la primavera 2009.

Nel tempo trascorso dalla progettazione preliminare ed esecutiva sono emerse anche esigenze di safety che si ritiene che il sistema integrato di controllo degli accessi, nato per soddisfare esigenze di security portuale, possa soddisfare e di ciò si sta tenendo conto nella progettazione esecutiva.

Il sistema deve gestire gli scambi di informazioni che hanno luogo tra i diversi attori (Capitaneria di Porto, terminalisti, persone fisiche che devono transitare nell'area portuale) in occasione della emissione dei dispositivi di identificazione (badge) per l'accesso agli Impianti portuali (Capitaneria di Porto), della gestione delle autorizzazioni per l'accesso agli impianti portuali (Cap. Porto/terminalista) e dell'utilizzo degli stessi da parte dei lavoratori del porto che viene rilevato da un sistema locale di controllo ed inviato via rete alla centrale operativa (che ospita sistema operativo, database, ecc.) posizionata presso la sede della Capitaneria di Porto tramite la dorsale di collegamento.

## Infrastruttura di rete

Mentre il sistema "merci", richiedendo un gestore del servizio esterno, opererà via internet, il sistema "navi" opera sulla rete portuale. L'Autorità Portuale di Ravenna aderisce con il Gruppo Ormeggiatori, la S.E.R.S., il Corpo dei Piloti e l'Avvisatore marittimo al Consorzio (senza attività esterna e senza scopo di lucro) A.P.R.O.A., che ha come sua finalità di consentire lo scambio, l'utilizzo e la condivisione da parte dei consorziati di dati del porto di Ravenna utilizzando la rete WIFI di cui il Consorzio dispone.

Tale rete, su cui viaggiano anche i flussi informativi relativi ai vettori marittimi ed alla stazione meteo per la rilevazione della direzione ed intensità del vento, è utilizzata anche per alcuni servizi e sistemi di security operativi presso il terminal traghetti veloci di Porto Corsini. La rete opportunamente potenziata ospiterà a breve (entro l'anno):

- lo scambio dei dati originati dal funzionamento del sistema di controllo accessi;
- un primo stralcio del sistema di videosorveglianza portuale;
- la telecamera termica.

## **Cap. 7    *Sicurezza e igiene del lavoro portuale***

### 7.1    Protocollo d'intesa per la pianificazione degli interventi sulla sicurezza del lavoro nel porto di Ravenna

Il protocollo firmato il 1° febbraio 2008 sta dando luogo ad una serie di azioni che avranno uno sviluppo processuale che si articolerà nell'arco di 2-3 anni.

Il 2008 sarà dedicato alla elaborazione degli atti, dei progetti alla definizione ed espletamento delle procedure, mentre l'attuazione delle varie misure inizierà ad espletarsi nella seconda metà del 2008, nel 2009 per andare via via a regime.

1. *Certificazione dei sistemi di gestione e sicurezza nelle Imprese portuali* - Il processo, coordinato e monitorato da Confindustria Ravenna, è stato avviato e si snoderà nell'arco di due anni. E' in corso di definizione l'accordo tra Autorità Portuale e Confindustria Ravenna per gli incentivi a tale certificazione.
2. *Formazione del RLS* – Si stanno raccogliendo le proposte per l'individuazione dei contenuti della formazione. Entro il 2008 vanno avviate le procedure per l'attivazione dei corsi.
3. *Affiancamento di figure professionali al RLS* – Entro il 2008 saranno avviate le procedure per la selezione di tali figure.
4. *Sostegno al RLS di sito* - Entro la metà del 2008 verrà definita la procedura per il riconoscimento del monte-ore definito nell'accordo.

### 7.2    Azioni di rafforzamento della sicurezza

#### *Vigilanza e controllo*

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 elaborato sulla base delle numero delle imprese autorizzate ex art.16 della L.84/94.

La vigilanza ed il controllo si rivolgono principalmente alle operazioni portuali con lo scopo di verificare che le stesse vengano espletate secondo criteri di igiene e sicurezza. A titolo esemplificativo gli interventi sono condotti al fine di promuovere un esteso utilizzo dei DPI,

sostenere il processo di miglioramento dell'organizzazione delle aree operative e dell'operatività (viabilità, pulizia, coordinamento, ecc.), rafforzare l'uso di procedure e programmi per il controllo periodico della funzionalità e dei componenti delle macchine.

In particolare nel corso del 2007 sono state svolte:

ispezione/controllo delle operazioni/servizi portuali	405
controlli inerenti le verifiche obbligatorie per le apparecchiature di sollevamento	17
controlli in occasione di lavori con uso di fiamma in banchina	6

Si prevede anche per il prossimo triennio una attività ispettiva analoga, fatti salvi eventuali interventi specifici derivanti dall'attuazione del Protocollo sicurezza.

#### *Comitato per la Sicurezza e l'Igiene del lavoro portuale (ex art. 7 del D.Lgs. 272/99)*

Il Comitato per la sicurezza ed igiene del lavoro si è riunito regolarmente, nel 2007 sono stati trattati i seguenti temi: stato di manutenzione delle apparecchiature di sollevamento, strumenti per la verifica dei carichi movimentati nel terminal traghetti.

A seguito del rinnovo del Comitato Portuale nel 2008 verrà rinnovato, come da delibera presidenziale, anche il Comitato sicurezza.

Il nuovo Comitato, per il prossimo triennio, si prevede sarà impegnato principalmente in attività relative all'attuazione del Protocollo sicurezza.

#### *Statistiche eventi incidentali*

Sulla base delle segnalazioni che pervengono principalmente dalle imprese portuali e dalle organizzazioni sindacali è possibile aggiornare un archivio degli incidenti, con o senza infortunio, che avvengono durante lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali.

Nel corso del 2007 sono pervenute, 8 comunicazioni di sospensione delle operazioni portuali per eventi incidentali uno dei quali è avvenuto con infortunio ad addetto alle operazioni portuali.

Si prevede nel prossimo triennio di integrare ed affinare i dati sinora espressi grazie all'avvio di nuove procedure per la raccolta e l'elaborazione dei dati relativi agli infortuni definite dal COI, organo istituito dal Protocollo sicurezza.

### 7.3 Ambiente

- *D.Lgs. 182/03 – Rifiuti prodotti dalle navi*

Nel corso del 2007 si sono svolti con regolarità i servizi di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico ai sensi del D.Lgs 182/03, attuativo della direttiva 96/82/CE sui rifiuti prodotti dalle navi.

In particolare pressoché la totalità delle navi in porto ha conferito rifiuti solidi urbani o assimilati ed oltre il 15 % ha conferito rifiuti liquidi, rappresentati principalmente da acque di sentina. Tali dati risultano in linea con quanto previsto dal Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. Il Piano attualmente in vigore verrà revisionato, come prevede la norma, per il triennio 2008-2010.

- *Certificazione ambientale*

Si prevede di dare inizio, nei prossimi anni, ai processi per l'attuazione di un sistema di gestione ambientale, anche certificato. Successivamente l'individuazione di strumenti idonei a favorire l'adozione di tali strumenti da parte degli operatori del porto sarà oggetto di approfondimento per l'applicazione di un tale sistema di gestione all'intero porto.

## **Cap. 8 Security**

Nel corso del 2007 sono intervenute due importanti novità legislative delle quali l'attività dell'Autorità Portuale in materia di security deve tener conto. Da un lato l'approvazione con D.M. 20.06.07, n. 83/T del "Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali" (PNSM) che fornisce indicazioni per l'applicazione coordinata delle norme e procedure in materia di port security definendo ruoli, compiti e raccordi sinergici tra Autorità, Forze di Polizia, Enti ed operatori del trasporto marittimo e fornisce criteri applicativi per i responsabili degli impianti portuali ai fini dell'implementazione delle misure di security; dall'altro lato il D.Lgs. 6.11.2007, n. 203 con il quale viene data attuazione alla direttiva del Parlamento Europeo 2005/65 relativa al miglioramento della sicurezza portuale dal punto di vista del porto nel suo complesso.

### *Adeguamenti al Programma Nazionale di Sicurezza Marittima (PNSM)*

Gli adeguamenti dei Port facility security plans (PFSP) andavano effettuati ed approvati entro il 19 giugno 2008.

Per quanto di competenza dell'Autorità Portuale pertanto, entro tale data, sono stati aggiornati i PFSP relativi agli impianti portuali:

- Darsena di città – Nord;
- Darsena di città – Sud;
- Molo Guardiano di Porto Corsini.

Il primo impianto viene utilizzato abitualmente da un'impresa portuale che, pertanto, cura l'attuazione del relativo PFSP.

Nell'impianto denominato Darsena di città – Sud opera abitualmente un'impresa portuale che cura l'attuazione del PFSP per la parte relativa al traffico merci ed accostano saltuariamente anche piccole navi da crociera per le quali sono previste misure particolari di security la cui attuazione, fino ad oggi, è stata onere dell'Autorità Portuale. Non si esclude che un domani, con l'auspicato ampliamento del traffico crocieristico, tale onere venga trasferito sull'utilizzatore dell'impianto portuale e cioè sulla Compagnia di Navigazione e/o per essa sull'Agenzia marittima come avviene in altri porti.

Il terzo impianto ospita invece traffico passeggeri su traghetti veloci diretti in Croazia operativi soltanto nella stagione estiva. L'utilizzatore è la Compagnia di Navigazione che cura l'attuazione del PFSP.

Le principali modifiche apportate ai piani, oltre al necessario adeguamento in base all'esperienza fatta in questi anni, riguardano la dimensione dei campioni di merci o passeggeri da sottoporre a controllo in ingresso negli impianti portuali.

Occorre ricordare che per quanto riguarda gli impianti in darsena di città si è in presenza di esigenze di security da rispettare in un contesto urbanistico che prevede la cessazione delle attuali attività portuali di sbarco merci, la riconversione ad uso abitativo e di servizi dell'area in questione e la sua progressiva apertura alla città.

In tale contesto non sono ipotizzabili grandi investimenti in strutture né l'inclusione degli impianti nel sistema portuale integrato di controllo degli accessi. Piuttosto, in raccordo con il Piano integrato di sicurezza del porto si prevedono sistemi di video controllo facenti capo alla centrale di controllo situata presso la sede della Capitaneria di Porto.

In tal modo i piani, pur non essendovi di fatto la possibilità di controllare l'accesso all'impianto nel suo complesso, continueranno ad essere leggeri, a lasciare agli operatori portuali la possibilità di continuare ad operare senza gravarli di oneri particolari, come l'impiego di guardie giurate, ammettendo invece la possibilità di utilizzare barriere mobili in presenza della nave.

Nel corso dei prossimi due anni (2009 e 2010) troveranno poi compimento due interventi (l'uno infrastrutturale, l'altro di edilizia) con importanti e positive conseguenze per la security in darsena di città. Il primo è l'apertura del ponte mobile gratuito in sostituzione dell'attuale a pagamento, l'altro è il trasferimento degli uffici della Dogana centrale, oggi in Via D'alaggio, nel centro direzionale presso il porto San Vitale (attesa per il 2010). L'esito di entrambi è la cessazione del traffico di mezzi pesanti lungo via D'alaggio e via Antico Squero, riducendo pertanto il numero dei soggetti che, gravitandovi, complicano il panorama della security dell'area.

Per quanto riguarda l'impianto dedicato ai traghetti veloci a Porto Corsini, la stretta collaborazione con le forze dell'ordine ha consentito un rapido adeguamento del PFSP che, non potendo l'impianto portuale ospitare scanner fissi per bagagli o portali metal detector per i passeggeri, in considerazione delle sue ridotte dimensioni, prevederà l'impiego di metal detector portatili. Il PFSP viene anche adeguato per tenere conto della possibilità di ospitare piccole navi da crociera.

Altra importante conseguenza del PNSM consiste nel ruolo assegnato alla formazione, istruzione e familiarizzazione del personale che ha compiti di security. A tale riguardo sono già in corso i contatti con l'ente di formazione Il Sestante (dell'Associazione degli industriali della Provincia di Ravenna) per effettuare una prima serie di corsi con il sostegno

dell'Autorità Portuale. Per tenere viva l'attenzione sulle tematiche della security, allo stesso modo con cui l'Autorità Marittima esegue periodiche esercitazioni, è opportuno realizzare iniziative formative o di discussione tra gli addetti ai lavori a regolare cadenza nei prossimi anni. In tale direzione potrebbero essere indirizzati una parte dei compiti dell'agente di sicurezza del porto, figura introdotta dal D.Lgs. 203/2007 che è l'altra norma di recente emanazione.

*D.Lgs. 6.11.2007, n. 203*

La norma in questione, che dà attuazione alla direttiva del Parlamento Europeo 2005/65 relativa al miglioramento della sicurezza nei porti, individua misure di sicurezza marittima per rinforzare le misure adottate in applicazione del Reg. CE 725/2004 (che disciplina l'applicazione in UE dell'ISPS Code, dando carattere obbligatorio a raccomandazioni contenute nella parte B dell'ISPS Code).

Tra i contenuti di maggior rilievo per l'Autorità Portuale vi è l'istituzione della "Conferenza di servizi per la sicurezza portuale" che è composta dal Capo del compartimento marittimo (che la presiede ed è l'Autorità di sicurezza del porto), dal Dirigente dell'ufficio di Polizia di frontiera, dal Dirigente dell'ufficio della Dogana, dal Presidente dell'Autorità Portuale, dal Comandante dei Vigili del Fuoco, dal Comandante provinciale della Guardia di Finanza (che sono gli stessi membri che compongono il Comitato di sicurezza portuale istituito dal PNSM) ai quali si aggiungono un Funzionario del UTG designato dal Prefetto, il Comandante provinciale dei Carabinieri e l'Agente di sicurezza del porto che è una nuova figura con compiti di coordinamento e raccordo individuata dall'Autorità Portuale nell'ambito del proprio personale.

La conferenza di servizi ha il compito di fornire consulenza pratica in ordine all'implementazione delle misure di sicurezza per i porti di giurisdizione e di adottare la valutazione di sicurezza del porto elaborata dall'Autorità Portuale.

La valutazione di sicurezza del 2005 a seguito della quale fu redatto il Piano di Security Integrato approvato dalla Prefettura di Ravenna il 13.04.06 va perciò aggiornata attenendosi alla metodologia prevista dalla nuova norma (nel 2005 la direttiva comunitaria era ancora in bozza e si potè tener conto solo di alcuni aspetti gravitanti soprattutto sul tema delle carenze strutturali della security portuale e sugli investimenti urgenti che occorreano).

Il documento di valutazione (di recente redazione e presentato per un primo esame all'Autorità di sicurezza del porto) tiene presente il fatto che gli interventi previsti dal

Piano approvato nel 2006 sono ancora in corso di attuazione e, alla luce dei criteri e metodi previsti dalla nuova norma, riesamina i rilievi fatti nel 2005 circa punti deboli nella security portuale aggiornando gli scenari di minaccia e di risposta.

Sulla base della valutazione di sicurezza, il Capo del Compartimento Marittimo, di concerto con l'Autorità Portuale, individua i confini del porto ai fini delle misure di sicurezza previste e sulla base di ciò valuta se nel porto di Ravenna prevalgano o meno le disposizioni di cui al Regolamento CE 725/2004 su quelle del D.Lgs. 203/07.

#### *Attuazione Piano integrato 2006*

Il Piano di Security Integrato, redatto nel 2005-2006 in assenza di indicazioni su competenze, organizzazione e procedure, si è concentrato sull'immediata esigenza di porre rimedio alle carenze strutturali, strumentali e tecnologiche lamentate dal porto.

Relativamente agli interventi previsti dal Piano:

- € 138.330,00      corrispondono ad opere concluse
- € 483.751,00      riguardano opere in corso
- € 2.287.386,00    sono relativi ad opere in appalto o da appaltare
- € 1.296.708,00    attengono ad interventi che necessitano di ulteriori valutazioni

Altri interventi in corso che hanno per oggetto la security portuale riguardano il sistema integrato di controllo degli accessi in porto (cfr. capitolo 6 – paragrafo "sistemi informatici") e la gestione del sistema di illuminazione (esecuzione contratto in corso).