



AUTORITÀ PORTUALE DI RAVENNA

PIANO OPERATIVO TRIENNALE

Revisione Annuale

(2006-2008)

Cap. 1 – Evoluzione degli scenari di riferimento

1.1 - Scenari di traffico – Il posizionamento di Ravenna

Nel 2004 l'economia mondiale è cresciuta ad un tasso del 4%, il miglior risultato degli ultimi dieci anni. Inoltre, il PIL complessivo si è suddiviso in maniera più omogenea in ambito regionale rispetto ai 3 anni precedenti, determinando una conseguente accelerazione nel commercio mondiale che è aumentato del 9% (miglior performance dal 2000), superando abbondantemente i valori medi dell'ultimo decennio.

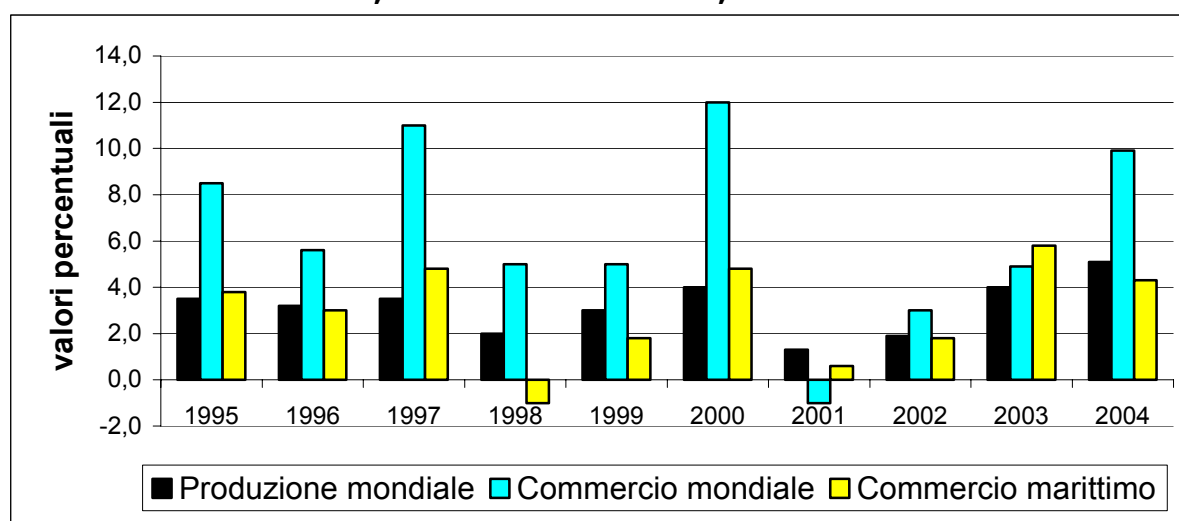
Si conferma il trend positivo guidato dalle economie asiatiche (+ 14,5% per l'export). In questo contesto Cina, Corea e Singapore hanno registrato tassi di crescita superiori al 20% ed anche il Giappone (11%) è andato oltre le medie mondiali.

Va segnalato anche l'elevato dinamismo dei Paesi sudamericani (12,5% per l'export e ben il 18,5% per l'import) anche se a questo traino non sono riuscite ad agganciarsi le regioni centrali e caraibiche. Le importazioni di Argentina e Venezuela sono cresciute di oltre il 50% mentre quelle di Brasile e Cile del 20%.

La buona prestazione dei Paesi europei, pur inferiore alla media mondiale, ha contribuito in maniera determinante all'andamento complessivo, in ragione del fatto che l'Europa contribuisce per il 46% ai traffici mondiali. La crescita europea ha visto l'istituirsi di tre andamenti sostanzialmente differenti con i Paesi collocati nella parte orientale che sono cresciuti in maniera considerevole, quelli della parte centrale (Germania, Svezia, Benelux) in cui le esportazioni hanno comunque superato le importazioni e gli altri Paesi in cui c'è stata un debole aumento (Francia, Spagna), una stagnazione (U.K.) o, addirittura, una recessione (Portogallo). E' stato soprattutto il processo di allargamento dell'Unione Europea da 15 a 25 Paesi a contribuire a tale crescita eliminando le barriere commerciali ancora in essere.

Per quanto riguarda l'Italia (dati Istat), nel 2004 il commercio estero in peso è aumentato del 5,6% per l'export (+7,1% la modalità marittima) e del 4,8% per l'import (+3,2% la modalità marittima).

Produzione, commercio estero, traffici marittimi



Le previsioni per il 2005 ed il 2006 dell'International Monetary Fund (IMF) mostrano un andamento positivo sia per la produzione mondiale (+4,3% in entrambi gli anni) che per il commercio (+7,0% e +7,4% rispettivamente). Qualche incertezza permane in relazione alla crescita continua nei prezzi del greggio e dei prodotti raffinati nonché ai possibili effetti per l'economia statunitense provocati dall'uragano Katrina.

Per l'Italia l'IMF stima un incremento per la produzione modesto nel 2005 (+1,2%) e più consistente nel 2006 (+1,4%), una contrazione per l'export nel 2005 (-0,8%) parzialmente recuperata l'anno successivo (+0,6%) ed un aumento nell'import (+3,2% nel 2005, +1,3% nel 2006).

Nel 2004 nel mondo sono state trasportate via mare 6,7 miliardi di tonnellate di merce (il 34% di rinfuse liquide) con un aumento rispetto all'anno precedente del 4,3%. A questo risultato hanno contribuito le economie asiatiche per il 38,4%, quelle europee per il 22,7% e quelle americane per il 21,4% mentre Africa e Oceania detengono una quota di mercato pari a circa il 9% ciascuna.

Al consueto dinamismo del settore contenitori (+10%) si è aggiunto anche quello delle principali rinfuse solide (+7,6%), con incrementi superiori alla media per il minerale di ferro (+12,6%) e per l'acciaio grezzo (+8,8%).

Le tonnellate migliaia complessivamente scambiate ammontano a 27,6 miliardi con un aumento del 7%, a testimonianza della crescita degli scambi extra-regionali.

Da segnalare il vistoso processo di concentrazione dell'offerta in atto nel settore dei contenitori: il gruppo danese Maersk (già in prima posizione nella graduatoria mondiale in termini di capacità delle navi) che ha acquistato P&O (quarto vettore al mondo) consolidando la propria leadership, i francesi della CMA CGM sono passati in terza posizione acquisendo i connazionali della Delmas mentre i tedeschi della Hapag-

Lloyd sono ora al quinto posto della classifica grazie all'acquisto dei canadesi di CP Ships. Tenuto conto del fatto che resta stabile in seconda posizione la MSC di Aponte, va rilevato che grazie all'intensa campagna di M&A sviluppata, i vettori europei detengono oggi quattro delle prime cinque posizioni del rank mondiale nel settore dei contenitori (la restante posizione è occupata dalla taiwanese Evergreen, collocata al quarto posto).

Le previsioni per il 2006 (Clarkson) indicano un aumento del 4% per le rinfuse solide trasportate via mare con una marcata crescita per il minerale di ferro (+7%) e per i semi di soia (+9%) mentre è in calo il grano ed il frumento (-1%).

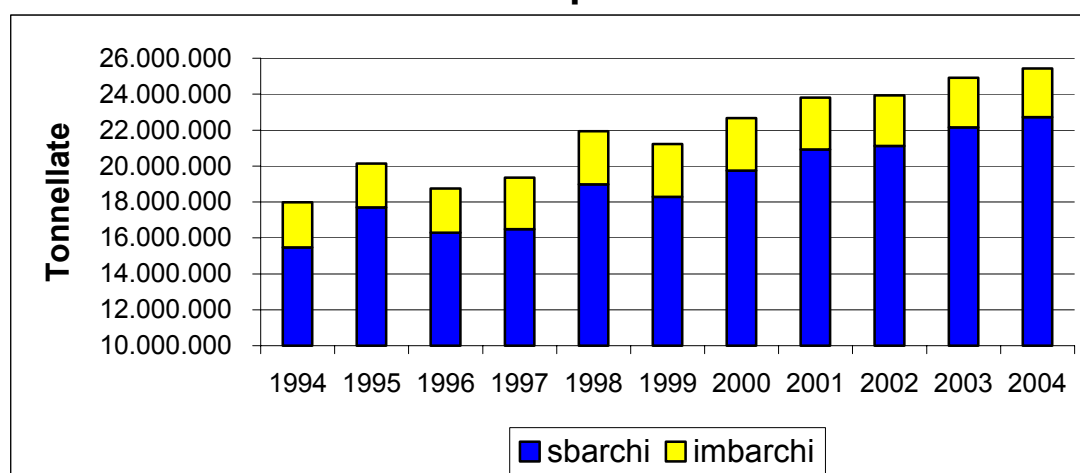
Anche per il 2004 la modalità marittima si è confermata per l'Italia quale principale mezzo di trasporto sia per l'approvvigionamento di merci (63% in peso) che per la spedizione di prodotti (46% in peso).

I principali porti italiani nel 2004 hanno movimentato 470 milioni di tonnellate di merce con una crescita annua media a partire dal 2001 del 2,6%. Nel periodo esaminato i porti adriatici hanno però registrato la performance peggiore (+1,7% medio annuo) rispetto ai porti tirrenici (+2,7%) e a quelli isolani (+3,9%). In particolare, in Adriatico, sono diminuite le rinfuse liquide (-0,9% medio annuo) e cresciute le rinfuse solide (+2,6%) mentre risultano stabili le merci varie. Quest'ultimo dato trova riscontro nella movimentazione dei contenitori che è cresciuta nel periodo soltanto dell'1% a fronte di un +3,1% medio annuo per i porti tirrenici e di un 18,5% per i porti di transhipment (grazie soprattutto alle prestazioni di Taranto e Cagliari).

Va segnalata inoltre la spinta all'internazionalizzazione che ha guidato e sta guidando tuttora la crescita dei porti italiani. Negli ultimi 15 anni, infatti, la movimentazione portuale in Italia è aumentata complessivamente del 18%, di cui però ben il 26% nella parte internazionale mentre inferiore all'1% è stata la parte relativa al cabotaggio.

Nell'ultimo triennio il porto di Ravenna è cresciuto ad un tasso pari al 2,2% medio annuo, un risultato migliore rispetto a quello degli altri scali adriatici (come detto pari all'1,7%) e che ha consentito al porto di attestare il proprio posizionamento attorno al 14 % del totale adriatico per le merci in generale e ben al 22 % per le rinfuse solide.

Serie storica porto di Ravenna



La crescita di Ravenna è dovuta soprattutto all'aumento del traffico di inerti e di materiali metallurgici. Nel periodo esaminato la somma di tali prodotti e dei petroliferi (Enel esclusa) ha visto un incremento complessivo superiore al 23% mentre tutte le altre merceologie e/o condizionamenti movimentati sono calati del 9%.

Il porto quindi non si è diversificato ma ha ristretto la propria gamma di prodotti, aumentando conseguentemente i rischi connessi a possibili variazioni di mercato anche in relazione all'andamento di una singola merceologia.

Le previsioni per il 2005 mostrano un calo del volume complessivo movimentato che giunge dopo cinque anni di crescita consecutiva.

In particolare, oltre ai petroliferi dell'Enel, che di fatto ha cessato di alimentare la centrale elettrica di Porto Tolle via Ravenna, sono diminuite quasi tutte le altre tipologie merceologiche, fatta eccezione per i prodotti metallurgici. Se per alcuni prodotti si tratta di vicende congiunturali (es. influenza aviaria in relazione ai mangimi) o legate al peso dei noli marittimi che rendono più appetibili certi mercati di approvvigionamento servibili via terra, per altri prodotti si tratta di settori maturi (es. piastrelle) in cui è probabile che anche nel futuro si assista a dinamiche di crescita molto contenute.

Questo calo trova riscontro anche nell'andamento della bilancia commerciale italiana per l'anno in corso che vede diminuire (dati Istat) nei primi otto mesi sia le importazioni in volume (-1,6%, di cui +1,5% per l'extra-UE) che le esportazioni in volume (-2,5%, di cui +0,0% per l'extra-UE).

1.2 - Scenari strategici e finanziari per la portualità italiana

La sfida per la competitività, che coinvolge i porti europei, e segnatamente quelli mediterranei, vede la portualità italiana in una fase obiettivamente critica.

Tale criticità, che segue un decennio di vera e propria rinascita, conseguentemente alla riforma delle gestioni portuali, alla ripresa di politiche organiche di finanziamento delle infrastrutture portuali, all'affermarsi del *transshipment*, in corrispondenza di una nuova centralità del Mediterraneo, è stata sottolineata da diversi soggetti, sia imprenditoriali che associativi, che hanno concordemente espresso forti preoccupazioni per il futuro.

Da ultimo, in ordine di tempo, il documento sottoscritto unitariamente dall'intero *cluster* portuale italiano, convocato da Assoporti lo scorso ottobre manifesta "forti preoccupazioni per la perdita di competitività della portualità italiana rispetto agli altri scali marittimi mediterranei e nord-europei, com'è evidenziato dalla flessione registratasi nell'andamento dei traffici commerciali" se in generale è forte la consapevolezza che occorre "mettere in campo una complessiva politica per il comparto marittimo-portuale in grado di corrispondere, in una logica di sistema, all'importanza della competizione in atto sui mercati internazionali e di offrire certezze agli operatori privati".

Una questione non indifferente riguarda il superamento della insufficienza delle risorse destinate all'ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture portuali.

Nell'ultimo decennio le risorse destinate ai porti non sono state quantitativamente irrilevanti, anche se occorre tenere presente la complessiva dispersione di esse tra un numero troppo alto (e crescente) di Autorità Portuali.

Vero è che dal 2004 non sono state distribuite risorse nuove (in realtà in tale anno venne dato corso all'attribuzione di risorse finanziate nel 2002 con la legge 166/02) e che le Leggi Finanziarie 2005 e 2006 hanno posto pesanti vincoli alla possibilità di impegno e persino di spesa delle risorse già destinate in precedenza.

Tale situazione ha reso evidente un dato più generale, e del tutto ineludibile, legato ai pesanti vincoli di bilancio dello Stato per il presente e per l'immediato futuro.

Anche in uno scenario (auspicabile e richiesto) di ripresa di attenzione e di attribuzione di maggiori risorse ai porti, è prevedibile tuttavia che esse saranno limitate e che dovranno quindi individuarsi criteri di allocazione che saranno presumibilmente più selettivi che in passato.

Nella discussione in corso a livello nazionale paiono emergere alcune tendenze di cui tenere conto con realismo, riassunte efficacemente da Assoporti: "sulla base delle opportunità offerte dallo scenario delineato, rimane forte l'esigenza di dotare il Paese di un sistema portuale in grado di operare come componente capillare di un sistema logistico complessivamente inteso, nel quale si collocano i gestori dell'intera catena logistica. In questo quadro sarà utile identificare i ruoli precipui che deve giocare ciascun porto su tre essenziali versanti:

- Intercettare i flussi di traffico infraoceanici con funzioni di redistribuzione nell'area e inoltre ai mercati ed alle aree produttive europee;
- Porsi al servizio della crescita territoriale dei sistemi produttivi regionali (regional port), con caratteristiche di plurifunzionalità;
- Operare come terminali della rete delle "Autostrade del Mare" nella sua articolazione nazionale, comunitaria e mediterranea"

Un primo elemento pare essere quindi la necessità dell'adeguamento dei porti di *transshipment*, fattore comunque decisivo della competitività in ambito mediterraneo ed europeo.

Oltre a questo, l'elemento di cui tenere conto è la tendenza ad individuare un numero limitato di "regional ports" con funzioni di rifornimento di grandi bacini di "regioni" geo-economiche, e la necessità di valorizzare alcuni punti della portualità del mezzogiorno.

In uno scenario di questo tipo, presumibilmente assai più selettivo e competitivo, rispetto a quello maturato nel decennio trascorso, anche a causa di una limitata consistenza di risorse pubbliche, occorre puntualizzare quali possono essere gli elementi attraverso i quali il porto di Ravenna può concorrere con successo a posizionarsi nel novero dei porti principali e quindi ad acquisire le risorse necessarie per adeguamenti e potenziamenti infrastrutturali, portuali ed extraportuali, non fini a se stessi, ma finalizzati ad un disegno strategico di miglioramento del proprio posizionamento, oltreché per sviluppare quelle iniziative nel campo della intermodalità e della logistica che appaiono sempre più necessarie e complementari ad un pieno dispiegamento, razionalizzazione e competitività delle attività portuali vere e proprie.

Tale puntualizzazione appare tanto più necessaria quanto più selettiva sarà la allocazione delle risorse pubbliche statali, in scenari nei quali, presumibilmente, verranno premiati quei porti che sapranno presentare progetti strategici integrati con investimenti privati, e capaci di incrociare tendenze di mercato reali.

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

A. Valorizzazione della posizione geografica

La portualità adriatica è sottodimensionata rispetto a potenzialità di collegamento con bacini economici di fortissimo sviluppo come il far-east e di promettente prospettiva come il Mediterraneo Sud-Orientale e il Mar Nero a causa di carenze sia infrastrutturali (fondali innanzitutto) sia di servizi di collegamento marittimi e terrestri.

Anche nel cabotaggio nazionale (dove il Tirreno è obiettivamente favorito per regioni geografiche) sono possibili progressi significativi.

E' l'intera portualità adriatica che deve compiere un passo in avanti. E' necessario preliminarmente che si sviluppi in modo più organico e lungimirante una serie di politiche comuni da parte dei porti adriatici, fuori da velleità di programmazione dirigistica, capace di valorizzare e promuovere l'insieme dei porti verso i bacini di interesse e le relazioni tra essi, specie per ciò che attiene il cabotaggio e le Autostrade del Mare.

La posizione geografica del porto di Ravenna, allo sbocco meridionale della pianura padana, lo rende potenzialmente in una posizione assai favorevole.

Ravenna inoltre può collegarsi da un lato con il Corridoio V (attraverso la realizzazione della E55) e dall'altro è inserita in quella che il DPEF 2006-2009 definisce come "piattaforma logistica tirreno-adriatica nord composta dai nodi di Livorno, Prato, Parma, Bologna e il porto di Ravenna".

B. Passare dalle opere ai progetti strategici

Se uno dei criteri di selezione che si affermeranno a livello nazionale sarà la reale rispondenza tra potenziamenti infrastrutturali e prospettive di mercato, uno degli indicatori (non esclusivo, ma determinante) sarà il coinvolgimento di investimenti privati in concorso con quelli pubblici. Tale coinvolgimento - che potrebbe dare luogo ad interessanti formule innovative, in parte utilizzando quanto già previsto dalla L. 84/1994, in parte proponendo innovazioni ad essa e al Codice della Navigazione - potrebbe anche assumere configurazioni simili al *project financing* o altri strumenti di partecipazione pubblico-privata.

In particolare, un criterio fondamentale sarà quello dove possono incrociarsi diversi fattori: lo sviluppo quantitativo dei traffici portuali, la valorizzazione di merceologie ad alto valore aggiunto, il concorso di investimenti privati, il potenziamento complessivo delle infrastrutture portuali e quindi i benefici complessivi per i traffici anche al di là del settore o dell'attività direttamente interessata dal progetto.

La presente revisione del P.O.T. (2006-2008) pur nella consapevolezza dei vincoli finanziari e della limitatezza delle risorse destinate ai porti, vuole proporre al Comitato Portuale, alla comunità portuale, alle Istituzioni

Locali e alla Regione, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un quadro di progetti strategici integrati che hanno le caratteristiche suesposte. Ciò anche molto al di là delle risorse attualmente destinate. Ciò non vuole essere un esercizio accademico, ma la indicazione di un percorso che vede già oggi la partecipazione di diversi soggetti privati – e che potrà concretizzarsi nella sottoscrizione di impegni precisi da parte di essi – e la formulazione di una proposta precisa al Ministero per candidarsi in modo concreto e credibile al reperimento delle risorse pubbliche necessarie.

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

2.1 - Approfondimento dei fondali e possibile nuova configurazione di Terminal portuali

Ovunque i fondali sono un fattore determinante (anche se non esclusivo) di competitività tra porti. Questo dato è enfatizzato dal crescente gigantismo navale che – ad ogni livello e per ogni tipo di nave – pare essere una tendenza inarrestabile.

Il porto di Ravenna ha una lunga storia di lenta e faticosa progressione verso fondali maggiori. Sono ora finalmente in corso le procedure di appalto per l'approfondimento a -11,50.

Dalla consapevolezza della importanza di maggiori fondali è emersa la decisione di realizzare uno studio di fattibilità tecnico-economica per valutare se e in che misura sia possibile e conveniente un ulteriore approfondimento dei fondali.

Tale possibilità – che sarebbe strategicamente importante per l'intera gamma merceologica afferente il nostro porto – acquista una importanza ancora maggiore nel momento in cui i gestori del Terminal Container (Soc. T.C.R.), e cioè il gruppo Contship e Sapir, hanno proposto una ipotesi di realizzare di un nuovo terminal container nella penisola Trattaroli.

Lo studio di fattibilità conferma la possibilità di realizzare un consistente approfondimento dei fondali (-14,50) fino a Largo Trattaroli e un approfondimento anche fino al bacino San Vitale, individua un positivo rapporto costi-benefici sia per i container, sia per le merci varie e le merci alla rinfusa.

Tale studio individua, inoltre, per grandi linee un intervento in due lotti funzionali, il primo fino a Largo Trattaroli, il secondo fino a San Vitale.

Lo studio sui traffici elaborato da Contship Italia propone uno scenario molto positivo per il medio periodo, a condizione che un nuovo Terminal abbia una razionale configurazione e sia dotato di fondali adeguati. Più in generale è necessario completare e adeguare i collegamenti stradali e ferroviari esterni al porto.

Alla luce di tali premesse l'Autorità Portuale, le Istituzioni locali (Comune, Provincia, Camera di Commercio di Ravenna) la Regione Emilia-Romagna, Contship Italia e Sapir S.p.A., hanno sottoscritto e presentato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti una Dichiarazione di Intenti al fine di:

1. Promuovere l'adeguamento dell'Intesa Generale Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Emilia Romagna per

ricomprensivi gli interventi necessari sia per i fondali che per i collegamenti stradali e ferroviari esterni al porto

2. Realizzare ad opera dell'Autorità Portuale di Ravenna la progettazione dell'escavo dei fondali del canale Candiano del porto di Ravenna a m - 14,50, comprensiva del consolidamento delle banchine esistenti e la progettazione delle opere infrastrutturali relative alla penisola Trattaroli, comprensive dei raccordi ferroviari, in modo da rendere possibile l'insediamento in essa di un moderno ed efficiente Terminal Container, comprensivo di raccordi ferroviari
3. Realizzare ad opera di Contship Italia e Sapir S.p.A., la progettazione del Terminal medesimo, comprensivo delle attrezzature necessarie al suo pieno funzionamento e finanziarne da parte di essi la realizzazione, e mettere a disposizione i terreni nei quali insediare il terminal
4. Promuovere ad opera dei soggetti pubblici sottoscrittori, gli atti pianificatori amministrativi e programmatori, e le relative procedure, e sollecitare quelle dello Stato, per consentire di giungere il più celermente possibile alle approvazioni dei progetti citati, utilizzando ogni utile procedura in tal senso
5. Promuovere il reperimento di risorse pubbliche e private nell'ambito delle Istituzioni, Imprese, Fondazioni, e nel sistema bancario locale
6. Richiedere e ottenere dallo Stato i necessari finanziamenti per le opere pubbliche
7. Una volta ottenuti i finanziamenti, curare l'esecuzione delle opere pubbliche

Per il raggiungimento delle finalità sopra indicate, i sottoscrittori della Dichiarazione d'Intenti, avanzano al Ministro la richiesta di sottoscrivere un Accordo di Programma Quadro riguardante l'approfondimento dei fondali, la realizzazione del nuovo Terminal Container e l'adeguamento delle banchine, nel quale siano contenuti: l'aggiornamento degli strumenti di concertazione e programmazione; gli impegni progettuali e procedurali dei vari soggetti sottoscrittori pubblici, con particolare riguardo alle procedure per semplificare e accelerare la realizzazione delle opere; gli impegni progettuali, commerciali e finanziari dei soggetti privati; l'entità e le modalità di erogazione dei finanziamenti statali e i tempi le modalità di esecuzione delle opere.

2.2 - Sviluppo delle Autostrade del Mare e by pass sul Canale Candiano

Il progetto riguarda la realizzazione e/o il completamento di opere infrastrutturali interne ed esterne al porto, necessarie non solo per non precludere lo sviluppo di nuovi collegamenti marittimi relativi alle Autostrade del Mare, ma anche per garantire il mantenimento degli attuali livelli di servizio del porto stesso.

In particolare, il completamento delle opere di urbanizzazione del terminal traghetti e passeggeri (raccordato alla rete ferroviaria) unitamente alla realizzazione di un'area attrezzata per l'autotrasporto ubicata in prossimità dello stesso ed ad esso operativamente e funzionalmente collegata consentirà di rispondere adeguatamente alle esigenze di sosta ed ai flussi di traffico, prevalentemente non accompagnato, previsti per il futuro e connessi al potenziamento del servizio esistente tra Ravenna e Catania e allo sviluppo di nuove linee sia in ambito nazionale (Sicilia, Calabria, Puglia) che internazionale (Grecia, Croazia, Albania, Turchia, Paesi della riva sud del Mediterraneo).

Riguardo all'accessibilità terrestre al terminal ed al porto più in generale occorre intervenire con un programma di opere congruente con quello di sviluppo portuale onde eliminare o perlomeno limitare le situazioni di interferenza tra viabilità urbana e portuale riducendo al contempo le situazioni di criticità che potrebbero rappresentare veri e propri "colli di bottiglia" per gli sviluppi attesi. In tal senso le previsioni di traffico al 2015 indicano in 1.650.000 mezzi pesanti la domanda di attraversamento tra le due sponde del canale da/per l'area portuale (prevalentemente orientata secondo le direttrici nord-sud, nord-ovest, sud-ovest). Tale quadro necessita quindi di una viabilità alternativa (by-pass) e di adeguamento (SS 309 dir) rispetto a quella esistente che già oggi presenta ripetute situazioni di congestione.

Il progetto di collegamento tra SS. 67 e SS. 309 Diramazione, di cui è in corso di ultimazione la progettazione preliminare, in particolare, prevede la realizzazione di un'arteria stradale lunga 4400 m a due corsie per ogni senso di marcia con quattro collegamenti alla viabilità esistente, parte in trincea, parte in viadotto e con un ponte apribile sul Canale Candiano.

Si tratta di opere conformi agli strumenti urbanistici vigenti, economicamente rilevanti per il cui finanziamento occorrerà la partecipazione di una pluralità di soggetti.

La realizzazione di quest'opera porterà in concreto sbocco via terra al traffico veicolare in entrata/uscita dal porto di Ravenna via nave e da/verso i nuovi insediamenti previsti, premessa indispensabile anche al potenziale incremento da 38.000 a 100.000 unità/anno su navi ro-ro e ro-pax (prevalentemente traffico non accompagnato).

2.3 - Sistemazione area ex industriale "Comparto AGIP" per la valorizzazione del water-front

Il comparto AGIP di via Trieste a Ravenna di circa 72 ettari , parzialmente utilizzato come deposito costiero dalla società Petra ed in gran parte dismesso, è classificato dalla pianificazione urbanistica vigente come "zona produttiva portuale" destinata al terziario ed a funzione produttive connesse con la nautica.

Il progetto riguarda le aree dismesse e i relativi affacci sul canale, cui realizzare fronte canale un distretto per la nautica da diporto, strutture correlate e di supporto con particolare riguardo a ricerca, innovazione e formazione.

Il master plan per l'attuazione dell'area, messo a punto collegialmente delle istituzioni locali, consente di orientare selettivamente e razionalmente le operazioni di bonifica da parte dell'attuale, proprietà accelerandone il recupero produttivo.

Si realizzerebbe in questo modo un'area sistema integrata (filiera produttiva, servizi, indotto, logistica) recuperando dal degrado una superficie ambientalmente significativa all'interno di una visione unitaria del porto.

2.4 - Potenziamento zona portuale sul Canale Piombone

La pialassa Piombone è uno specchio acqueo demaniale in parte classificato dal PRG zona portuale, interessato dal transito delle navi e dalle banchine, ed in parte zona naturale protetta.

L'Autorità Portuale prevede di approfondire il canale navigabile a -9,40 m (contro gli attuali 7,50 m) e di realizzare nuovi accosti per 350 m con 11 ettari di aree retrostanti per insediamenti.

Sono stati predisposti i progetti esecutivi dell'approfondimento, già esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e quello delle nuove banchine attualmente in fase di approvazione.

Le opere conformi agli strumenti urbanistici vigenti Piano Regolatore Comunale e Piano Regolatore Portuale necessitano di Valutazione d'Impatto Ambientale per cui è in corso la redazione del relativo studio.

Sarà possibile realizzare un insediamento per la movimentazione e trasformazione di merci che necessita di ampi spazi, ad opera di un importantissimo operatore a livello nazionale con un investimento privato di quasi € 100.000.000,00 ed un'occupazione ipotizzabile in 200 unità oltre al relativo indotto. Si evidenzia che gli investitori stanno valutando sia il porto di Ravenna che - alternativamente - un porto croato, gli unici due scali ad avere i requisiti richiesti.

2.5 - Stabilimento "Marcegaglia" : diminuzione costi logistica per unità di prodotto

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.

Non per caso in questi anni le performances di sbarco dei coils del gruppo nel porto di Ravenna sono state significative e prolungate, passando da 1,7 milioni di tonnellate nel 2001 a 2,4 nel 2004 (1,4 nel solo primo semestre 2005).

Le banchine frontistanti lo stabilimento Marcegaglia e ad esso in concessione, vecchie ed obsolete, consentono limitate prestazioni.

L'intervento prevede la ristrutturazione di 350 m di banchina per adeguarla alle sopravvenute norme di classificazione sismica e renderla utilizzabile a fondali di -11,50 m.

Il gruppo Marcegaglia peraltro in questi anni ha investito nello stabilimento di Ravenna molti milioni di euro col risultato di incrementarne l'occupazione dall'anno 2000 di 360 unità (160 solo negli ultimi due anni).

I lavori consentirebbero l'accosto in banchina di navi fino a 34 piedi, contro gli attuali 28 piedi, con notevoli economie sui costi unitari di logistica per unità di prodotto, tali da poter consentire un forte sviluppo delle già elevate quantità di sbarco (obiettivo 4.000.000,00 milioni di tonnellate/anno dichiarato dal gruppo Marcegaglia), con relativo incremento delle entrate per l'Erario conseguenti a tasse portuali.

Il gruppo Marcegaglia ha posto il problema di tale adeguamento in un'ottica di livello nazionale poiché dall'economicità della logistica degli approvvigionamenti dipendono molte importanti scelte complessive dell'azienda.

2.6 - Stabilimento "Bunge": diminuzione costi logistica per unità di prodotto

Bunge è una grande multinazionale che si occupa di commercio e trasformazione di semi oleosi (maggior trasformatore mondiale con 34 Mio di tons di capacità). Nel porto di Ravenna Bunge Italia ha rilevato recentemente lo stabilimento Cereol, destinato alla produzione ed imbottigliamento di olii di semi. Le materie prime sbarcate nella banchina in concessione prospiciente lo stabilimento ammontano nel 2004 a 455.000 t.

La banchina in questione è del tutto obsoleta, consentendo l'accosto di navi con pescaggi fino a 28 piedi contro i 31 piedi attualmente consentiti

nel porto di Ravenna. Essa è collocata fisicamente nel tratto di canale che potrà essere approfondito fino a -14,50 m consentendo l'entra di navi con pescaggio oltre 40 piedi.

L'intervento prevede la ristrutturazione di 310 m di banchina per adeguarla alle sopravvenute norme di classificazione sismica e renderla utilizzabile a fondali di -14,50 m.

Il gruppo Bunge ha programmato un investimento nello stabilimento di Ravenna per € 12.000.000,00 per il potenziamento della linea di carico e stoccaggio.

I lavori consentirebbero l'accosto in banchina di navi con stazza lorda doppia di quelle attuali. La capacità di sbarco aumenterebbe dalle attuali 7000 tonn/giorno a 14000 tonn/giorno e la capacità di stoccaggio si incrementerebbe proporzionalmente.

Questo comporterebbe un abbattimento drastico dei costi determinando un salto di competitività e rendendo economicamente sostenibile un potenziamento dello stabilimento ed un aumento dell'occupazione.

La Bunge si è impegnata così a concentrare le proprie attività, distribuite in varie località, nel porto di Ravenna con l'obiettivo di giungere in futuro a 900.000 t/anno

QUADRO DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI E PRIVATI E DEI FINANZIAMENTO GIÀ DISPONIBILI

N.	PROGETTO	Totale investimento	Risorse già disponibili			Risorse da reperire		
			Pubblico	Privato	Totale	Pubblico	Privato	Totale
1	Nuovo terminal container in penisola Trattaroli con fondali di -14,50 m	€ 290.850.000	€ 30.850.000	€ 65.000.000	€ 95.850.000	€ 140.000.000	€ 55.000.000	€ 195.000.000
2	Sviluppo delle Autostrade del mare	208.500.000	€ 19.800.000	0	€ 19.800.000	€ 90.000.000	€ 98.700.000	€ 188.700.000
3	Sistemazione area ex-industriale “comparto Agip” per la valorizzazione del waterfront e realizzazione di Distripark	€ 210.000.000	0	0	0	€ 60.000.000	€ 150.000.000	€ 210.000.000
4	Potenziamento zona portuale sul canale Piombone	€ 124.800.000	€ 24.800.000	0	€ 24.800.000	0	€ 100.000.000	€ 100.000.000
5	Stabilimento “Marcegaglia” : diminuzione costi logistica per unità di prodotto	€ 18.250.000	€ 10.000.000	0	€ 10.000.000	€ 8.250.000		€ 8.250.000
6	Stabilimento “Bunge” : diminuzione costi logistica per unità di prodotto	€ 21.000.000	€ 9.000.000	0	€ 9.000.000	0	€ 12.000.000	€ 12.000.000
TOTALE		€ 873.400.000	€ 94.450.000	€ 65.000.000	€ 159.450.000	€ 298.250.000	€ 415.700,000	€ 713.950,000

2.7 - Sviluppo delle Autostrade del Mare e privatizzazione Terminal T&C

L'Autorità Portuale, al fine di consolidare e rafforzare le condizioni per lo sviluppo delle Autostrade del Mare nel porto di Ravenna, si è fatta carico della gestione temporanea del Terminal Traghetti e di una serie di miglioramenti infrastrutturali, dopo averlo acquisito nel giugno 2004.

Tale scelta è stata motivata dalla necessità di assicurare una continuità operativa al terminal stesso, senza la quale si sarebbe creato un danno rilevante ai traffici esistenti (l'83% del cabotaggio nazionale in Adriatico) e alla stessa possibilità di una sua privatizzazione in condizioni economicamente accettabili.

L'Autorità Portuale riconferma la volontà di procedere celermente alla privatizzazione del terminal attraverso una gara ad evidenza pubblica. In tal senso, il Comitato Portuale ha approvato il 13 ottobre u.s. una delibera di indirizzi che fissa i criteri fondamentali degli atti di gara che "dovranno specificatamente indicare le condizioni ed i requisiti di partecipazione, nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale alla stessa applicabile, e definire puntualmente le attività e gli obblighi richiesti all'individuando gestore privato, in un'ottica tale da favorire il potenziamento e l'incremento nel porto di Ravenna del traffico traghetti e crociere, ferma la necessità di predisporre adeguate clausole di garanzia dell'esatto adempimento degli impegni che detto gestore andrà ad assumere a seguito dell'affidamento.

Nei criteri di valutazione per la scelta del gestore privato dovranno essere debitamente considerati - oltre all'aspetto economico - requisiti quali la capacità finanziaria e tecnico-professionale, la specializzazione e la conoscenza dei sistemi portuale e di traffico relativi all'attività da espletarsi nel terminal, la disponibilità a realizzare investimenti infrastrutturali sull'area".

Per procedere operativamente alla pubblicazione del bando manca unicamente un definitivo chiarimento da parte del Ministero controllante sulla natura giuridica dell'area, chiarimento che si ritiene possibile in un arco limitato di tempo.

2.8 - Studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di un distripark nell'area retroportuale di Ravenna

Le aree retroportuali da destinarsi allo svolgimento di servizi connessi all'attività del porto, alla logistica, all'intermodalità, costituiscono una risorsa e una opportunità per i porti in generale e nello specifico per il porto di Ravenna. Nel territorio circostante il porto di Ravenna esistono fortunatamente ampie aree libere che possono – alle dovute condizioni – essere oggetto di intervento per la realizzazione di tali strutture.

Ciò consentirebbe al porto di Ravenna di configurarsi come il baricentro di una vera piattaforma logistica.

L'intesa-quadro Stato-Regione Emilia-Romagna sottoscritta il 23/12/2003 prevede, tra le infrastrutture per lo sviluppo del nodo portuale di Ravenna, la "realizzazione di un distripark in area peri-portuale".

La medesima intesa prevedeva tra gli interventi necessari allo sviluppo del porto, l'acquisizione di un'area per lo stoccaggio temporaneo di materiali di escavo.

Tale previsione è quanto mai importante alla luce delle necessità di manutenzione e approfondimento dei fondali soprattutto in previsione di ulteriori approfondimenti rispetto a -11,50, a seguito dello studio di fattibilità commissionato dall'Autorità Portuale di Ravenna.

Il P.R.G. vigente del Comune di Ravenna, e il P.S.C. in corso di approvazione prevedono, in zone contigue al perimetro del Piano Regolatore Portuale, un vasto comprensorio destinato alla intermodalità e alla logistica – facilmente collegabile sia alle aree portuali che alla grande viabilità – che può essere la collocazione ottimale di un insediamento dalle caratteristiche sopra accennate.

Per affrontare in modo adeguato le non semplici problematiche della realizzazione di un'area per la logistica e l'intermodalità, occorre preventivamente definire i presupposti e i connotati di un progetto imprenditoriale e in base ad esso i conseguenti aspetti progettuali e tecnici.

Occorre cioè identificare i soggetti, gli strumenti, le procedure che consentano di individuare:

- le tipologie merceologiche, condizionamenti e rami attività
- le possibili tipologie di soggetti promotori, attuatori e gestori
- gli strumenti di acquisizione e conferimento delle aree
- le risorse e le modalità finanziarie di realizzazione dell'intervento

Conseguentemente sarà necessario giungere ad una precisa definizione di:

- infrastrutture viarie e ferroviarie (in particolare la ristrutturazione della viabilità principale al fine di rendere più funzionali le connessioni col porto e, con la SS. 67, l'integrazione funzionale tra sistemi di trasporto e dotazione dei servizi e la connessione con la prevista area per la cantieristica)
- caratteristiche delle urbanizzazioni
- modalità attuative (anche in relazione alla possibilità dello stoccaggio temporaneo di materiali di escavo)

- precisazione dell'ambito urbanistico, anche ai fini delle ricadute sugli strumenti urbanistici (P.O.C.) previsti dal P.S.C.

Da ciò discende la necessità di affidare uno studio di fattibilità tecnico-economica che abbia come obiettivo quello di individuare i presupposti e i connotati di un progetto imprenditoriale che contempli:

- A. Le vocazioni merceologiche e di attività, in riferimento alla contiguità con le aree portuali, alle potenzialità di bacini economici circostanti, ai progetti di logistica in essere e allo studio;
- B. La tipologia dei possibili soggetti promotori, attuatori e gestori, gli strumenti di acquisizione o conferimento delle aree e di reperimento delle risorse, le ipotesi di "architettura" societaria conseguente;
- C. La configurazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie e dei collegamenti con le direttrici principali, le caratteristiche delle urbanizzazioni e le loro modalità attuative, e le precisazioni dell'ambito urbanistico;
- D. Le modalità di stoccaggio temporaneo di materiali di escavo

Alla luce di tutto ciò si ritiene necessario avviare le procedure per selezionare il soggetto incaricato della redazione di tale studio di fattibilità.

Cap. 3 – L'attuazione del P.O.T. 2005-2007

3.1 – Attuazione dei progetti e degli investimenti

L'attuazione del P.O.T. 2005-2007 si è sviluppata nei seguenti campi:

Interventi di manutenzione

Descrizione intervento	Importo	Stato di attuazione
Manutenzione dei fondali del porto canale di Ravenna	€ 2.925.000,00	I lavori sono stati aggiudicati in data 21.07.2005. Sono in corso di definizione gli atti per la sottoscrizione del relativo contratto d'appalto. La consegna dei lavori è prevista entro il mese di dicembre 2005.
Sistemazione delle strade principali di collegamento fra l'area portuale e la viabilità esterna del porto	€ 1.474.684,37	Sono in corso i lavori del 1° (Via della Burchiella) e del 2° stralcio (Via del Trabaccolo)
Totale	€ 4.399.684,37	

I fondali di Piano Regolatore

Descrizione intervento	Importo	Stato di attuazione
Approfondimento del Canale Candiano a -11,50 mt. dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli	€ 29.193.000,00	Il progetto per l'approfondimento a - 11,50 del Canale Candiano, per il rifacimento delle protezioni di sponda e per un primo stralcio della canaletta in avamporto a - 12,00 è stato approvato in data 16.09.2004. In data 30.11.2005 è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il finanziamento dell'opera.
Approfondimento fondali del porto canale di Ravenna	€ 40.200.000,00	E' attualmente in corso la predisposizione dello studio di fattibilità
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	E' in corso l'adeguamento dei progetti definitivi per gli interventi di risanamento della Piasssa del Piombone e di separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura naturale, alle prescrizioni espresse in sede di V.I.A. del P.R.P. di cui al D.M. del 06.11.2000 e la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale. L'intervento è inserito nel P.T. LL.PP. per l'anno 2005.
Smaltimento materiale di dragaggio in cassa di colmata lottizzazione ovest Piomboni	€ 8.000.000,00	Il progetto è stato approvato in data 25.11.2004. E' attualmente in corso la predisposizione degli atti di gara per la pubblicazione.
Totale	€ 108.593.000,00	

Adeguamento delle banchine e delle protezioni di sponda esistenti

Descrizione intervento	Importo	Stato di attuazione
Rifacimento protezione di sponda dall'attracco del traghetti 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.
Banchina di raccordo tra il Molo Nord e l'attracco del traghetti a Porto Corsini	€ 5.293.683,22	I lavori sono in corso
Adeguamento banchine operative e miglioramento condizioni sicurezza navigazione - 1° stralcio	€ 15.500.000,00	Intervento inserito nel P.T. LL.PP. per l'anno 2005. La progettazione è attualmente in corso
Adeguamento banchine operative e miglioramento condizioni sicurezza navigazione - 2° stralcio	€ 15.000.000,00	Intervento inserito nel P.T. LL.PP. per l'anno 2007 in relazione alle risorse disponibili. La progettazione è attualmente in corso
Completamento banchina in sponda SX darsena Baiona	€ 4.000.000,00	E' attualmente in corso la progettazione esecutiva
Arredo del molo guardiano sud a Marina di Ravenna	€ 3.000.000,00	L'intervento è inserito nel P.T. LL.PP. per l'anno 2006
Riqualificazione waterfront: Sistemazione aree demaniali		
Riqualificazione waterfront: Completamento banchine a Marina di Ravenna		
Riqualificazione waterfront: Opere di urbanizzazione a Porto Corsini		
Totale	€ 51.993.683,22	

Nuove banchine

Descrizione intervento	Importo	Stato di attuazione
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	Il progetto esecutivo è stato approvato in data 16.09.2004. I lavori saranno appaltati entro l'anno 2005.
Totale	€ 40.121.970,00	

I collegamenti del porto

Descrizione intervento	Importo	Stato di attuazione
Realizzazione del nuovo ponte mobile sul Canale Candiano	€ 11.500.000,00	E' stata predisposta la progettazione definitiva per l'appalto integrato delle opere. E' attualmente in corso la pubblicazione degli atti di gara
Nuovo collegamento tra SS.67 e SS.309 (DIR) in by-pass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna	€ 42.100.000,00	E' stato sviluppato il confronto tecnico-economico fra la soluzione in sovrappasso e sottopasso per potere poi procedere alla progettazione preliminare e definitiva cui sono stati destinati dal P.T. LL.PP. per l'anno 2004 € 2.000.000,00. A tal fine in data 28.02.2005 è stato sottoscritto il relativo Protocollo d'Intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel programma investimenti è previsto un primo finanziamento per la realizzazione dell'opera nell'anno 2007 per € 20.000.000,00
Totale	€ 53.600.000,00	

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

Descrizione intervento	Importo	Stato di attuazione
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 Piallassa Piombone	€ 19.806.500,00	L'opera già progettata è stata inserita nel P.T. LL.PP. per l'anno 2006 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' in corso la predisposizione del Piano Particolareggiato e del 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	E' attualmente in corso la predisposizione dello studio di fattibilità
Totale	€ 89.166.500,00	

Miglioramento delle condizioni di navigabilità

Descrizione intervento	Importo	Stato di attuazione
Potenziamento illuminazione	€ 1.000.000,00	Nell'ambito dell'intervento di gestione, manutenzione e razionalizzazione degli impianti di illuminazione, segnalazione e controllo nel porto canale di Ravenna (2004 - 2011), attualmente in fase di gara, è stata prevista la somma di € 1.000.000,00 per i lavori di potenziamento
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 2006 per il sistema di controllo entrata navi in porto
Totale	€ 1.949.000,00	

Cap. 4 – Programma Triennale degli investimenti

Il programma Triennale dei Lavori Pubblici, per quanto concerne il triennio 2006-2008, comprende i seguenti interventi:

Programma Triennale 2006-2008

ANNO 2006

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	2120	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2006
2110		€ 749.000,00	Sistema di controllo entrata navi in porto - Quota anno 2006
2110		€ 5.000.000,00	Approfondimento Canale Piombone: - 1° lotto - Sistemazione funzionale del Canale Piombone in prima attuazione del P.R.P. - Quota anno 2006
2110		€ 19.806.000,00	Potenziamento zona portuale nella Piassa Piombone
2110		€ 4.000.000,00	Opere connesse allo sviluppo della logistica
2110		€ 3.000.000,00	Arredo molo guardiano sud a Marina di Ravenna
2110		€ 100.000,00	Nuovo collegamento tra SS. 67 e SS. 309 (Diramazione) in by-pass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna - Quota anno 2006
2110		€ 200.000,00	Approfondimento fondali del porto canale di Ravenna - Quota anno 2006
2110		€ 645.000,00	Fondo attuazione interventi programma

TOTALI

Cap. 2110

Cap. 2120

€ 33.500.000,00	€ 3.000.000,00	€ 36.500.000,00
------------------------	-----------------------	------------------------

ANNO 2007

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	2120	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2007
2110		€ 20.000.000,00	Nuovo collegamento tra SS. 67 e SS. 309 (Diramazione) in by-pass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna - Quota anno 2007
2110		€ 15.000.000,00	Adeguamento banchine operative e miglioramento condizioni sicurezza navigazione - 2° stralcio
2110		€ 15.000.000,00	Realizzazione di distripark - Quota anno 2007
2110		€ 10.000.000,00	Approfondimento fondali del porto canale di Ravenna - Quota anno 2007
2110		€ 500.000,00	Fondo attuazione interventi programma

TOTALI

Cap. 2110

Cap. 2120

€ 60.500.000,00	€ 3.000.000,00	€ 63.500.000,00
------------------------	-----------------------	------------------------

ANNO 2008

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	2120	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria anno 2008
2110		€ 20.000.000,00	Nuovo collegamento tra SS. 67 e SS. 309 (Diramazione) in by-pass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna - Quota anno 2008
2110		€ 30.000.000,00	Realizzazione di distripark - Quota anno 2008
2110		€ 30.000.000,00	Approfondimento fondali del porto canale di Ravenna - Quota anno 2008
2110		€ 5.000.000,00	Ristrutturazione e adeguamento ai fondali di P.R.P. del porto di Ravenna della banchina in corrispondenza dei Magazzini Generali
2110		€ 5.000.000,00	Completamento banchine operative in attuazione del P.R.P. del porto di Ravenna in sponda DX e SX della Darsena Baiona
2110		€ 500.000,00	Fondo attuazione interventi programma

TOTALI

Cap. 2110

Cap. 2120

€ 90.500.000,00	€ 3.000.000,00	€ 93.500.000,00
------------------------	-----------------------	------------------------

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.

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 approvati. Il documento di assessment, i cui contenuti sono stati condivisi dalla Capitaneria di Porto, evidenziava elementi di debolezza che riguardano 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 prende atto dell'assenza, in tema di piani portuali integrati, di normative applicabili (recepimento direttiva comunitaria e elaborazione piano nazionale CISM) contenenti indicazioni su competenze, organizzazione e procedure. Il piano, pertanto, si concentra su alcune immediate esigenze.

In primo luogo viene definito l'ambito di riferimento del piano stesso aggiungendo agli ambiti dei PFSP (l'area delimitata dalla prima barriera difendibile partendo dall'acqua) alcune altre aree sensibili: i moli guardiani, l'area denominata curva di Marina e gli edifici sedi di centrali di controllo.

Sono poi definiti alcuni interventi strutturali da realizzare che riguardano l'illuminazione (in primo luogo nelle banchine del lato nord del canale tra lo stabilimento Fassa Bortolo e lo Scolo Fagiolo e tra il cimitero e Polimeri Europa, nella banchina antistante Bunge, in Darsena di città e nel Canale Piombone) ed il completamento di alcune recinzioni per delimitare alcune banchine in penisola Trattaroli e in zona Piombone.

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.

Il 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...).

Un sistema di comunicazioni privato ed adeguatamente protetto (ad es. secondo lo standard TETRA) potrebbe essere attivato e, previo appositi accordi procedurali, affidato in dotazione a tutti i soggetti coinvolti in materia di security nel porto.

Questi sono gli interventi ritenuti necessari a fronteggiare efficacemente i primi due punti sollevati dal documento di assessment e ad elevare lo standard della security del porto di Ravenna. Si ritiene che la loro realizzazione possa essere avviata già a partire dal 2006. Tuttavia un effettivo salto di qualità in tema di security potrà però essere effettuato soltanto quando sarà risolto anche il terzo punto evidenziato dall'assessment: quello relativo all'organizzazione della security.

Al fine di superare la frammentazione e le lacune esistenti si ritiene necessario 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 e rappresenti, assieme al suo braccio operativo, un unico punto di riferimento sia per tutti gli operatori portuali che per le amministrazioni pubbliche e forze dell'ordine.

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:

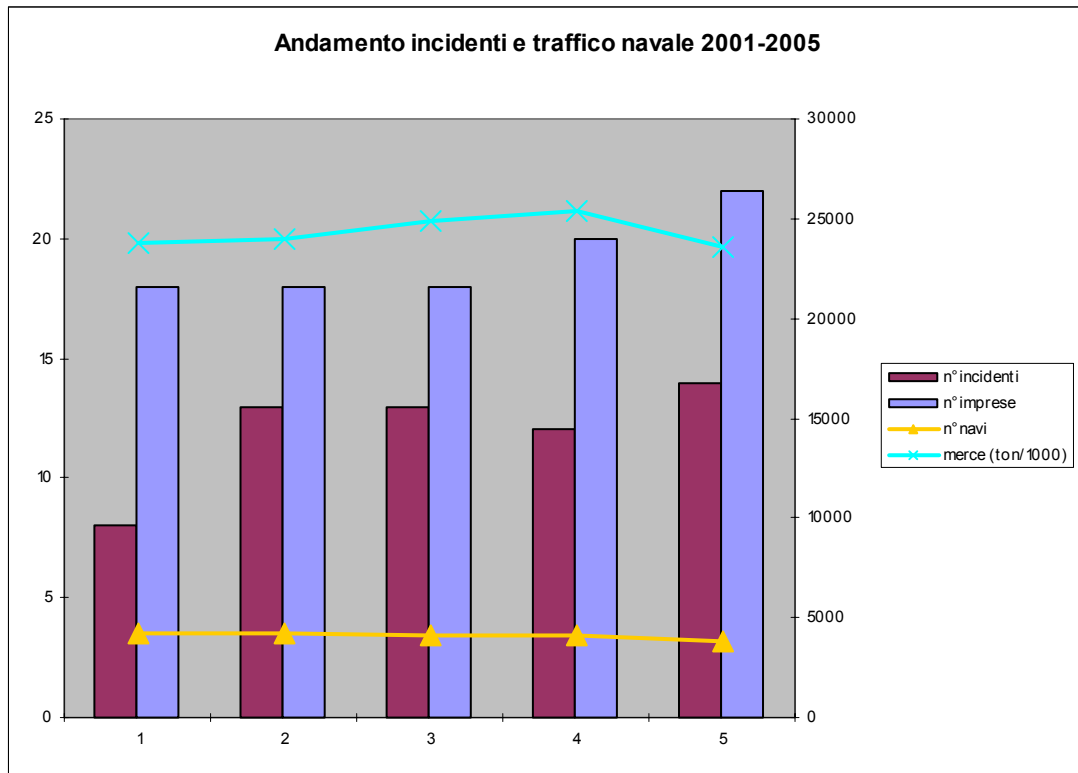
ispezione/controllo delle operazioni/servizi portuali	446
controllo, presso le imprese portuali, dei registri delle verifiche di legge delle apparecchiature di sollevamento utilizzate per le operazioni ed i servizi portuali	19
controlli in occasione di lavori con uso di fiamma in banchina in linea con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

Il comitato 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 ultimi cinque 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 anno 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 – 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.

6.2 - Sicurezza della Navigazione

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

1. E' in corso la progettazione preliminare e definitiva per l'arredo del molo guardiano sud, per il quale venne svolto il concorso di idee. Nel frattempo è stata redatta la progettazione del completamento della banchina di riva tra Marinara e il molo stesso, come pure quella – a cura del S.I.I.T. (ex Genio Civile Opere Marittime) – del completamento del molo verso la darsena pescherecci
2. Sono in corso le ricognizioni preliminari, e sono stato avviati i rapporti con la Soprintendenza ai Beni Architettonici e al Paesaggio, al fine di procedere ad un concorso di progettazione per la riqualficazione del mercato del pesce
3. Per il progetto di Piano Unitario Particolareggiato di Porto Corsini è in corso l'istruttoria presso l'Amministrazione Comunale di Ravenna