

Contestualmente al programma triennale delle opere 2005-2007 è stata anche approvata la modifica all'elenco annuale 2004 che ha precisato, per l'anno in corso, le previsioni e gli impegni di spesa per 110 milioni di euro complessivi. Tra gli investimenti più significativi dal punto di vista economico figurano: l'approfondimento dei fondali a quota -11,50 metri, le opere di protezione a mare di Porto Corsini, il potenziamento del terminal traghetti. Per il prossimo triennio è previsto un investimento di 202 milioni di euro mentre gli interventi in corso e quelli già impegnati per il 2004 assommano ad un totale di 360 milioni di euro, cifre importanti che contribuiscono in maniera significativa all'attuazione del Piano Regolatore del Porto.

E' stato approvato il documento programmatico relativo agli "strumenti ed azioni per lo sviluppo del porto". Tale documento, oltre ad attribuire alla volontà/capacità di fare sistema da parte degli attori portuali ed istituzionali un carattere di preminenza tra gli obiettivi che l'Autorità Portuale si è data per rispondere al meglio alle funzioni previste dalla Legge 84, individua anche una serie di tematiche sulle quali, attraverso un opportuno lavoro di analisi ed approfondimento, operare per affinare la strumentazione e le azioni in capo all'Autorità stessa. Ciò in un contesto in cui la competitività dei porti è giocata anche su piani diversi da quello, pur sempre importantissimo ma vissuto come pre-requisito, delle sole dotazioni infrastrutturali. Tra le tematiche individuate si segnalano: il coordinamento dei servizi privati e pubblici ed il loro adeguamento alle esigenze delle diverse tipologie di traffico, l'articolazione dei canoni di concessione finalizzati ad obiettivi di crescita e razionalizzazione delle attività, le modalità di utilizzo di plafond di fondi da destinare a politiche attive di incentivo allo sviluppo del porto. Tematiche senz'altro impegnative ed affascinanti, a volte innovative per il settore, sulle quali l'intera comunità portuale sarà chiamata a confrontarsi nei prossimi mesi.

Si ricorda infine l'indirizzo e-mail review@port.ravenna.it per tutti coloro i quali vogliono contribuire al dibattito avviato sul porto.

Luca Antonellini

The Three Year Works Programme for 2005-2007, was concurrently approved with the modification to the 2004 annual list which specifies for the current year the forecasts and the expenditure appropriations amounting to a total of 110 million euro. Amongst the most significant investments from an economic standpoint figure the following: the deepening works to -11,50 m., the reconstruction works for the protection of the Porto Corsini canal bank and the improvement of the ferry terminal. For the next three years, a provision has been made for a 202-million-euro investment whilst the work in progress and the work already assigned for 2004 amount to a total of 360 million euro, clearly constituting important figures which contribute significantly toward the realisation of the Port's Development Master Plan.

The planning document relative to the "instruments and actions for the development of the port" was also approved. Such document, in addition to attributing the pre-eminence to the collaboration willingness/ability of port operators and institutions amongst the objectives that the Port Authority has set itself, in order to better address the functions foreseen in Law 84, also identifies a series of areas to operate on, through suitable analysis and study work, in order to refine the instruments and actions decided upon by the Authority. This is so within a contest where port competitiveness is played out on more levels than just the one important one and which continues to be a prerequisite i.e. infrastructure. Amongst the identified areas, the following are distinguished: the co-ordination of private and public services and their adjustment to the needs of the diverse types of traffic, the articulation of finalised concession rules vis-à-vis the growth and rationalization of business activities and, the modes of using the ceiling of funds destined to active policies with port development incentives. These are without a doubt challenging, fascinating and innovative for the sector areas, which the entire port community will be called upon to address in the coming months.

I'd like to finally remind all our readers of our e-mail address review@port.ravenna.it where they can send in their views and contribute to the open debate surrounding the port.

Luca Antonellini

works in progress

Area di servizio sosta per l'autotrasporto

Approvato l'impegno di spesa per la redazione della progettazione nonché dell'esecuzione delle opere e gestione delle infrastrutture a regime.

Importo lavori: € 2.465.478,34

Service and road haulage rest area.

Approval of the expenditure appropriations related to the drafting of the project plan as well as the execution of the works and management of the infrastructure at full capacity.

Cost: € 2.465.478,34

Porto Corsini

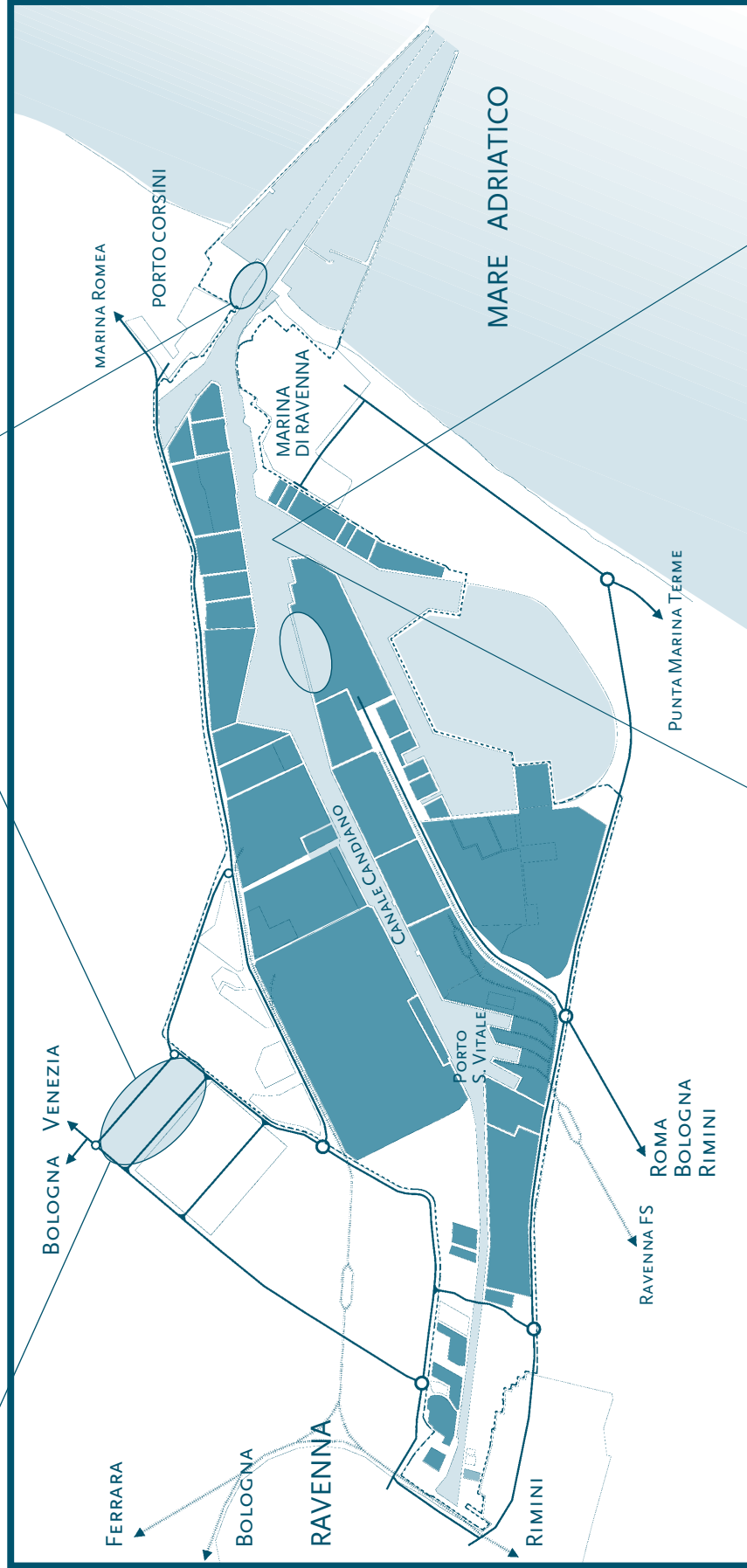
Approvato il progetto dei lavori di rifacimento della protezione di sponda.

Importo lavori: € 9.200.000,00

Porto Corsini

Project approval for the reconstruction works for the protection of the canal bank.

Cost: € 9.200.000,00



Penisola Trattaroli

Approvato il progetto esecutivo dei lavori di realizzazione di nuove banchine nella Penisola Trattaroli. Importo: € 8.350.320,00

Trattaroli Peninsula

Approval of the executive project plan for the realisation works of new quays in the Trattaroli Peninsula. Cost: € 8.350.320,00

Fondali del porto-canale

Approvato il progetto definitivo relativo ai lavori di approfondimento del Canale Candiano a -11,50 m. dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli.

Importo: € 29.193.000,00

Port-canal depth

Approval of the definitive project plan relative to the deepening works of the Candiano Canal to -11,50 m. from the leading buoy as far as Largo Trattaroli.

Cost: € 29.193.000,00

L'Autorità Portuale e l'Associazione Industriali di Ravenna hanno promosso, l'11 novembre scorso, un'incontro sul tema "Rapporti tra i porti di Ravenna e Catania: nuove prospettive del trasporto via mare nel Mediterraneo".

Sono intervenuti i Presidenti degli Industriali e delle Autorità Portuali catanesi e ravennati, le rappresentanze degli autotrasportatori e degli agenti marittimi, oltre al direttore Commerciale del Gruppo Tirrenia Ugo Masciocchi. L'incontro è stato concluso da Anna Maria Artoni, Presidente dei Giovani Industriali.

Oggetto era la linea dell'Adriatica di Navigazione (oggi divisione del Gruppo Tirrenia) Ravenna-Catania, su cui operano attualmente due navi ro-ro, che toglie dalla strada 36.000 veicoli pesanti all'anno e che rappresenta il principale collegamento adriatico relativo alle "Autostrade del Mare".

Il rappresentante della Tirrenia ha sottolineato i problemi della linea, che nonostante abbia una percentuale di riempimento superiore al 90% e quindi traffico sufficiente per una nave aggiuntiva, registra difficoltà economiche, in quanto la tratta è molto lunga e i noli non sono sufficienti a coprire il costo del carburante e l'ammortamento delle navi.

Da tutti gli interventi è emersa l'importanza della linea, l'opportunità di un suo sviluppo e la necessità di usufruire di adeguati finanziamenti statali allo scopo, nonché la disponibilità di tutti gli operatori a trovare soluzioni di efficientamento.

Si è tenuto a Ravenna in ottobre il kick off meeting del progetto IN.RO.SE. (intermodalità strada-mare tra Emilia-Romagna e Croazia), approvato nell'ambito dell'Iniziativa Comunitaria INTERREG IIIA, durante il quale l'Autorità Portuale e la Provincia di Ravenna hanno presentato il progetto ai rappresentanti del Ministero dei Trasporti e delle Autorità Portuali della Croazia che erano ospiti a Ravenna.

Oltre ad uno Studio di Fattibilità sulle possibilità di sviluppo di collegamenti marittimi passeggeri e merci tra i porti dell'Emilia-Romagna e quelli croati, IN.RO.SE. prevede anche la realizzazione di un progetto-pilota relativo all'attivazione di una linea tra Ravenna ed un porto croato, con il fine di favorirne la fase di avvio. Tale linea verrà realizzata e gestita da un armatore scelto attraverso una gara europea.

The Port Authority and the Industrialists' Association of Ravenna promoted on the 11th of November, a meeting on the "Relations between the ports of Ravenna and Catania: new transportation perspectives via the sea in the Mediterranean".

Among the speakers were the Presidents of the Catania and Ravenna Industrialists and Port Authorities, the road hauliers' and maritime agents' representatives, in addition to the Commercial Director of the Tirrenia Group Ugo Masciocchi. The meeting was concluded by Anna Maria Artoni, President of Young Industrialists. The object was the Adriatica di Navigazione Ravenna-Catania line (today a division of the Tirrenia Group), which is currently being served by two Ro-Ro vessels, removing annually 36,000 heavy vehicles from the roads and representing the main Adriatic link relative to the "Motorways of the Sea".

The representative of Tirrenia underlined the problems related to the line, which notwithstanding a filling capacity percentage rate exceeding 90% and thus enough traffic for an additional vessel, it has been reporting some financial difficulties, as the route is quite long and the freight is not sufficient to cover the fuel and the depreciation and amortisation costs of the vessels. All speakers shared a common belief in the importance of the line, the opportunities for further development and the need to take advantage of adequate state financings to this end as well as the availability of all operators to help find efficient solutions.

The kick off meeting of the IN.RO.SE. project (road-sea intermodality between Emilia-Romagna and Croatia), approved within the ambit of the INTERREG IIIA Community Initiative, was held in Ravenna last October, during which the Port Authority and Province of Ravenna presented the project to the representatives of the Croatian Ministry of Transport and Croatian Port Authorities that were hosted in Ravenna.

In addition to a Feasibility Study on the possibilities of developing maritime links for the transportation of passengers and goods between the Emilia-Romagna and Croatian ports, IN.RO.SE also provides for the realisation of a pilot-project relative to the activation of a line between Ravenna and a Croatian port, with a view to favouring its start-up phase.

dibattito sul porto

Da profondo conoscitore del porto di Ravenna come è cambiato il porto negli ultimi anni?

Nel dicembre del 1974, allorché fui destinato a prestare servizio presso la Capitaneria di Ravenna, il nostro porto era molto diverso. Le darsene di San Vitale erano ormai ultimate e la SAPIR,

alcuni anni prima, aveva già consegnato le nuove banchine e le strade alla Capitaneria. La zona era tuttavia scarsamente edificata e, in alcune punti, subito oltre la fascia asfaltata a tergo delle banchine, vi erano ancora dei canneti. I capannoni ove vengono stoccate

le merci e la maggior parte delle gru di banchina, non esistevano ancora, al pari delle banchine Dante (attuale Terminal Container) Idroanic, Nadep ed IFA, dei pontili ro-ro, della base Saipem, dei cantieri C.M.T, della Rosetti etc. etc. Le banchine erano quasi sempre gremite di navi, anche se di dimensioni molto più ridotte rispetto alle attuali. La permanenza media all'ormeggio era infatti più lunga, anche a causa della diversa tipologia di merci, del numero e dalle caratteristiche dei mezzi meccanici e delle rese. Anche la darsena ed i quattro terminali della SAROM erano molto attivi. Il traffico di prodotti petroliferi ha raggiunto il suo apice proprio nel 1974, con oltre 7 milioni di tonnellate.

Per un giovane ufficiale come me, proveniente dalla Marina Militare e con scarsa dimestichezza dei porti e delle navi mercantili, questo continuo via vai di uomini e merci portò alla scoperta di un mondo nuovo, fatto di intensi traffici commerciali, di grande laboriosità, di tanta fatica e, spesso, anche di gravi infortuni.

A quel tempo la Capitaneria aveva una tabella di otto Ufficiali, una sola motovedetta (la mitica CP 304), un gommone, una FIAT 128 ed un pulmino FIAT 900 Panorama. Ora disponiamo di sette motovedette, tre gommoni, nove autovetture, venticinque Ufficiali e una splendida sede.

Quali sono i rapporti tra Capitaneria e Autorità Portuale alla luce della legge 84/94?

La legge 84/94 segna una netta demarcazione tra le attività economiche, la gestione delle quali viene affidata alle Autorità Portuali compresa quella del demanio, e le attività di polizia e di sicurezza, che vengono mantenute alla amministrazione diretta dello Stato, che le esercita a mezzo delle Autorità Marittime – Capitanerie di Porto.

La riforma ha permesso il rilancio dei nostri porti, che sembravano ormai destinati a perdere sempre crescenti quote dei propri traffici a vantaggio dei principali porti esteri della sponda settentrionale del Mediterraneo e di quelli del nord Europa.

Questo rilancio è frutto delle ingentissime somme stanziato dallo Stato per il risanamento dei bilanci delle preesistenti organizzazioni portuali, per il prepensionamento di migliaia di lavoratori, dipendenti delle predette organizzazioni e soci delle Compagnie portuali in esubero, per il pagamento delle relative integrazioni salariali e per le opere di grande infrastrutturazione, come le costruzioni di canali, difese foranee, banchine e darsene nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

Attribuire la ritrovata competitività e il conseguente incremento dei traffici esclusivamente a questi fattori sarebbe tuttavia un grave errore. Gran parte del merito deriva infatti dalle rilevanti innovazioni contenute nella legge 84/94. L'istituzione delle Autorità Portuali in tutti i principali porti italiani, il divieto per le stesse di esercitare operazioni portuali ed attività strettamente connesse, la creazione dei Comitati portuali e la composizione dei medesimi, la trasformazione delle Compagnie portuali in imprese, la fine del monopolio nell'esercizio delle operazioni, la concessione delle banchine alle imprese, la nascita dei terminal privati, la concorrenza fra i porti e all'interno degli stessi hanno infatti contribuito al rilancio della portualità, quantomeno in ugual misura.

In questi anni l'Autorità Portuale di Ravenna è riuscita a ottenere rilevanti stanziamenti statali, in linea con il peso dei suoi traffici in campo nazionale. Queste ingenti risorse sono state prontamente utilizzate per la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui il porto aveva urgente bisogno per essere più competitivo, sia per quanto riguarda gli aspetti nautici, con l'approfondimento dei fondali, il potenziamento dell'impianto di illuminazione e l'allargamento della curva, sia sul fronte del trasporto delle merci e della logistica in generale, con il rifacimento della via Baiona, il nuovo parco merci ferroviario e il prolungamento del raccordo in sinistra Candiano, l'area di servizio per l'autotrasporto nonché l'acquisizione dei terreni di largo Trattaroli occorrenti per la realizzazione del terminal traghetti, sia sul versante dell'incremento dei traffici, con la costruzione di nuove banchine in destra Trattaroli e nella pialassa del Piombone. La Capitaneria, da parte sua, ha cercato di assecondare lo sviluppo del porto adeguando le

INTERVIENE
MAURO
CATTAROZZI

COMANDANTE DELLA
CAPITANERIA DI PORTO

dimensioni massime delle navi e i relativi pescaggi, senza tuttavia dimenticare le proprie funzioni di sicurezza.

Le caratteristiche fisiche del canale quali limiti tecnici impongono alle navi?

La navigazione in acque ristrette è sempre molto insidiosa, a prescindere da possibili avarie ed errori di manovra. La manovrabilità di una nave dipende principalmente dalle caratteristiche tecniche della stessa (numero e tipo delle eliche e dei timoni, potenza dell'apparato motore, dimensioni e forma della carena, altezza dell'opera morta, eventuale presenza di bow-trust etc), nonché dalla velocità e dal dislocamento. All'interno di un canale la manovrabilità è, inoltre, fortemente condizionata dalla sezione liquida dello stesso in rapporto a quella della nave. La navigazione lungo il Candiano risente ancora molto dell'esiguo battente d'acqua sotto le navi di maggior pescaggio e dalla scarsa larghezza della cunetta sul fondo del canale, che in avanporto è ancora la metà di quella prevista. Bisogna poi tener conto dei problemi creati dalla nebbia, dalle avverse condizioni meteo, dalle correnti, dalle basse maree e dall'oscurità, nonché dalla bandiera e dalla tipologia di gran parte delle navi che operano a Ravenna. La merce povera ben difficilmente viaggia infatti su navi con un elevato standard di sicurezza.

Quali sono gli interventi più rilevanti per il superamento di questi limiti?

Per quanto riguarda la larghezza e la profondità del canale è assolutamente indispensabile prevedere e realizzare dei periodici interventi di dragaggio, anche al fine di evitare gli inevitabili tempi lunghi dovuti a progettazione, campionamenti, gare, autorizzazioni, etc.

Relativamente alla navigazione in ore notturne gli interventi di questi ultimi anni consentono un'operatività H24 all'89% delle navi. Nei primi undici mesi del 2004 le unità che non sarebbero state in grado di entrare porto in ore notturne sono state 428 e, fra queste, solo 49 erano più lunghe di 210 metri.

Le limitazioni di pescaggio tuttora esistenti potranno essere ulteriormente ridotte, anche in maniera rilevante, con gli interventi di cui sopra, ma mai completamente eliminate.

E quali potrebbero essere gli interventi infrastrutturali prioritari da realizzare nel porto per migliorare la competitività?

La competitività dei porti dipende da innumerevoli fattori, molti dei quali di competenza degli Organi comunitari e dei Governi nazionali. Le politiche di sostegno alle diverse forme di trasporto, i corridoi internazionali, le reti ferrovia-

rie e stradali, la concorrenza, l'organizzazione del lavoro e dei servizi condizionano infatti la competitività fra le Nazioni e le grandi aree geografiche, che sta alla base delle fortune dei relativi porti e dello sviluppo dei traffici marittimi. La direttiva europea sui servizi tecnico nautici, la modifica della legge 84/94, il corridoio Adriatico, le autostrade del mare, la nuova Romea, rientrano certamente in questo tipo di problematiche.

A livello locale, una volta individuati i punti di maggior criticità e quelli di possibile sviluppo, si tratta di stabilire la priorità degli interventi e di destinare agli stessi non solo le risorse finanziarie ma anche adeguate risorse umane. Molto spesso il personale degli uffici coinvolti nella realizzazione di opere di vitale importanza per l'economia di un'intera città è costretto a dedicare gran parte del proprio tempo a interventi, quantomeno, di minor importanza e priorità, con ovvi ritardi nella risoluzione dei problemi.

In aggiunta ai periodici interventi di dragaggio di cui sopra, il nostro porto ha bisogno di un impianto di illuminazione o, quantomeno, di un valido sistema di segnalazione che consenta la navigazione notturna nel canale di ponente della pialassa del Piombone, senza dover attendere l'ultimazione delle operazioni di dragaggio. Bisogna inoltre programmare sin da ora il trasferimento delle residue attività portuali pre-



senti in darsena di città al “porto carni” o in altra zona del porto. Le abitazioni che stanno sorgendo attorno alla darsena rendono infatti sempre più problematico lo sbarco di ingenti quantitativi inerti alla rinfusa su quelle banchine.

La mancanza di un Ente portuale, la particolare conformazione e la notevolissima estensione del porto di Ravenna hanno comportato la realizzazione di innumerevoli varchi doganali che, in caso di eventuale necessità, non potrebbero mai operare H24 per l'ormai nota carenza di personale delle amministrazioni statali preposte ai controlli sulle persone e sulle merci. Per migliorare la competitività bisogna pensare a cinte doganali molto più ampie di quelle attuali e con pochi varchi ed evitare la creazione di nuovi ambiti portuali isolati rispetto alle numerose zone doganali già esistenti in porto.

In termini di fondali qual è la sua opinione in merito all'approfondimento previsto a 11,50 metri? E quello futuribile a 14,50? Quali tipi di nave ne potrebbero beneficiare?

Il vigente Piano Regolatore Portuale prevede un fondale di 11,50 solamente fino a largo Trattaroli, sia perché la larghezza del Candiano a monte della Marcegaglia/Docks Cereali non garantisce un'adeguata sicurezza al passaggio delle bulk-carrier che necessitano di questi fondali che, essendo più larghe, fanno aumentare il rischio di rottura degli ormeggi alle navi di analoghe

dimensioni eventualmente ormeggiate in quel tratto del canale, sia per caratteristiche strutturali di tutte le banchine in questione, che bisognerebbe adeguare al nuovo fondale.

Il “progetto Greco” ipotizzava l'accesso in porto di navi di 166 metri di lunghezza con un pescaggio massimo di metri 8,60 e, in tale ottica, per prevenire l'eccessivo interrimento dell'imboccatura, nel 1958 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvò la costruzione delle dighe foranee, che si protendono in mare sino a 2.500 metri dalla costa in modo da raggiungere detto fondale.

Con l'approfondimento del Candiano a metri 10,50, il mantenimento del fondale di 11,50 in corrispondenza della testata delle dighe richiede una manutenzione continua, che in quest'ultimo triennio non siamo stati in grado di assicurare, anche a seguito della mancanza di adeguate casse di colmata.

L'escavazione del porto a metri 11,50 presuppone la realizzazione (e il successivo mantenimento) di un canale esterno con un fondale di 12,50 lungo almeno due chilometri e mezzo, che comporta circa settecentomila metri cubi di materiale di risulta.

La ventilata ipotesi di un ulteriore escavo a 14,50 mi sembra un nonsenso, a prescindere dal fatto che tale quota si riferisca al porto o al canale esterno che, nel migliore dei casi, dovrebbe spinger-



si a quasi dieci chilometri dalla costa.

Nell'Adriatico ci sono navi da crociera che superano ormai i 290 metri di lunghezza. Quando potranno entrare a Ravenna e a quali condizioni?

La nave da crociera di maggiori dimensioni entrata a Ravenna è la Cristal Serenity, che è lunga 250 metri, larga 32 e ha un pescaggio 7,60. La Costa Tropicale e la Blue Star, uniche due navi che hanno fatto regolare scalo di linea al terminal di largo Trattaroli sono, rispettivamente, lunghe 205 e 181 metri, larghe circa 26 e hanno un pescaggio di metri 7,10 e 5,80.

L'ordinanza emanata a seguito dell'ultimazione dei lavori per l'allargamento della curva di Marina di Ravenna consente l'ingresso in porto di navi con una lunghezza massima di 261 metri (240 in caso di navigazione notturna) ed un pescaggio di 8,22. L'eliminazione della strettoia tuttora esistente sul fondo del Candiano presuppone infatti l'adeguamento delle protezioni di sponda a monte dell'attracco del traghetto a Porto Corsini, approvato dal Comitato Portuale il 28 ottobre, e di quelle a valle dell'attracco di Marina di Ravenna.

La realizzazione del terminal passeggeri a Porto Corsini richiede, invece, la costruzione di un pontile, opportunamente inclinato rispetto alla riva per agevolare al massimo l'ormeggio/disormeggio delle navi, fermo restando che una delle due manovre andrebbe comunque effettuata di poppa. Le dimensioni dello specchio acqueo compreso tra il molo nord e la diga non consentono infatti il sicuro ormeggio in banchina di una nave tipo Cristal Serenity, a prescindere dalla ubicazione e dal numero di motovedette e di mezzi di servizio eventualmente ormeggiati in quella darsena, così come previsto dal vigente piano regolatore del porto. L'intervento presuppone, ovviamente, anche l'escavo dei fondali, quantomeno fino a 9 metri di profondità, su entrambi i lati del pontile, un bacino di evoluzione in avanporto, con raggio di 250 metri e fondale di 12,50 e il relativo canale di collegamento.

Le navi da crociera di 290 metri di lunghezza sono larghe 32 e hanno un pescaggio di 8 metri circa. Per consentire l'attracco di queste navi al pontile bisognerebbe dragare la zona del pontile e il canale di raccordo, quantomeno, fino alla quota di metri 10,50. Dubito, tuttavia, che navi di queste dimensioni vengano a Ravenna, a prescindere dall'eventuale realizzazione dei fondali e dal superamento degli altri problemi strutturali.

Tema security. Qual è lo stato di attuazione nel

porto?

Nonostante i ristrettissimi tempi a disposizione, il 1° luglio 2004, data di entrata in vigore della normativa internazionale in materia di "security", il 90% delle trentatré port facilities di Ravenna avevano già ottenuto l'approvazione dei relativi piani di sicurezza, a fronte del 60% registrato complessivamente in Italia il 15 luglio, che aveva destato preoccupazione nelle autorità USA. Questo brillante risultato è stato ottenuto grazie al proficuo e tempestivo impegno della Autorità Portuale, che ha prodotto gli assessments nei tempi stabiliti, della Prefettura, che il 22 giugno si è espressa favorevolmente sugli stessi dopo aver ottenuto i pareri delle Forze di Polizia e delle varie Amministrazioni statali, nonché dell'Associazione Industriali e delle altre Associazioni di categoria, che hanno stimolato, coordinato ed assistito i rispettivi associati nella formazione del personale, nella redazione dei piani e nell'avvio delle nuove procedure.

Alla stessa data questa Capitaneria aveva, altresì, rilasciato lo international ship security certificate alle diciotto navi gestite dalle cinque società di management esistenti nella giurisdizione del Compartimento Marittimo di Ravenna nonché a tredici navi gestite da analoghe società di altri compartimenti. Il rilascio di questi certificati presupponeva non solo l'approvazione dei piani di security delle singole unità ma anche la visita delle stesse. Per le navi che non avevano modo di rientrare in Italia per tempo, Ufficiali di questa Capitaneria in possesso di apposita abilitazione si sono recati a Malta, Odessa, Atene, Salonicco, Corinto, Tarragona, Anversa e Pembroke e, perfino, a San Juan di Portorico ed a Cristobal.

Il 28 ottobre il Comitato Portuale ha affidato l'incarico per la redazione del progetto del sistema integrato di controllo degli accessi del porto di Ravenna ed ha approvato l'impegno di spesa e le modalità di gara per la redazione del piano di sicurezza integrato del porto, teso a individuare le principali criticità dell'intero ambito portuale per il miglior utilizzo dei sette milioni di euro assegnati, a tale scopo, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La Capitaneria, da parte sua, sta iniziando i sopralluoghi nelle port facilities, per verificare la esecuzione degli elementi di mitigazione a suo tempo individuati nei singoli piani e agevolare l'approccio con possibili, future, visite ispettive da parte della Commissione Europea, incaricata della verifica sulla corretta applicazione del Regolamento Comunitario.

concorso di idee Molo Guardiano Sud

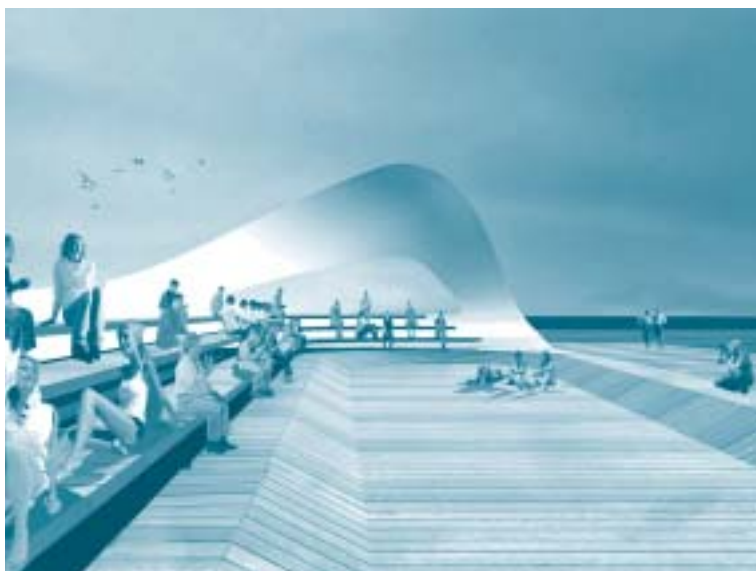


1° classificato: A.T.P. Arch. Antonio Citterio (Capogruppo), Arch. Patricia Viel, Arch. Anna Giorni, Arch. Marinella Patetta

Pochi e semplici elementi derivati dal paesaggio consueto del litorale e del porto, una tecnologia discreta ma efficiente e necessaria per trasformare un manufatto desueto in un nuovo luogo di riferimento urbano



Una Duna di natura diversa, un crinale morbido dove prendere il sole, giocare, leggere, guardare il tramonto



Una Coclea in vetroresina bianca... dopo il faro un nuovo punto di traguardo all'estremità del molo, ultimo luogo di terra prima del bacino e del mare aperto

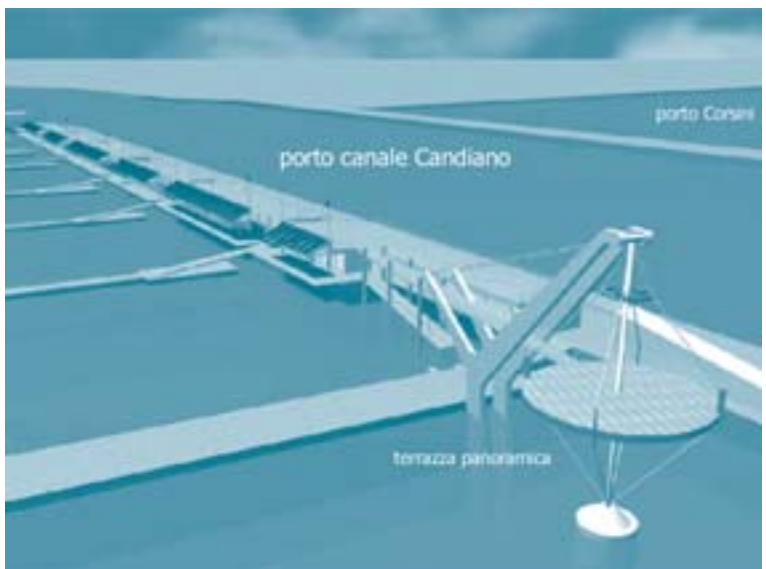
Una tribuna inusuale per giochi d'acqua e spettacoli nautici... un nuovo stadio della vela e del mare



2° classificato: Arch. Fabio Fornasari



3° classificato: Arch. Alberto Piancastelli



Si è svolto lo scorso settembre a Ravenna, presso i locali della Camera di Commercio, un Convegno in materia di Diritto marittimo europeo organizzato dalla Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Bologna e dall'Istituto di diritto marittimo dell'Università di Oslo. Numerosi e particolarmente interessanti gli argomenti trattati.

L'incontro si è aperto con le relazioni in materia di pubblici servizi e di aiuti di Stato alle attività marittime e portuali. La prima tematica rivestiva sicuro interesse se solo si pensa alla controversa questione legata al progetto di Direttiva comunitaria in materia di servizi portuali. Come noto il testo di Direttiva originariamente prodotto dalla Commissione è stato definitivamente bocciato dal parlamento dell'Unione Europea. E' per altro notizia recente che in sede di Commissione è stato predisposto un nuovo testo normativo nella materia di cui trattasi (il testo può leggersi all'indirizzo internet www.informare.it). Tale iniziativa della Commissione ha già avuto la ferma opposizione delle due maggiori organizzazioni sindacali internazionali dei lavoratori portuali. Come riportato dalla fonte poco sopra citata, in un comunicato congiunto l'International Transport Workers' Federation (ITF) ed l'European Transport Workers' Federation (ETF) hanno infatti manifestato «profondo rammarico e viva preoccupazione» per la ripresentazione da parte della Commissione Europea di una nuova versione della proposta di direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali». Voci critiche sulla nuova proposta di direttiva si sono levate anche in occasione del meeting annuale dell'European Sea Ports Organisation svoltosi lo scorso novembre.

Non meno attuale la questione legata alla tematica degli aiuti di Stato alle imprese portuali e marittime. Anche in questo caso, quanto mai tempestivo è stato il riferimento – effettuato durante il Convegno – alla normativa di derivazione comunitaria stante il fatto che proprio agli inizi dell'anno sono state pubblicate due Comunicazioni della Commissione in materia. La prima (n. 595) sull'interpretazione del regolamento CEE n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri (cabotaggio marittimo). La seconda (n. 43 in GUCE C 13/3 del 17.1.2004) contenente gli «Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi». Da non

dimenticare infine la posizione assunta di recente dalla Commissione in materia di regime “de minimis”. Si è infatti deciso di estendere (con emanando regolamento) tale regime anche al settore dei Trasporti, precedentemente escluso dalla disciplina in materia. Va citato inoltre l'importante contributo reso dalla Corte di Giustizia delle Comunità Europee (casi Altmark e Ferring) il cui trend giurisprudenziale si sta sempre più evolvendo nel senso di considerare le sovvenzioni pubbliche non rientranti nel concetto di aiuto di Stato qualora debbano essere considerate una compensazione atta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per adempiere a specifici obblighi di servizio pubblico. Secondo la Corte, “nei limiti in cui un intervento statale deve essere considerato una compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere determinati obblighi di servizio pubblico, cosicché tali imprese non traggono, in realtà, un vantaggio finanziario e che quindi il suddetto intervento non ha quindi l'effetto di collocare tali imprese in una posizione concorrenziale più favorevole rispetto a quelle che fanno loro concorrenza, tale intervento non ricadrebbe nell'ambito di applicazione...” della normativa del Trattato in materia di aiuti di Stato. Si tratta del cd. “criterio della compensazione” (compensation approach) che si pone in posizione antitetica con quello, cd. “criterio dell'aiuto di Stato” fatto proprio dalla Commissione e dal Tribunale di 1° grado, secondo cui il finanziamento statale dei costi di un servizio pubblico rientra nel divieto previsto in materia dalla normativa del Trattato, ma può essere dichiarato compatibile in forza della deroga prevista dalla normativa medesima, il cui rilascio è di competenza dell'organo amministrativo, vale a dire della Commissione. Tuttavia la Corte (nel caso Altmark), nel confermare il “criterio della compensazione” si è preoccupata altresì di circoscriverne la portata, elencando per la prima volta le condizioni necessarie affinché le compensazioni (ammesse) possano sottrarsi al regime degli aiuti (vietati) di Stato. Occorre – a giudizio della Corte – in particolare verificare il ricorrere di una serie di condizioni, ossia che l'impresa beneficiaria sia stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi siano stati definiti in modo chiaro; che i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione siano stati previamente definiti in modo obiettivo; che la compensazione non

ecceda quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento; che l'impresa beneficiaria della sovvenzione sia, preferibilmente, scelta attraverso una procedura concorsuale di evidenza pubblica.

Altra tematica di attualità e di interesse trattata dai relatori è stata quella legata alle questioni in materia di security portuale. Anche in questo caso il rapportarsi alle "fonti" normative comunitarie è d'obbligo. Si ricorda, infatti, che il 31 marzo di quest'anno ha visto la luce il Regolamento n. 725 (in GUCE L. 129/6 del 29.4.2004), relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali. Il Regolamento rappresenta la versione comunitaria delle disposizioni adottate in materia in sede IMO per effetto delle modifiche apportate

alla Convenzione SOLAS del 1974 e conseguente introduzione dell'ISPS Code. Attenzione è stata prestata alle problematiche in materia di safety marittima, le cui esigenze sono tornate tristemente d'attualità in occasione del recente affondamento della m/n "PRESTIGE". Anche in tale settore appare di assoluto rilievo l'intervento delle autorità comunitarie non solo in campo normativo (si pensi ai "pacchetti" di direttive successive al caso "ERIKA"), ma anche economico e finanziario. È solo di pochi giorni fa, infatti, l'incontro tenutosi presso la Capitaneria di Porto di Genova per la presentazione di un progetto pilota rientrante nell'ambito del principale programma di studi in campo marittimo finanziato dalla Comunità Europea (Programma EMBARC), e relativo al sistema del Vessel Traffic Services (VTS). Il sistema in questione ha la funzione di assicurare, attraverso il monitoraggio radar, il controllo ed il coordinamento del traffico navale in arrivo e partenza dai porti fino al limite delle acque territoriali.



statistics

Nei primi dieci mesi del 2004 si è registrata una movimentazione pari a 21.028.315 tonnellate ed un aumento di 147.000 tonnellate (+0,7%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, in particolare la merce sbarcata è aumentata dell'1,3%, mentre quella imbarcata è diminuita del 4,0%.

In the first 10 months of 2004, 21,028,315 tons of goods were handled with an increase of 147,000 tons (+0.7%) compared to the same period last year. In particular, unloaded goods increased by 1.3%, while loaded goods decreased by 4.0%.

Merce movimentata (tonn.) Goods handled (tons)	gen. - ott. jan. - oct. 2004	gen. - ott. jan. - oct. 2003	Differenza Variation
prodotti petroliferi / oil products	2.701.081	3.465.309	-22,1%
prodotti chimici / chemicals	1.088.199	1.108.186	-1,8%
altre rinfuse liquide / other bulk liquids	578.566	530.203	9,1%
Totale rinfuse liquide / Bulk liquids total	4.367.846	5.103.698	-14,4%
minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione/ manufactures products, raw materials and building materials	6.117.833	5.057.704	21,0%
derrate alimentari / foodstuff and feedstuff	2.131.984	2.120.036	0,6%
concimi / fertilizers	1.299.336	1.488.314	-12,7%
prodotti agricoli / agricultural products	914.233	719.937	27,0%
altre rinfuse solide / other bulk solids	472.855	514.542	-8,1%
Totale rinfuse solide / Bulk solids total	10.936.241	9.900.533	10,5%
prodotti metallurgici / metallurgical products	3.118.947	3.331.221	-6,4%
derrate alimentari / foodstuff and feedstuff	85.197	141.708	-39,9%
altre merci varie / other break bulks	234.240	253.966	-7,8%
merci in container / containerized goods	1.564.741	1.446.802	8,2%
merce su trailer / goods on trailers	721.103	703.782	2,5%
Totale merci varie / General cargo total	5.724.228	5.877.479	-2,6%
Totale merce movimentata / Grand total	21.028.315	20.881.710	0,7%

A determinare il debole aumento del traffico complessivo è stato il calo delle rinfuse liquide diminuite di 736.000 tonnellate; tra esse in particolare i soli prodotti petroliferi sono diminuiti del 22,1% (764.000 tonnellate), mentre i chimici liquidi sono diminuiti dell'1,8%. In aumento invece le derrate alimentari liquide, ovvero melassa, vino e olii alimentari, del 9,1%. Per quanto riguarda le rinfuse solide si è riscontrato un significativo incremento pari a 1.036.000 tonnellate. Consistente crescita dei prodotti agricoli (200.000 tonnellate in più) grazie all'aumento dell'importazione di frumento e granturco, e delle materie prime e materiali da costruzione, che sono risultate oltre un milione di tonnellate in più. Tra queste sono cresciute in particolare le materie prime necessarie alla produzione delle piastrelle (quasi 850.000 tonnellate in più). In calo invece i concimi (-12,7%).

Per le merci varie si è registrato un calo di 150.000 tonnellate da attribuirsi ai prodotti metallurgici (-6,4%), che sono comunque in netta ripresa rispetto all'inizio dell'anno. In aumento la merce su trailer (+2,5%) e in container (+8,2%).

Nei primi dieci mesi sono stati movimentati 140.289 TEUs (+6,2% rispetto al 2003). L'au-

One of the reasons behind the weak rise in total traffic was the drop in liquid bulk by 736,000 tons.

Oil goods in particular, went down by 22.1% (764,000 tons), while liquid chemical goods decreased by 1.8%. Liquid feedstuff and foodstuff such as molasses, wine and food oils were instead on the increase.

As regards solid bulk there was a noticeable increase equal to 1,036,000 tons. Agricultural products rose steadily (200,000 tons more) due to the respective increase in imported wheat and maize, raw and building materials, which went up by more than a million. There was especially an increase in raw materials necessary for the production of ceramic tiles (almost 850,000 tons more). Fertilizers were instead on the decrease (-12.7%).

Concerning general cargo there was a drop of 150,000 tons to be attributed to metallurgical products (-6.4%), which have however shown a net recovery since the start of the year. Trailers and containers instead went up by 2.5% and 8.2% respectively.

During the first ten months, 140,289 TEUs were handled (+6.2% compared to 2003). This increase is attributed mostly to the respective rise

mento è da attribuirsi soprattutto ai container pieni sia in import che in export.

Sulla linea Ravenna-Catania sono stati movimentati 30.683 trailer con un incremento del 2,0% (quasi 600 unità in più) a conferma della leadership del nostro porto in Adriatico sulle rotte delle Autostrade del Mare.

in the number of full containers both imported and exported.

On the Ravenna-Catania line, 30,683 trailers were transported with an increase of 2.0% (almost 600 units more) confirming our port's leadership within the Adriatic's Motorways of the Sea routes.

Container movimentati Containers movement	gen. - ott. jan. - oct. 2004	gen. - ott. jan. - oct. 2003	Differenza Variation
sbarchi pieni / <i>unloading full (TEUs)</i>	38.376	33.106	15,9%
sbarchi vuoti / <i>unloading empty (TEUs)</i>	31.894	34.469	-7,5%
Totale sbarchi / <i>Unloading (TEUs)</i>	70.270	67.575	4,0%
Totale sbarchi (pezzi) / <i>Unloading (number)</i>	50.689	50.708	0,0%
imbarchi pieni / <i>loading full (TEUs)</i>	65.916	59.752	10,3%
imbarchi vuoti / <i>loading empty (TEUs)</i>	4.103	4.731	-13,3%
Totale imbarchi / <i>Loading (TEUs)</i>	70.019	64.483	8,6%
Totale imbarchi (pezzi) / <i>Loading (number)</i>	50.172	47.771	5,0%
Container movimentati (TEUs) / <i>Containers handled total (TEUs)</i>	140.289	132.058	6,2%
Container movimentati (pezzi) / <i>Containers handled total (number)</i>	100.861	98.479	2,4%

Rotabili	gen. - ott. jan. - oct. 2004	gen. - ott. jan. - oct. 2003	Differenza Variation
Pezzi movimentati linea Ravenna - Catania <i>Trailers handled total (number) Ravenna - Catania line</i>	30.683	30.093	2,0%
Automotive	3.169	0	-



sailing list

SERVIZI DIRETTI / DIRECT SERVICES

Destinazione <i>Bound for</i>	Compagnia di navigazione <i>Shipping Company</i>	Agenzia Marittima <i>Shipping Agency</i>	Frequenza <i>Frequency</i>	Note <i>Remarks</i>
CONTAINER SERVICE / MEDITERRANEAN - BLACK SEA				
Alexandria	Adria Levant Line	Seamond	weekly	
	Egyptian Navigation Co.	Ravenna Cargo	2-3/month	Also conventional services
	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also conventional services
Ashdod	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
Beirut	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
	Seatrans	Seamond	weekly	Transit to Amman / Also conventional services
Gemlik	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Haifa	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
Iraklion	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Istanbul	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Izmir	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Koper	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
Lattakia	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Limassol	Adria Levant Line	Seamond	weekly	
	Borchard Lines	Fratelli Cosulich	weekly	
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Mersin	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	weekly	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Piraeus	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also conventional services
	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	14-15/month	
	Sarlis Container Service Co.	Ramar	7-8/month	
Rhodes	Sarlis Container Service Co.	Ramar	fortnightly	
Tartous	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also conventional services
Thessaloniki	Sarlis Container Service Co.	Ramar	weekly	
Yeysk	RMT	Spedra	fortnightly	Transit to all C.I.S. Regions / Also conventional services

Destinazione <i>Bound for</i>	Compagnia di navigazione <i>Shipping Company</i>	Agenzia Marittima <i>Shipping Agency</i>	Frequenza <i>Frequency</i>	Note <i>Remarks</i>
----------------------------------	---	---	-------------------------------	------------------------

CONVENTIONAL SERVICE / PERSIAN GULF - INDIAN OCEAN

Assaluyeeh, Bandar Abbas, Bandar Imam Khomeini, Damman, Dubai, Jebel Ali, Kuwait, Ras Laffan	Boyad Shipping Line	Intercontinental S.A.	monthly	
--	---------------------	-----------------------	---------	--

Destinazione Bound for	Compagnia di navigazione Shipping Company	Agenzia Marittima Shipping Agency	Frequenza Frequency	Note Remarks
ROLL ON - ROLL OFF SERVICE / MEDITERRANEAN - BLACK SEA				
Alexandria	Egyptian Navigation Co.	Ag. Tripcovich	monthly	Also container and conventional services
	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also container and conventional services
Ashdod	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Catania	Adriatica	Spedra	15-16/month	Coastal shipping service
Haifa	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Izmir	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Koper	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Limassol	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also container and conventional services
Piraeus	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly	Also container and conventional services
Tartous	Grimaldi Lines	I.M.S.	fortnightly	Also container and conventional services

SERVIZI CON TRASBORDO / FEEDER SERVICES

Trasbordo a Feeder service via	Aree Geografiche / Porti Regions / Ports	Compagnia di navigazione Shipping Company	Agenzia Marittima Shipping Agency	Frequenza Frequency
Gioia Tauro	Mediterranean and Black Sea, North West Europe, Red Sea and South Africa, Persian Gulf, Far East and South East Asia, Oceania, North and South America	Maersk Line	Archibugi	weekly
	Alexandria, Beirut, Damietta, Haydarpasa, Istanbul, Izmir, Lattakia, Limassol, Malta, Mersin, Port Said, Tunisi	Metz Container Line	Ravenna Cargo	weekly
	Alexandria, Barcellona, Beirut, Famagusta, Haydarpasa, Istanbul, Izmir, Lattakia, Limassol, Mersin, Port Said, Tunisi, Valencia	Sermar Line	Viamar	weekly
Haifa	Mediterranean and Black Sea, Red Sea, Persian Gulf, Far East and South East Asia	Zim Israel Navigation	Adriatic Shipping	weekly
Izmir	Antwerp, Bristol, Cork, Esbjerg, Portbury, Setubal, Southampton, Wallhamn	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly
Piraeus	Flushing, Tilbury	Grimaldi Lines	I.M.S.	weekly
	Mediterranean and Black Sea, Red Sea and Persian Gulf, Far East and South East Asia, Oceania, North and South America	Mediterranean Shipping Co.	Seaways	12-13/month

Nel seguito è riportato l'elenco di alcune delibere recentemente approvate dal Comitato Portuale di questa Autorità:

Delibera n. 27 del Comitato Portuale del 08 luglio 2004 - Programmazione dei Lavori Pubblici ai sensi dell'art. 14, comma 11 Legge 11 febbraio 1994, n. 109 - Modifica dell'Elenco Annuale 2004 e del Programma Triennale 2004/2006 (D.M. 22.06.2004)

Delibera n. 28 del Comitato Portuale del 08 luglio 2004 - «Lavori di adeguamento dei canali Candiano e Baiona ai nuovi fondali per un tratto di 700 mt. circa in corrispondenza dei Magazzini PIR» - Aggiudicazione gara

Delibera n. 29 del Comitato Portuale del 08 luglio 2004 - «Sistema di controllo dei container e mezzi di trasporto attraverso l'utilizzo di apparecchiature scanner: uffici ed edificio per gruppo di controllo a raggi X» - Aggiudicazione gara

Delibera n. 31 del Comitato Portuale del 16 settembre 2004 - «Gestione e manutenzione delle aree demaniali nel porto-canale di Ravenna» - Aggiudicazione gara

Delibera n. 32 del Comitato Portuale del 16 settembre 2004 - «Approfondimento del canale Candiano dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli» - Approvazione progetto ed impegno di spesa

Delibera n. 33 del Comitato Portuale del 16 settembre 2004 - «Realizzazione nuove banchine nella Penisola Trattaroli» - Approvazione progetto

Delibera n. 34 del Comitato Portuale del 16 settembre 2004 - «Area Traghetti di Ravenna – Adeguamento banchina in sponda sinistra Canale Candiano zona Largo Trattaroli» - Approvazione progetto ed impegno di spesa

Delibera n. 35 del Comitato Portuale del 16 settembre 2004 - «Opere di protezione a mare di Porto Corsini – 1° e 2° stralcio funzionale» - Determinazioni ai sensi dell'art. 122 del D.P.R. 21.12.1999, n. 554

Delibera n. 36 del Comitato Portuale del 16 settembre 2004 - Secomar - Concessione Capitaneria di porto n. 18619/1994 Proroga del servizio raccolta e gestione dei rifiuti liquidi prodotti dalle navi e dei residui liquidi del carico

Delibera n. 38 del Comitato Portuale del 16 settembre 2004 - Articolo 9, comma 3, lettera g), Legge 28 gennaio 1994, n. 84 Banchine portuali – Concessioni - Provvedimenti del Comitato Portuale in tema di rilascio di concessioni di cui all'art. 18, L. 84/94

Delibera n. 39 del Comitato Portuale del 14 ottobre 2004 - «Servizio di Tesoreria – Quinquen-

nio 2005-2009» - Approvazione documenti di gara

Delibera n. 40 del Comitato Portuale del 14 ottobre 2004 - «Lavori di allargamento del canale Candiano nel tratto compreso tra l'abitato di Marina di Ravenna e la confluenza con il Canale Piombone» - Approvazione opere di completamento per la realizzazione di pontili d'attracco mezzi per servizi nautici

Delibera n. 41 del Comitato Portuale del 14 ottobre 2004 - «Legge 30.11.1998, n. 413 - Opere strutturali nei porti – D.M. 27.10.1999» - Ridefinizione ripartizione finanziamenti nell'ambito dei finanziamenti previsti

Delibera n. 42 del Comitato Portuale del 14 ottobre 2004 - «Statuto T.&C.» - Mandato al Presidente per Approvazione

Delibera n. 43 del Comitato Portuale del 28 ottobre 2004 - Approvazione nota di variazione al bilancio previsionale 2004

Delibera n. 44 del Comitato Portuale del 28 ottobre 2004 - Bilancio Previsionale 2005 - Approvazione

Delibera n. 45 del Comitato Portuale del 28 ottobre 2004 - Programmazione dei Lavori Pubblici ai sensi dell'art. 14, comma 11 Legge 11 febbraio 1994, n. 109 - Approvazione modifica dell'Elenco Annuale 2004 e del Programma Triennale 2005-2007 (D.M. 22.06.2004, n. 898/IV)

Delibera n. 46 del Comitato Portuale del 28 ottobre 2004 - «Area traghetti di Ravenna – Adeguamento banchina in sponda sinistra del Canale Candiano zona Largo Trattaroli» - Aggiudicazione gara

Delibera n. 47 del Comitato Portuale del 28 ottobre 2004 - «Opere di protezione a mare di Porto Corsini – 3° stralcio» - Impegno di spesa

Delibera n. 48 del Comitato Portuale del 28 ottobre 2004 - «Rifacimento protezione di sponda dall'attracco del traghetto alla confluenza con il canale Baiona a Porto Corsini» - Approvazione progetto ed impegno di spesa

Delibera n. 49 del Comitato Portuale del 28 ottobre 2004 - «Ristrutturazione banchina terminal container per miglioramento funzionalità» - Approvazione progetto ed impegno di spesa

Delibera n. 50 del Comitato Portuale del 28 ottobre 2004 - «Area di servizio e sosta per l'autotrasporto» - Impegno di spesa per progettazione ed opere

Delibera n. 51 del Comitato Portuale del 28 ottobre 2004 - Piano di sicurezza integrato del porto di Ravenna – Approvazione impegno di spesa e modalità di gara per la redazione del piano