



**IL DOCUMENTO DI REGIONE,  
PROVINCIA, COMUNE, CAMERA DI COMMERCIO E  
AUTORITA' PORTUALE  
SUL PORTO DI RAVENNA  
DEL 17 SETTEMBRE 2007**

**a due anni dalla sua sottoscrizione**

**SETTEMBRE 2009**

© 2000 FOTO BISERNI - RA

**A due anni**  
**dalla sottoscrizione del documento**

# Indice

• Guida al documento	Pag. 3
• Situazione degli interventi di infrastrutturazione, manutenzione ordinaria e straordinaria, Safety & Security valorizzazione del patrimonio	Pag. 4
<b>1. Ruolo e posizionamento</b>	
• Traffici	Pag. 5
• Confronto dati internazionali, nazionali e locali	Pag. 6
• Valutazioni	Pag. 7
<b>2. Cosa è stato fatto</b>	
2.1 Le opere più importanti	Pag. 9
2.2. Strumenti di pianificazione e progetti	
2.2.1 Strumenti	Pag. 12
2.2.2 Progetti	Pag. 13
<b>3. Il che fare – Le iniziative e le azioni</b>	
3.1 Le grandi opere strategiche	Pag. 15
3.2. Innovazione – Regole – Sicurezza - Ambiente	
3.2.1 Canoni demaniali e Lavoro Portuale	Pag. 16
3.2.2 Sicurezza, Ambiente e Qualità	Pag. 17
3.2.3 Nello scenario adriatico e nazionale	Pag. 19
3.2.4 Porto e Territorio	Pag. 20
• <b>Allegati</b>	Pag. 21
1) Documento integrale di Regione, Provincia, Comune, Camera di Commercio e Autorità Portuale sul porto di Ravenna del 17.09.2007	
2) Dettaglio della situazione degli interventi di cui a pag. 4	

## **Guida al documento**

Si propone qui di seguito lo stato di attuazione, a due anni di distanza, degli obiettivi e delle azioni contenute nel documento sottoscritto da Regione, Provincia, Comune, Camera di Commercio ed Autorità Portuale di Ravenna il 17 settembre 2007 e, in allegato, il Documento integrale.

Nello stato di attuazione sono richiamati, nella prima colonna, in estratto i titoli ed i concetti fondamentali del documento del 17/09/2007 e sono riportati nella seconda i relativi commenti.

# SITUAZIONE INTERVENTI 2007 ÷ Agosto 2009

## Opere di infrastrutturazione ed interventi di manutenzione straordinaria concluse negli ultimi due anni, in corso e di prossimo appalto

	Conclusi negli ultimi due anni	In corso	In gara	Prossima gara (entro dicembre '09)	Ulteriori stanziamenti	TOTALI
Approfondimenti	€ 33.026.814,33	€ 18.714.574,12	€ 1.114.261,91	€ 23.500.000,00	€ 3.455.738,09	€ 79.811.388,45
Banchine	€ 36.703.990,00	€ 45.466.301,04	€ 7.935.527,99	€ 10.176.000,00	€ -	€ 100.281.819,03
Illuminazione	€ 250.000,00	€ 4.350.000,00	€ -	€ 400.000,00	€ -	€ 5.000.000,00
Sicurezza e Ambiente	€ 800.484,55	€ 1.683.919,37	€ -	€ 9.755.558,78	€ 566.080,63	€ 12.806.043,33
Security	€ 536.500,00	€ 2.946.675,17	€ -	€ 1.360.000,00	€ -	€ 4.843.175,17
Viabilità portuale	€ 10.399.988,34	€ 14.668.023,71	€ 1.245.643,71	€ -	€ 6.450.000,00	€ 32.763.655,76
Valorizzazione del patrimonio	€ 5.714.799,35	€ 6.645.966,89	€ -	€ 4.543.000,00	€ 5.030.000,00	€ 21.933.766,24
<b>TOTALI</b>	<b>€ 87.432.576,57</b>	<b>€ 94.475.460,30</b>	<b>€ 10.295.433,61</b>	<b>€ 49.734.558,78</b>	<b>€ 15.501.818,72</b>	<b>€ 257.439.847,98</b>

*Gli importi indicati sono relativi ai quadri economici delle opere.*

Tab. 1

# 1. RUOLO E POSIZIONAMENTO

## Documento 17.09.2007

“Mentre l’attuale forte posizione nel settore delle rinfuse e’ legata a merceologie consolidate ma mature, il posizionamento modesto nel settore container – comune ai Porti dell’Adriatico – non ha consentito finora di intercettare in modo significativo i traffici che scaturiscono dalle nuove dinamiche internazionali”.

Traffico merci		Totale 2007	Totale 2008	Giugno 2009	diff % 2008 vs 2007
RINFUSE SOLIDE	combustibili minerali solidi	462.723	478.616	194.262	3,4%
	concimi	1.765.478	1.752.809	830.594	-0,7%
	derrate alimentari e foraggiere	2.232.029	2.269.161	1.180.924	1,7%
	minerali e cascami per la metallurgia	36.313	24.492	5.850	-32,6%
	minerali greggi, manufatti, materiali da costruz	7.322.124	6.296.131	1.760.283	-14,0%
	prodotti agricoli e animali	892.353	899.465	450.429	0,8%
	prodotti chimici	10.464	7.519	-	-28,1%
<b>Totale RINFUSE SOLIDE (tonn)</b>		<b>12.721.484</b>	<b>11.728.193</b>	<b>4.422.342</b>	<b>-7,8%</b>
<b>Totale MERCI VARIE (tonn)</b>		<b>5.733.261</b>	<b>5.876.625</b>	<b>1.350.575</b>	<b>2,5%</b>
di cui Prodotti Metallurgici		5.552.019	5.753.854	1.304.723	3,6%
<b>TRAFFICO CONTAINER (TEUs)</b>		<b>206.786</b>	<b>214.324</b>	<b>96.283</b>	<b>3,6%</b>

Tab. 2



## Due anni dopo - Valutazioni

Il porto ha risentito – e non poteva essere altrimenti – della crisi che ha investito l'economia mondiale, e quella italiana, a partire dall'ultimo trimestre 2008.

Il porto di Ravenna si è caratterizzato storicamente, e sempre più marcatamente negli ultimi anni, come porto di importazione delle materie prime per l'industria di trasformazione.

Il porto, tra il 1996 ed il 2008, è cresciuto di 7,1 ML tonn.

Considerando il calo dei petroliferi (-3,6 prodotti = causa specifica Porto Tolle) e l'aumento di due soli generi (metallurgici e materiali per costruzione = 8,8 ML tonn) gli altri prodotti sono aumentati complessivamente di 1,9 ML tonn.

Il successo di un ristretto gruppo di merceologie, se ha portato il tonnellaggio del porto di Ravenna ad una progressione costante fino a continui superamenti dei massimi storici, seppure con prodotti a basso valore aggiunto, ha lasciato in secondo piano alcuni aspetti che ora – a fronte della crisi - meritano una seria riflessione.

Si sono al contempo ridimensionati altri prodotti di maggiore valore aggiunto, a più alta intensità di lavoro, richiedenti un maggiore "mestiere", anche perché i prodotti per edilizia e siderurgico assicuravano risultati più che soddisfacenti.

Il legame con un così ristretto numero di settori produttivi (ad agosto 2009 su una perdita di tons. 4.800.000 di merci secche la perdita nel settore metallurgico minerali e materiali per l'edilizia è stato di tons. 4,2 ML, pari all'88% delle merci secche e circa l'80% delle perdite totali di tutte le merceologie) ha comportato una conseguenza di contrazione quantitativa pesante.

Inoltre, la ripresa economica non significherà probabilmente un automatico ritorno alle posizioni precedenti in considerazione dei settori di riferimento (esempio settore piastrelle). Anzi, molti fattori inducono a pensare che il porto potrebbe uscire comunque ridimensionato dalla crisi.

A fronte di ciò si impone una complessiva riflessione da parte non solo delle istituzioni, ma dell'intera comunità portuale ed economica ravennate.

In primo luogo sulle possibilità di sviluppo a fronte dei mutamenti di scenario internazionale, Mediterraneo e nazionale; in secondo luogo sull'aggiornamento delle scelte strategiche riguardanti il porto per attrezzarlo alle nuove sfide e intercettare nuove possibili opportunità.



La revisione del P.O.T. (Piano Operativo Triennale) potrà essere l'occasione di questo confronto e di cui questo documento costituisce una base.

Nel frattempo, per reagire alla crisi, l'Autorità Portuale di Ravenna si sta impegnando su più fronti:

- a. Ammortizzatori sociali, insieme alle Istituzioni locali, per rendere più sopportabile l'impatto della crisi
- b. Accelerazione degli investimenti - specie dei processi autorizzativi - soprattutto in una situazione di penuria di risorse pubbliche, per dare alle infrastrutture portuali gli ammodernamenti che servono (ved. Tab. 1 a pag. 4)
- c. Stimoli ed incentivi per rendere più competitive le varie prestazioni del porto (servizi ferroviari, collegamenti telematici, servizi pubblici di controllo, ecc.) e per incrementare la qualità e dei vari servizi pubblici e privati
- d. Sistema delle regole e ottimizzazione dei processi di tutti i servizi

## 2. COSA E' STATO FATTO

### 2.1 – LE OPERE PIU' IMPORTANTI

#### Documento **17.09.2007**

“Si è data concretezza, con l’avvio delle opere, a progetti lungamente attesi – in taluni casi da interi lustri – progetti di grande rilievo in primo luogo per le attività portuali, ma anche per l’economia cittadina e per l’assetto urbano. I più importanti tra questi .....

#### Due anni dopo

- **Approfondimento del canale a -11.50:** emesse dalla Capitaneria di Porto di Ravenna (16.02.2009 – 11.05.2009) due ulteriori ordinanze di miglioramento delle condizioni di navigabilità in conseguenza dei lavori svolti (*investiti 38,4 M€*). Predisposto il progetto per il deposito in colmata in Penisola Trattaroli dell’ulteriore approfondimento fino a San Vitale, condizionato attualmente, come tutti i dragaggi, dal problema del rilascio dell’autorizzazione al conferimento in cassa di colmata a seguito della fuoriuscita di fine 2008 (*stanziati 2,8 M€*)
- **Porto turistico di Marinara:** già completata la parte a mare; in corso di ultimazione la parte a terra (realizzato oltre il 90% con fine contrattuale non oltre settembre 2010)
- **Nuovo ponte mobile:** lavori iniziati il 31.03.2008; varo del ponte nei prossimo mese per attivario entro il 2009; (*investiti 11,0 M€*)
- **Illuminazione delle aree portuali e delle vie d’acqua:** completati in data 13.05.2009 i lavori di “Illuminazione canale Piombone” (*investiti 0,25 M€*); affidati il 27.08.2009 l’intervento di potenziamento illuminazione strade accesso al porto; (*investiti 0,35 M€*); affidato il 20.12.2006 il “Servizio gestione, manutenzione e razionalizzazione degli impianti di illuminazione, segnalamenti e controllo del porto canale 2006-2014” (*investiti 4,0 M€*); entro l’anno è prevista la pubblicazione del bando per l’affidamento dei lavori di “Illuminazione banchina nuova ex Cabot” (*investiti 0,4 M€*);
- **1° stralcio dei lavori per le banchine in Penisola Trattaroli:** I lavori della banchina si sono conclusi nel marzo 2009; collaudo entro l’anno in corso (*investiti 9,13 M€*)
- **Appalti per la realizzazione del controllo accessi ai fini della Security e recinzioni perimetrali:** i lavori del controllo accessi sono stati consegnati il 21.01.2009; quelli delle recinzioni perimetrali inizieranno a ottobre 2009. Entrambi si concluderanno entro il 2009 (*investiti complessivamente 1,95 M€*);

## Documento **17.09.2007**

“Si è data concretezza, con l’avvio delle opere, a progetti lungamente attesi – in taluni casi da interi lustri – progetti di grande rilievo in primo luogo per le attività portuali, ma anche per l’economia cittadina e per l’assetto urbano. I più importanti tra questi .....” .

## Due anni dopo

- **Acquisto delle aree Trattaroli per i traghetti e Autostrade del mare:** a fronte di richieste di armatori per nuove linee, è stato avviato lo studio per più attracchi contemporanei. Entro dicembre 2010 decisione sulla strategicità/dismissione società T&C.
- **Realizzazione di banchine operative connesse a rilevanti insediamenti industriali che prevedono investimenti e sviluppi della loro attività:**
  - Banchina di collegamento tra quelli esistenti Saipem/Colacem: lavori conclusi in data 03.08.2007 *(investiti 2,9 M€)*
  - Banchina ex Cabot: lavori conclusi in data 03.12.2007 *(investiti 8,1 M€)*
  - Adeguamento dei canali Candiano e Baiona per un tratto di 700mt. in corrispondenza dei magazzini PIR: lavori conclusi in data 13.02.2009 *(investiti 10,2 M€)*
  - Realizzazione nuove banchine in Penisola Trattaroli: lavori conclusi in data 20.03.2009 *(investiti 9,13 M€)*
  - Banchina Bunge: lavori consegnati il 13.07.2009; fine prevista per agosto 2010 *(investiti 5,24 M€)*
  - Banchina in sx Trattaroli: conclusione lavori piazzale per ottobre 2009 *(investiti 5,97 M€)*
  - Adeguamento banchine operative (Petra, Sapir, TCR, Setramar, Docks Cereali): in corso gara per appalto lavori con avvio intervento entro il 2009 *(investiti 7,4 M€ su esercizio 2009 per un importo complessivo di € 19,1 M€)*
  - Banchine San Vitale 5÷10 Intervento di manutenzione straordinaria per la rimozione del fascio binari e miglioramento delle condizioni di sicurezza: prevista conclusione per ottobre 2009 *(investiti 0,7 M€)*
  - Banchina Enel: i lavori sono stati affidati il 27.08.2009 *(investiti 0,4 M€)*
  - Potenziamento parabordi in banchina c.d. TCR: la conclusione dei lavori è prevista per il 28.12.2009 *(investiti 0,54 M€)*
  - Rifacimento protezione di sponda dall'attracco del traghetto alla confluenza con il Canale Baiona a Porto Corsini: gara prevista entro il 2009 *(investiti 9,2 M€)*

**Documento**  
**17.09.2007**

“Si è data concretezza, con l’avvio delle opere, a progetti lungamente attesi – in taluni casi da interi lustri – progetti di grande rilievo in primo luogo per le attività portuali, ma anche per l’economia cittadina e per l’assetto urbano. I più importanti tra questi .....” .

**Due anni dopo**

- **Interventi e gli impianti tecnologici finalizzati al miglioramento delle condizioni di navigazione diurne, notturne e in condizioni di scarsa visibilità** (allineamento per atterraggio in avamposto, telecamera ad infrarossi per controllo con condizioni meteo avverse o di notte, Portable Pilot Unit, partecipazione Automatic Identity System): attrezzature in funzione.

Completato progetto T.C.S. (Traffic Control System) da appaltare entro l’anno una volta acquisite le autorizzazioni necessarie (*stanziati 0,75 M€*)

Conclusi in data 13.01.2008 i lavori di realizzazione del “Port Entrance Light” (PEL), il sistema luminoso di guida per l’accesso al porto ed il 29.01.2008 l’intervento di manutenzione straordinaria sui segnalamenti marittimi del porto di Ravenna (*stanziati complessivamente 0,187 M€*).

**Inoltre:**

Oltre alle grandi opere di infrastrutturazione è stata garantita, altresì, un’adeguata manutenzione ordinaria e straordinaria in ambito portuale (*investiti 4,3 M€*)

- Sono proseguite le operazioni di smaltimento del materiale di dragaggio accumulato nella cassa di colmata in zona “Lottizzazione ovest Piombone” (c.d. Cassa Nadep). Prevista conclusione entro il mese in corso (*investiti 8,94 M€*)
- I lavori di manutenzione dei fondali del porto canale di Ravenna sono attualmente sospesi a causa dell’indisponibilità della cassa di colmata ove conferire il refluo di dragaggio (*investiti 2,9 M€*)

## 2.2 – STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGETTI

### Documento 17.09.2007

“Si è messo mano all'impostazione ed all'aggiornamento degli strumenti fondamentali di pianificazione, programmazione e progettazione per un nuovo sviluppo del Porto, delle infrastrutture connesse e del rapporto con la città.”

### Due anni dopo 2.2.1 – Strumenti

- **PRP 2007**: esaminato il 29.10.2008 dal C.S.LL.PP. con parere favorevole. Pubblicata e in fase di conclusione la procedura di V.A.S. presso la Regione Emilia-Romagna.
- Successivamente, il piano sarà trasmesso alla Provincia per la sua definitiva approvazione. *(investiti 1,04 M€ per progettazione e stanziati ulteriori 0,57 M€)*
- Inserimento dell'**hub portuale di Ravenna** in: Intesa Quadro 2003 (Governo Berlusconi), Aggiornamento 2007 (Governo Prodi), Atto aggiuntivo 2008 (Governo Berlusconi). **Risorse da reperire**
- Sottoscrizione della **Dichiarazione d'intenti** per la realizzazione del nuovo terminal container tra Istituzioni e privati per la realizzazione delle infrastrutture e del nuovo terminal container (Atto di Programmazione Negoziata) e successivi adempimenti: risulta ad oggi che gli operatori privati abbiano sospeso la programmazione dei loro investimenti.
- In data 31.07.2009 è stata costituita Agen.Da S.r.l. fra Autorità Portuale, Comune, Provincia, Camera di Commercio e Ravenna Holding per la promozione della Darsena di città. *(investiti 2,00 M€)*
- Riduzione del circuito doganale che consentirà l'apertura della testata del canale alla città *(stanziati 0,4 M€ per arredo darsena)*

## Documento **17.09.2007**

"Si è messo mano all'impostazione ed all'aggiornamento degli strumenti fondamentali di pianificazione, programmazione e progettazione per un nuovo sviluppo del Porto, delle infrastrutture connesse e del rapporto con la città."

## Due anni dopo **2.2.2 - Progetti**

Molti dei progetti considerati tali nel documento strategico del 2007 sono stati ultimati, sono in approvazione o in appalto.

- **Progettazione e inizio degli appalti dello scalo crociere a Porto Corsini:** completati i lavori del 1° e 2° stralcio (banchina di riva) ad eccezione del dragaggio eseguibile solo da ottobre, terminata la stagione balneare. In corso di esecuzione i lavori del 3° stralcio (pontile d'attracco), la cui ultimazione è prevista per maggio 2010; aggiudicata, a seguito di gara, la gestione del nuovo scalo. *(investiti 29,6 M€)*
- **Collegamento SS67 e SS309 Dir in bypass sul canale Candiano:** conclusa la pubblicazione della procedura di project- financing il cui esito è previsto entro il 2009 con l'individuazione del promotore.
- **Progettazione dell'area di sosta e servizio per l'autotrasporto:** acquisito parere favorevole dalla Commissione Qualità Ambiente e Paesaggio; in corso di conclusione l'istruttoria presso il Comune *(investiti 2,805 M€)*
- **Progettazione del risanamento ambientale, della zona portuale e della pialassa Piombone:** ottenuto in data 02.03.2009 il V.I.A.; appalto delle opere entro il 2009; *(investiti 31,2 M€)*
- **Piano Particolareggiato di Porto Corsini:** acquisito parere preliminare favorevole con prescrizioni; caratterizzazione del suolo da effettuare in ottobre per acquisire l'autorizzazione definitiva dell'intervento *(investiti 2,293 M€)*. L'opera prevede un investimento privato di circa 45,00 M€

## Documento 17.09.2007

"Si è messo mano all'impostazione ed all'aggiornamento degli strumenti fondamentali di pianificazione, programmazione e progettazione per un nuovo sviluppo del Porto, delle infrastrutture connesse e del rapporto con la città."

## Due anni dopo 2.2.2 - Progetti

- **Piano Particolareggiato dell'area per la cantieristica per la creazione della cittadella per la nautica da diporto e l'innovazione:**

- raggiunto accordo con ENI per il progetto tecnico ed economico di riconversione produttiva;
- presentato in data 6 agosto 2009 da Autorità Portuale, ENI e Protan al Comune di Ravenna il nuovo Master Plan dell'intervento per l'autorizzazione;
- ottenute 34 dichiarazioni di interesse ad investire da parte di soggetti privati e pubblici;
- il MI.S.E. ha indicato il progetto di Ravenna fra i primi tre progetti cantierabili nell'ambito dei 26 di cui alla procedura nel programma straordinario nazionale per il recupero economico produttivo di siti industriali inquinati e proposto per Ravenna un finanziamento di almeno 23 M€;
- in corso di definizione il bando per selezionare i soggetti da insediare nella cittadella;
- definite le condizioni tecniche ed amministrative *(da realizzarsi)* per poter avviare alcuni interventi già nel 1° semestre 2010 *(investiti 0,3 M€ per la progettazione e stanziati a bilancio 2,5 M€ per la realizzazione dei primi interventi)*

L'accordo con ENI contiene alcune clausole sospensive.

Le due principali sono:

- certezza del finanziamento pubblico
- ottenimento di tutte le autorizzazioni al fine di permettere i cantieramenti dei lavori pubblici nel 1° semestre 2010 per dare certezze di tempi e risorse agli investitori privati

## 3. IL CHE FARE – LE INIZIATIVE E LE AZIONI

### 3.1 – LE GRANDI OPERE STRATEGICHE

#### Documento 17.09.2007

“Occorre dunque procedere in modo congiunto e coerente, ciascuno per le proprie competenze”

#### Due anni dopo

- ***Tutte le azioni che favoriscano un positivo e celere iter di approvazione del PRP 2007:***  
Espletati tutti gli atti propedeutici ed istruttori necessari, è ora possibile addivenire ad una celere approvazione piano da parte della Provincia di Ravenna., all'uopo delegata dalla Regione Emilia-Romagna.
- ***Giungere da subito alla sottoscrizione, insieme ai privati e ai Ministeri, dell'Atto di Programmazione Negoziata per la realizzazione del Terminal Container:***  
La situazione della finanza pubblica statale e la mancanza di indicazioni di volontà da parte dei soggetti privati rende necessario un ripensamento complessivo che consenta di valutare tutti gli scenari possibili.
- ***Procedere con la massima determinazione, essendoci già tutte le condizioni, le complesse progettazioni e procedure del complessivo disegno di sviluppo strategico del porto:***
  - l'escavo dei fondali: l'Autorità Portuale sta avviando lo studio per continuare l'approfondimento dei fondali *(investiti 1,1 M€ per la progettazione definitiva)*  
Definito un piano finanziario-tecnico in caso di parziale o nullo finanziamento statale.
  - le infrastrutture accessorie di collegamento al distripark:  
in attesa di proposte dei privati sugli insediamenti previsti
  - il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria funzionale al terminal e a tutta la parte destra del canale: definita con RFI una convenzione per il potenziamento dei fasci binari della stazione merci in DX canale Candiano *(investiti 2,0 M€ e stanziati ulteriori 3,15 M€)*
  - il bypass per l'attraversamento del canale Candiano:  
(vedasi punto 2.2.2)



## 3.2 – INNOVAZIONE – REGOLE – SICUREZZA - AMBIENTE

### Documento 17.09.2007

“E’ necessario e possibile imprimere processi di innovazione, di razionalizzazione, nel segno della qualità, della sicurezza, dell’ambiente, e di un sistema aggiornato di regole del porto, che sappia risolvere anche situazioni di eventuale conflitto di interesse e di distorsione della concorrenza”.

### Due anni dopo

#### 3.2.1 – **Canoni demaniali e Lavoro portuale**

##### Canoni Demaniali

Il Comitato Portuale ha approvato in data 26.03.2009 nuovi criteri per la determinazione dei canoni di concessione demaniale per incentivare l’innovazione e la produttività delle attività portuali.

Questo risultato è stato il frutto di un lavoro compiuto da un apposito gruppo costituito da Autorità Portuale di Ravenna, rappresentanti dell’Unione Utenti del Porto e di Confindustria.

I nuovi criteri, determinati dal gruppo di lavoro e approvati dal Comitato Portuale, fissano nuove regole che operano secondo indirizzi chiari: incrementare i livelli di competitività dei terminal portuali, incentivare processi di razionalizzazione e specializzazione delle attività terminalistiche, incrementare i traffici di qualità e aumentare la produttività delle banchine. Ciò in un quadro in cui, dal 1997, i concessionari non industriali del porto di Ravenna non sono sostanzialmente mutati.

In questi anni le banchine operative concesionate o di prossima concessione sono aumentate di 3.300 ml. (oltre il 25% del totale).

##### Lavoro Portuale

Gli impegni assunti nel verbale intercategoriale del 17.10.2007 per incrementare la qualità professionale del lavoro portuale si sono tradotti nello svolgimento di moduli aggiuntivi di formazione per i lavoratori portuali, per migliorarne la professionalità e la sicurezza.

Sono ora in cantiere per il 2010 i moduli aggiuntivi di formazione per i lavoratori delle imprese portuali e per gli interinali.

Ci si è avvalsi della collaborazione della Provincia di Ravenna che ha una forte esperienza nel campo della formazione.

L’Autorità Portuale ha contribuito finanziariamente e progettualmente all’iniziativa formativa.

**Documento**  
**17.09.2007**

“E’ necessario e possibile imprimere processi di innovazione, di razionalizzazione, nel segno della qualità, della sicurezza, dell’ambiente, e di un sistema aggiornato di regole del porto, che sappia risolvere anche situazioni di eventuale conflitto di interesse e di distorsione della concorrenza”.

**Due anni dopo**  
**3.2.2 – Sicurezza, Ambiente e Qualità**

L’Autorità Portuale si è concretamente impegnata, in un’ottica di concertazione e condivisione con Enti, istituzioni, operatori e lavoratori per assicurare al porto condizioni strutturalmente più sicure, per migliorare lo stato dell’ambiente portuale e dei punti di connessione con l’ambiente circostante, per elevare la qualità dei servizi pubblici e privati.

**Sicurezza sul Lavoro:** Il Protocollo generale sottoscritto l’1.02.2008 è stato complessivamente attuato e la sua gestione concreta e quotidiana è in corso di piena attuazione: RLSS, formazione, professionalità a disposizione, certificazione dei sistemi di gestione della sicurezza ecc.

Il 03.03.2008 è stata emessa l’ordinanza relativa a prescrizioni per lo svolgimento in sicurezza delle operazioni portuali con merci alla rinfusa che possono rilasciare sostanza pericolose.

**Tutela dell’Ambiente:** Il Protocollo per il miglioramento della qualità dell’aria in ambito portuale” sottoscritto il 25.09.2007 è in fase di attuazione

Il 04.06.2008 è stata emessa dall’Autorità Portuale l’ordinanza che stabilisce le dotazioni minime per le imprese portuali che operano merci alla rinfusa polverulente.

*(stanziati complessivamente per Sicurezza e Ambiente: 0,89 M€ sul bilancio 2008 e 1,36 M€ sul bilancio 2009)*

## **Documento** **17.09.2007**

“E’ necessario e possibile imprimere processi di innovazione, di razionalizzazione, nel segno della qualità, della sicurezza, dell’ambiente, e di un sistema aggiornato di regole del porto, che sappia risolvere anche situazioni di eventuale conflitto di interesse e di distorsione della concorrenza”.

## **Due anni dopo**

### **Telematica**

Sottoscritto con la Dogana e con le Associazioni di operatori il protocollo per l’istituzione nel porto di Ravenna di un sistema di collegamento telematico per snellire la trasmissione dei dati. La progettazione è in corso – in collaborazione con l’Autorità Portuale di Venezia che ha sottoscritto un protocollo analogo a quello di Ravenna.

### **Qualità**

Il 19.06.2008 l’Autorità Portuale di Ravenna ha ottenuto la certificazione di qualità UNI EN ISO 9001:2000 per la Direzione Tecnica dell’Ente, superando le verifiche sul sistema di gestione della qualità condotte dall’ente internazionale DNV (Det Norske Veritas), con verifica ispettiva 2009.

Le attività verificate e certificate da DNV comprendono la programmazione, progettazione e direzione lavori di opere di grande infrastrutturazione, lavori e manutenzioni straordinarie in ambito portuale, oltre all’affidamento di opere e lavori pubblici, servizi e forniture.

Si tratta di un primo passo nello sviluppo della certificazione del “sistema porto”.

Nel corso del 2009 l’Ente ha avviato, inoltre, i procedimenti utili all’avvio delle attività per l’implementazione in Autorità Portuale di un sistema di gestione ambientale certificabile secondo le ISO 14001.

**Documento**  
**17.09.2007**

“E’ necessario e possibile imprimere processi di innovazione, di razionalizzazione, nel segno della qualità, della sicurezza, dell’ambiente, e di un sistema aggiornato di regole del porto, che sappia risolvere anche situazioni di eventuale conflitto di interesse e di distorsione della concorrenza”.

**Due anni dopo**

**3.2.3 – Nello scenario adriatico e nazionale**

**Le Regole nazionali (Sicurezza sul lavoro, procedure dei controlli sanitari, dotazioni di organico dei vari Enti Pubblici ecc.)**

Istituito un gruppo di lavoro insieme a Confindustria Ravenna per un quadro conoscitivo e contribuire ad ottimizzare le dotazioni e le procedure degli enti di controllo statali presenti nel porto. (Sanità Marittima, ecc.)

L’Autorità Portuale di Ravenna coordina anche un gruppo di lavoro su questi temi istituito nell’ambito del NAPA (Accordo tra i porti del Nord Adriatico).

I temi della razionalizzazione e omogeneizzazione delle procedure tra i vari porti italiani è stata posta con forza all’attenzione di Assopirti e del Ministero.

**Alto Adriatico**

Il 17 aprile 2009 è stato sottoscritto il Protocollo d’Intesa tra i porti di Koper, Trieste, Venezia, Ravenna, per sviluppare comuni politiche di promozione, di “lobby”, per operare allo sviluppo di migliori servizi marittimi e terrestri.

E’ stato costituito un gruppo di lavoro permanente coordinato per il primo semestre dall’Autorità Portuale di Ravenna.

La messa in pratica degli impegni del Protocollo si sta misurando con alcune criticità che sono frutto delle storie e condizioni dei singoli porti, oltre che dell’intreccio con annunciate misure di programmazione nazionale inerenti l’ipotesi di “porti-corridoio”, rispetto alle quali sarebbe più opportuno ragionare in termini di sistema

Si riconferma, quindi, la volontà di proseguire nella costruzione di un sistema Alto Adriatico.

**Documento**  
**17.09.2007**

“E’ necessario e possibile imprimere processi di innovazione, di razionalizzazione, nel segno della qualità, della sicurezza, dell’ambiente, e di un sistema aggiornato di regole del porto, che sappia risolvere anche situazioni di eventuale conflitto di interesse e di distorsione della concorrenza”.

**Due anni dopo**  
**3.2.4 – Porto e Territorio**

Oltre agli argomenti già trattati ai punti precedenti, quali Darsena di città, Piano Particolareggiato di Porto Corsini, Area autotrasporto e Cittadella della nautica, vanno citati anche:

- **Pescherie e mercato del pesce:** in attesa del parere della Soprintendenza per dar corso ad una procedura per riqualificazione e gestione del fabbricato
- **Traghetto Marina di Ravenna/Porto Corsini:** in corso la progettazione delle nuove darsene del traghetto più a monte per lasciare solo l’attracco di un traghetto pedonale e riqualificare la zona (*stanziati 3,0 M€*)
- **Arredo Molo Guardiano Sud:** Completato il progetto definitivo e avviate le procedure autorizzative (*stanziati 2,0 M€*)
- **Circuito doganale e comparto Capitaneria di Porto in Darsena di città’:**
  - acquisita l’autorizzazione alla graduale eliminazione del circuito doganale in Darsena di città, per cui è possibile attivare opere per la liberalizzazione degli accessi (*stanziati 0,5 M€*)
  - ottenuta disponibilità da parte del Comando Generale delle Capitanerie di Porto alla dismissione dei fabbricati militari non vincolati in sponda SX del Canale Candiano (in fase di elaborazione preventiva lavori) e del passaggio all’Autorità Portuale degli altri fabbricati
- **Recupero del Marchesato e della Fabbrica Vecchia:** in corso la progettazione esecutiva per avviare l’intervento nel 2010 (*stanziati 0,13 M€*). Per la realizzazione dell’intervento si utilizzeranno anche le economie conseguenti all’espletamento della gara per l’appalto dei lavori di approfondimento del Piombone.

# ALLEGATI

## **ALLEGATO 1**

**Documento integrale di Regione, Provincia,  
Comune, Camera di Commercio e Autorità  
Portuale del 17.09.2007**

# Allegato 1

## DOCUMENTO DI: REGIONE, PROVINCIA, COMUNE, CAMERA DI COMMERCIO, AUTORITA' PORTUALE SUL PORTO DI RAVENNA

### INDICE

		<b>Pag.</b>
<b>1</b>	<b>Ruolo e Posizioni</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Cosa è stato fatto</b>	<b>1</b>
2.1	Le opere	2
2.2	Strumenti di Pianificazione e Progetti	2
2.2.1	Strumenti	3
2.2.2	Progetti e Piani	3
<b>3</b>	<b>Il che fare – Le iniziative e le azioni</b>	<b>4</b>
3.1	Le grandi opere strategiche	4
3.2	Innovazione-Regole-Sicurezza-Ambiente	5
3.3	Alto Adriatico	7
3.4	Porto e Territorio	7
<b>4</b>	<b>Adeguamento delle Grandi Infrastrutture di interesse del Porto di Ravenna</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Project Financing</b>	<b>8</b>



# 1

## RUOLO E POSIZIONI

Il ruolo consolidato del porto di Ravenna, uno dei principali porti italiani, e il relativo posizionamento che ne ha definito il profilo negli ultimi lustri, deve confrontarsi oggi con una evoluzione degli scenari economici internazionali ed interni che offrono grandi opportunità così come rischi significativi.

Mentre l'attuale forte posizione nel settore delle rinfuse è legata a merceologie consolidate ma mature, il posizionamento modesto nel settore container – comune ai porti dell'Adriatico – non ha consentito finora di intercettare in modo significativo i traffici che scaturiscono dalle nuove dinamiche internazionali.

Il posizionamento geografico di Ravenna, se ha l'elemento positivo di essere allo sbocco della Pianura Padana e di regioni con il più alto P.I.L. e reddito pro-capite europeo, per le nuove necessità e opportunità sconta oggi, in modo più pesante che ieri, l'inadeguatezza delle infrastrutture (viarie e ferroviarie) di collegamento ai grandi corridoi plurimodali nazionali e internazionali. Occorre dunque realizzare una ulteriore fase di innovazione che sappia cogliere le potenzialità e superare i limiti attuali.

# 2

---

## COSA È STATO FATTO

Le politiche e le azioni svolte in modo concertato e condiviso dall'Autorità Portuale, dalle Istituzioni locali e dalla Regione hanno avviato in questi anni processi e costruito risultati che vanno sottolineati per quello che rappresentano in sé, ma anche e soprattutto per gli ulteriori positivi sviluppi che avranno nel prossimo futuro.

Si è riusciti in primo luogo – con il coinvolgimento degli operatori, dell'intera comunità portuale e delle forze economico-sociali ravennati – a imprimere una forte spinta all'idea di costruire una visione e un vero e proprio progetto strategico di sviluppo del porto. Un progetto che individui gli indirizzi e gli strumenti di una forte innovazione, capace di confrontarsi con le sfide di livello mediterraneo e nazionale, di attrarre investimenti, innovazioni nelle merceologie, nella logistica. Tale idea è oggi largamente condivisa, e ciò costituisce un indubbio punto di forza

per riuscire a costruirla davvero. Si sono realizzate e avviate opere significative, sviluppato progetti in diversi stadi di avanzamento, predisposti strumenti di pianificazione e programmazione per il nuovo sviluppo.

Se il blocco degli investimenti avvenuti nel 2005 e 2006 ha da un lato rallentato i tempi di realizzazione di alcune opere dall'altro ha permesso di sviluppare nuove idee e di accelerare l'iter burocratico di diversi progetti.

## **2.1 LE OPERE**

Si è data concretezza, con l'avvio delle opere, a progetti lungamente attesi – in taluni casi da interi lustri – progetti di grande rilievo in primo luogo per le attività portuali, ma anche per l'economia cittadina e per l'assetto urbano. I più importanti tra questi:

- l'approfondimento del canale a -11.50 e il relativo adattamento delle banchine
- il porto turistico di Marinara e Porto Reno
- il nuovo ponte mobile
- l'illuminazione delle aree portuali e delle vie d'acqua
- il 1° stralcio di lavori per le banchine del futuro Terminal Container
- l'appalto della realizzazione del controllo accessi ai fini della Security
- l'acquisto delle aree Trattaroli per i traghetti e le Autostrade del Mare
- la realizzazione di banchine operative connesse a rilevanti insediamenti industriali che prevedono investimenti e sviluppi della loro attività (Marcegaglia, Italterminal, Polimeri, Fosfitalia, Cementilce).
- gli interventi e impianti tecnologici finalizzati al miglioramento delle condizioni di navigazione diurne, notturne e in condizioni di scarsa visibilità.

## **2.2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGETTI**

Si è messo mano all'impostazione e aggiornamento degli strumenti fondamentali di pianificazione, programmazione e progettazione per un nuovo sviluppo del porto e delle infrastrutture connesse, e del rapporto con la città.

Ci si riferisce qui a numerosi strumenti e progetti attualmente in corso o già portati a compimento:

### **2.2.1 STRUMENTI**

- il PRP 2007 con la previsione, fra i diversi punti, dei nuovi fondali a -14.50 connessa alla previsione del nuovo terminal container, e del nuovo terminal crociere;
- la conferma delle previsioni contenute nell'allegato infrastrutture del D.P.F. 2008, che indicano le opere strategiche per il porto di Ravenna come prioritarie, ed impegno conseguente del Governo a reperire le risorse economiche, che complessivamente ammontano 135.000.000,00 di euro;
- la sottoscrizione della Dichiarazione d'intenti tra Istituzioni e privati per la realizzazione delle infrastrutture e del nuovo terminal container, e il perfezionamento dell'accordo con i Ministeri (Atto di Programmazione Negoziata) per i relativi finanziamenti;
- la definizione con il Ministero dei Trasporti del finanziamento di progetti per 79 milioni di Euro;
- la volontà condivisa di dare vita ad una agenzia di promozione per la Darsena di città, per la quale l'Autorità Portuale ha già deliberato la partecipazione ed il finanziamento.

### **2.2.2 PROGETTI E PIANI**

- la progettazione e l'inizio degli appalti dello scalo crociere a Porto Corsini;
- la progettazione preliminare del bypass;
- la progettazione dell'area di sosta e servizio per l'autotrasporto;
- la progettazione del risanamento ambientale, della zona portuale, del recupero del Marchesato e della Fabbrica Vecchia, della pialassa Piombone: opera già finanziata della quale si è in attesa della V.I.A. per dare inizio ai lavori;
- il Piano Particolareggiato di Porto Corsini;
- il piano Particolareggiato dell'area per la cantieristica per la creazione del distretto della nautica da diporto.

Tale positivo lavoro consente e impone ora di concentrare priorità e azioni attorno ai due grandi capitoli rappresentati in primo luogo dallo sviluppo delle attività produttivo-portuali e logistiche, e in secondo luogo dal rapporto con la dimensione urbana.

---

IL CHE FARE – LE INIZIATIVE E LE AZIONI**3.1 LE GRANDI OPERE STRATEGICHE**

Il primo fondamentale obiettivo è portare a compimento l'insieme dei processi per l'approfondimento dei fondali connesso alla realizzazione del nuovo terminal container.

Occorre dunque procedere in modo congiunto e coerente – ciascuno per le proprie competenze:

- a tutte le azioni che favoriscano un positivo e celere iter di approvazione del PRP 2007
- giungere da subito alla sottoscrizione, insieme ai privati da un lato e ai Ministeri dall'altro, dell'Atto di Programmazione Negoziata
- procedere con la massima determinazione, essendoci già tutte le condizioni, alle complesse progettazioni e procedure del complessivo disegno di sviluppo strategico del porto
  - l'escavo dei fondali e le banchine del terminal container
  - le infrastrutture accessorie di collegamento al distripark
  - il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria funzionale al terminal e a tutta la parte destra del canale
  - il bypass per l'attraversamento del Canale Candiano.

L'attuazione di tale progetto è di fondamentale importanza, non solo per le implicazioni dirette, ma anche perché costituisce una grande occasione di più complessiva innovazione dell'insieme del porto. Ci si riferisce in primo luogo agli investimenti che si possono attrarre, ma anche alla possibilità che attorno ad una crescita significativa del settore container si sviluppino servizi ferroviari (che ne sono peraltro anche una condizione) e logistici, e l'indotto legato alla manipolazione delle merci containerizzate, e ad insediamenti produttivi, con un effetto sinergico rispetto allo sviluppo dell'area logistica retroportuale (distripark).

### **3.2 INNOVAZIONE – REGOLE – SICUREZZA – AMBIENTE**

Dai progetti in corso può venire un contributo anche alle attività già insediate e più consolidate (prima fra tutte è il proseguimento dell'escavo a -11,50 mt dei fondali sino a San Vitale), rispetto alle quali è necessario e possibile imprimere processi di innovazione, di razionalizzazione, nel segno della qualità, della sicurezza, dell'ambiente, della salvaguardia del lavoro e di un sistema aggiornato di regole del porto, che sappia risolvere anche situazioni di eventuale conflitto di interesse e di distorsione della concorrenza.

In tal senso, sulla base di un lavoro in parte già avviato con la costituzione di tre gruppi di lavoro, occorre procedere all'adeguamento degli strumenti di indirizzo e di governo in capo all'Autorità Portuale, ma anche alla pianificazione urbanistica del Comune, e ai sistemi di controllo ambientale in capo alla Provincia.

#### **- CANONI DEMANIALI**

In primo luogo l'utilizzo dei canoni di concessione demaniale come strumento di indirizzo e incentivo verso una maggiore produttività, specializzazione, razionalizzazione e anche unificazione di attività terminalistiche nei casi in cui frammentazione e masse critiche insufficienti ostacolano qualità e competitività.

#### **- LAVORO PORTUALE E SICUREZZA SUL LAVORO**

Un sistema di incentivi e prescrizioni per la sicurezza sul lavoro, e per la qualità produttiva e ambientale nonché la definizione di indirizzi e incentivi per la qualità del lavoro e la formazione professionale, anche attraverso l'individuazione di appositi strumenti e/o centri di FP.PP. Occorre inoltre incentivare strumenti, quali la certificazione di sicurezza, di qualità e ambientale. L'obiettivo, anche attraverso il coinvolgimento diretto delle OO.SS. e dei lavoratori è creare le condizioni per giungere ad una certificazione complessiva dello scalo.

#### **- AREE DEMANIALI**

È ineludibile per la pianificazione portuale e urbanistica – anche perché sollecitato dalla legislazione e dagli indirizzi nazionali in materia di pianificazione portuale – il nodo di una più precisa definizione dell'uso delle banchine e delle

aree portuali, problema assai complesso in un porto come quello ravennate, in presenza della natura privata delle aree.

#### **- RICONVERSIONE DI AREE**

L'auspicabile rapida approvazione del PRP 2007 non esaurisce la necessità di predisporre una pianificazione portuale che guardi al futuro del porto nel lungo periodo, traendo spunto anche dai cambiamenti che gli interventi previsti produrranno, per definire la collocazione più razionale delle varie attività. Poiché i limiti fisici del porto sono ormai sostanzialmente definiti, la possibilità di assicurare nel futuro spazi adeguati per nuove attività portuali è legata, oltre all'utilizzo delle aree ancora libere (70 ettari di aree portuali e 100 ettari di aree per logistica) a processi di riconversione, sia di aree già portuali, sia soprattutto di quella di aree attualmente industriali, affacciate su un fronte canale di fondamentale importanza. Il Distretto Chimico è una realtà importante di cui auspichiamo sviluppo, innovazione, qualificazione: le eventuali riconversioni – pur con la necessaria e realistica gradualità – dovranno avvenire secondo meccanismi pubblici, in quadro unitario, programmato e governato dalla pianificazione urbanistica e da quella portuale come già delineato nel P.R.P. 2007, evitando frammentazioni e casualità dannose all'interesse strategico complessivo del porto.

Telematica. E' necessario dotare il Porto di tecnologie e sistemi che conferiscano razionalità ed efficienza al sistema di comunicazione dei soggetti pubblici e privati che operano nel Porto.

#### **LE REGOLE NAZIONALI**

Occorre poi che, anche in parallelo con l'annunciata revisione della legge 84, l'insieme delle Istituzioni operi per quanto di competenza, anche a livello di rapporti politico-istituzionali, affinché nei porti italiani si addivenga ad una reale e coerente applicazione delle Leggi esistenti e ad un sistema di regole omogeneo, a partire dalle questioni della sicurezza, che non produca, come accade attualmente, veri e propri fenomeni di distorsione della concorrenza. Il nostro auspicio è quello che maturino novità normative che consentano alle Autorità Portuali di esercitare pienamente le funzioni di coordinamento delle realtà che operano nell'ambito portuale.

### **3.3 ALTO ADRIATICO**

Ha iniziato a delinearsi nei mesi scorsi un quadro di rapporti tra le Autorità Portuali (e in parte anche tra le Regioni) dell'Alto Adriatico che va fatto crescere per dare luogo a momenti di coordinamento, di azione comune, fino a prefigurare anche elementi di un sistema portuale dell'Alto Adriatico. Temi quali il marketing e la promozione, il coordinamento di iniziative sull'intermodalità e la logistica, azioni di lobby sulle scelte infrastrutturali nazionali ed europee, possono diventare i capitoli di tale azione comune, per i quali è essenziale la sinergia tra le Autorità Portuali e gli Enti territoriali, a partire dalle Regioni.

### **3.4 PORTO E TERRITORIO**

Sulla base del lavoro impostato e in parte già concretizzato in questi anni è ora possibile procedere ad ulteriori consistenti realizzazioni su tutto il versante del rapporto tra il contesto urbano e il porto. Esistono le condizioni affinché dalla collaborazione tra le Istituzioni, e in questo caso principalmente tra l'Autorità Portuale e il Comune, possano crescere e svilupparsi processi di grande qualificazione dei centri del litorale, della darsena di città, del panorama produttivo e di servizi legati alla nautica da diporto, dei servizi all'autotrasporto.

È necessario e possibile nei prossimi mesi procedere con determinazione e in modo concertato e condiviso sui seguenti punti:

- dare avvio rapidamente alla costituzione formale e al decollo dell'agenzia per la promozione della Darsena di Città;
- celere approvazione del Piano Particolareggiato di Porto Corsini, per procedere poi al bando per l'assegnazione della concessione dell'area e alla conseguente realizzazione, e allo spostamento del traghetti e adeguamento della viabilità;
- procedere alla riqualificazione dei comparti demaniali a Marina di Ravenna (pescherie, mercato del pesce, aree antistanti il traghetti, etc...) attraverso la predisposizione in un quadro organico di progetti o la valutazione di proposte di terzi, che possano dare luogo a procedure di concessione;
- completare la fase di progettazione dell'area per la cantieristica da diporto, in modo da poter poi passare alle fasi di contrattazione e gestione per l'area stessa e per i relativi insediamenti;

- giungere rapidamente al completamento della progettazione e alla relativa approvazione dell'area di sosta e servizio per l'autotrasporto;
- realizzazione dell'arredo del Molo Guardiano Sud facendo seguito al concorso di idee

## 4

---

### ADEGUAMENTO DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE DI INTERESSE DEL PORTO DI RAVENNA

E' estremamente positivo che si sia riusciti a far sì che siano state inserite nelle priorità nazionali del Ministero delle Infrastrutture due opere di enorme rilievo per Ravenna quali la E55 e le infrastrutture portuali. Occorre ora, da parte dell'insieme delle Istituzioni, una azione perseverante per consolidare tali previsioni e passare alla fase delle certezze di finanziamento e della operatività progettuale.

Anche per il by pass andranno consolidati gli impegni assunti in sede ministeriale per poter avviare le procedure di affidamento del progetto e realizzazione anche attraverso la partecipazione finanziaria di privati.

Il potenziamento della linea ferroviaria Ra-Fe-Poggio Rusco, in corso di completamento da parte della Regione, è di estrema importanza e andrà collegata alla piena operatività dell'infrastruttura locale per la quale è possibile anche il concorso finanziario dell'Autorità Portuale.

## 5

---

### PROJECT FINANCING

Sempre di più nell'affrontare i grandi progetti di sviluppo strategico del porto, della piattaforma logistica, dei comparti produttivi e urbani affacciati sui Waterfront, andranno ricercate e perfezionate forme di partecipazione finanziaria di privati.

Conformemente al quadro legislativo e normativo nazionale, andranno individuati gli strumenti via via più efficaci.

A tale concorso finanziario occorre collegare anche la capacità di finanziamento propria dell'Autorità Portuale, che intende porsi come soggetto attivo in tali processi.

Sempre più le istituzioni si impegnano a creare le condizioni, prima fra tutte la "certezza amministrativa", così da incentivare la partecipazione finanziaria dei privati (istituti, investitori istituzionali, etc...)



REGIONE EMILIA ROMAGNA

F.to: Il Presidente  
Vasco Errani

PROVINCIA DI RAVENNA

F.to: Il Presidente  
Francesco Giangrandi

COMUNE DI RAVENNA

F.to: Il Sindaco  
Fabrizio Matteucci

AUTORITA' PORTUALE DI RAVENNA

F.to: Il Presidente  
Giuseppe Parrello

CAMERA DI COMMERCIO

F.to: Il Presidente  
Gianfranco Bessi

Ravenna, 17 settembre 2007

## **ALLEGATO 2**

**Dettaglio della situazione degli interventi**

## SITUAZIONE INTERVENTI 2007 ÷ Agosto 2009

**Opere di infrastrutturazione ed interventi di manutenzione straordinaria  
concluse negli ultimi due anni, in corso e di prossimo appalto**

	Conclusi negli ultimi due anni	In corso	In gara	Prossima gara (entro dicembre '09)	Ulteriori stanziamenti	TOTALI
<b>Approfondimenti</b>	€ 33.026.814,33	€ 18.714.574,12	€ 1.114.261,91	€ 23.500.000,00	€ 3.455.738,09	€ 79.811.388,45
<b>Banchine</b>	€ 36.703.990,00	€ 45.466.301,04	€ 7.935.527,99	€ 10.176.000,00	€ -	€ 100.281.819,03
<b>Illuminazione</b>	€ 250.000,00	€ 4.350.000,00	€ -	€ 400.000,00	€ -	€ 5.000.000,00
<b>Sicurezza e Ambiente</b>	€ 800.484,55	€ 1.683.919,37	€ -	€ 9.755.558,78	€ 566.080,63	€ 12.806.043,33
<b>Security</b>	€ 536.500,00	€ 2.946.675,17	€ -	€ 1.360.000,00	€ -	€ 4.843.175,17
<b>Viabilità portuale</b>	€ 10.399.988,34	€ 14.668.023,71	€ 1.245.643,71	€ -	€ 6.450.000,00	€ 32.763.655,76
<b>Valorizzazione del patrimonio</b>	€ 5.714.799,35	€ 6.645.966,89	€ -	€ 4.543.000,00	€ 5.030.000,00	€ 21.933.766,24
<b>TOTALI</b>	€ 87.432.576,57	€ 94.475.460,30	€ 10.295.433,61	€ 49.734.558,78	€ 15.501.818,72	€ 257.439.847,98

## Approfondimenti

	Descrizione opera	Importo Q.E.	STANZIATO
<b>Conclusi</b>	Approfondimento -11,50 dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli (quota liquidata)	€ 31.622.465,68	€ -
	Variante PRP e simulazioni navigazione	€ 1.041.330,75	€ -
	Progettazione dragaggio per ripascimento e caratterizzazione sedimenti	€ 363.017,90	
	<b>Sommano</b>	<b>€ 33.026.814,33</b>	<b>€ -</b>
<b>In corso</b>	Approfondimento -11,50 dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli (quota residua)	€ 6.849.574,12	€ -
	Smaltimento cassa "Nadep"	€ 8.940.000,00	€ -
	Manutenzione fondali del porto canale	€ 2.925.000,00	€ -
	V.I.A. P.R.P. (Oneri per apertura pratica c/o Ministero dell'Ambiente)	€ -	€ 370.000,00
	V.A.S. P.R.P. e Cittadella Nautica (Oneri progettazione)	€ -	€ 200.000,00
	<b>Sommano</b>	<b>€ 18.714.574,12</b>	<b>€ 570.000,00</b>
<b>In gara</b>	Progettazione adeguamento banchine al PRP	€ 1.114.261,91	€ 85.738,09
	<b>Sommano</b>	<b>€ 1.114.261,91</b>	<b>€ 85.738,09</b>
<b>Prossima gara</b>	Predisposizione cassa di colmata in Penisola Trattaroli	€ -	€ 2.800.000,00
	Approfondimento canale Piombone	€ 23.500.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 23.500.000,00</b>	<b>€ 2.800.000,00</b>
<b>Totali</b>		<b>€ 76.355.650,36</b>	<b>€ 3.455.738,09</b>

## Banchine

	Descrizione opera	Importo Q.E.	STANZIATO
<b>Conclusi</b>	Riqualificazione Waterfront : Completamento banchine a Marina di Ravenna	€ 900.000,00	€ -
	Adeguamento dei canali Candiano e Baiona ai nuovi fondali per un tratto di 700 mt. in corrispondenza dei magazzini PIR	€ 10.200.095,20	€ -
	Realizzazione nuove banchine in Penisola Trattaroli	€ 9.130.320,00	€ -
	Banchina Ex Cabot	€ 8.108.346,44	€ -
	Completamento banchina in sx Trattaroli	€ 5.388.072,37	€ -
	Banchina collegamento tra quelle esistenti Saipem e Colacem	€ 2.884.000,00	€ -
	Pontili attracco mezzi nautici e mezzi di servizio - Progettazione	€ 93.155,99	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 36.703.990,00</b>	<b>€ -</b>
<b>In corso</b>	Banchine San Vitale 5-10 - Intervento di manutenzione straordinaria per la rimozione del fascio binari e miglioramento delle condizioni di sicurezza	€ 700.000,00	€ -
	Demolizione dente Setramar	€ 400.000,00	€ -
	OO.MM. Porto Corsini - I° e II° stralcio - Completamento	€ 9.600.000,00	€ -
	OO.MM. III stralcio	€ 20.000.000,00	€ -
	Completamento urbanizzazione banchina in sx Trattaroli	€ 586.301,04	€ -
	Potenziamento parabordi banchina TCR	€ 540.000,00	€ -
	Adeguamento banchine operative - I stralcio I lotto - Banchina BUNGE	€ 5.240.000,00	€ -
	Sistemazione della banchina c.d. Enel lato terra	€ 400.000,00	€ -
Ristrutturazione molo guardiano sud (intervento Genio Civile)	€ 8.000.000,00	€ -	
	<b>Sommano</b>	<b>€ 45.466.301,04</b>	<b>€ -</b>
<b>In gara</b>	Adeguamento delle banchine operative - II stralcio (SAN VITALE)	€ 7.520.527,99	€ -
	Dispositivi per il traffico navale	€ 415.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 7.935.527,99</b>	<b>€ -</b>
<b>Prossima gara</b>	Rifacimento protezione di sponda dall'attracco del traghetto alla confluenza con il Canale Baiona a Porto Corsini	€ 9.200.000,00	€ -
	Protezione di sponda in SX darsena Baiona	€ 976.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 10.176.000,00</b>	<b>€ -</b>
	<b>Totali</b>	<b>€ 100.281.819,03</b>	<b>€ -</b>

## Illuminazione

	Descrizione opera	Importo Q.E.	STANZIATO
<b>Conclusi</b>	Potenziamento illuminazione canale Piombone	€ 250.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 250.000,00</b>	<b>€ -</b>
<b>In corso</b>	Realizzazione e servizio di gestione, manutenzione e razionalizzazione degli impianti di illuminazione, segnalazione e controllo nel porto canale di Ravenna (2006 - 2014)	€ 4.000.000,00	€ -
	Illuminazione strade portuali	€ 350.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 4.350.000,00</b>	<b>€ -</b>
<b>In gara</b>		€ -	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>
<b>Prossima gara</b>	Illuminazione banchina nuova ex Cabot	€ 400.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 400.000,00</b>	<b>€ -</b>
<b>Totali</b>		<b>€ 5.000.000,00</b>	<b>€ -</b>

## Sicurezza e Ambiente

	Descrizione opera	Importo Q.E.	STANZIATO
<b>Conclusi</b>	Interventi e servizi anno 2008 / 2009	€ 18.438,63	€ -
	Pilote Portable Unit - Upgrade	€ 1.770,00	€ -
	Telecamera terminal P.Corsini	€ 16.310,00	€ -
	Radar traffico navale	€ 19.800,00	€ -
	Progettazione Traffic Control System (T.C.S.)	€ 24.480,00	€ -
	Piallassa Piombone - Spese di progettazione e caratterizzazione fondali	€ 269.685,92	€ -
	Realizzazione di struttura off-shore per l'esecuzione di prove "Bollard Pull"	€ 450.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 800.484,55</b>	<b>€ -</b>
<b>In corso</b>	Realizzazione accordi Sicurezza e Ambiente - anno 2008	€ 850.157,00	€ 39.843,00
	Realizzazione accordi Sicurezza e Ambiente - anno 2009	€ 833.762,37	€ 526.237,63
	<b>Sommano</b>	<b>€ 1.683.919,37</b>	<b>€ 566.080,63</b>
<b>In gara</b>		€ -	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>
<b>Prossima gara</b>	Traffic Control System (T.C.S.)	€ 749.000,00	€ -
	Risanamento Piallassa Piombone	€ 7.706.558,78	€ -
	Completamento della fognatura nera in via Classicana	€ 1.300.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 9.755.558,78</b>	<b>€ -</b>
		<b>Totali</b>	<b>€ 12.239.962,70</b>
			<b>€ 566.080,63</b>

## Security

	Descrizione opera	Importo Q.E.	STANZIATO
<b>Conclusi</b>	Port Entrance Light (P.E.L.)	€ 95.000,00	€ -
	Manutenzione straordinaria segnalamenti marittimi	€ 92.000,00	€ -
	Sistema videosorveglianza HRC	€ 349.500,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 536.500,00</b>	<b>€ -</b>
<b>In corso</b>	Sistema integrato controllo accessi	€ 1.200.000,00	€ -
	Piano integrato di sicurezza	€ 996.675,17	€ -
	Completamento del perimetro dell'area portuale ai fini di security	€ 750.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 2.946.675,17</b>	<b>€ -</b>
<b>In gara</b>		€ -	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>
<b>Prossima gara</b>	Piano di sicurezza integrato	€ 1.360.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 1.360.000,00</b>	<b>€ -</b>
<b>Totali</b>		<b>€ 4.843.175,17</b>	<b>€ -</b>



## Viabilità portuale

	Descrizione opera	Importo Q.E.	STANZIATO
<b>Conclusi</b>	Spostamento MM/NN dalla Darsena città	€ 130.165,52	€ -
	Completamento via Baiona (contributo A.P.)	€ 2.300.430,07	€ -
	By-pass (quota contributo AP)	€ 754.356,29	€ -
	Ristrutturazione via Baiona (contributo A.P. - quota liquidata)	€ 7.215.036,46	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 10.399.988,34</b>	<b>€ -</b>
<b>In corso</b>	Ristrutturazione via Baiona (contributo A.P. - quota residua)	€ 1.406.005,78	€ -
	Realizzazione nuovo Ponte mobile sul canale Candiano	€ 11.000.000,00	€ -
	Ponte mobile - Spese affitto aree per viabilità provvisoria e allacciamenti	€ 262.017,93	€ -
	Contributo per potenziamento fascio binari	€ 2.000.000,00	€ -
	Traghetto Marina RA/P.Corsini	€ -	€ 3.000.000,00
	<b>Sommano</b>	<b>€ 14.668.023,71</b>	<b>€ 3.000.000,00</b>
<b>In gara</b>	By-pass (quota contributo AP)	€ 1.245.643,71	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 1.245.643,71</b>	<b>€ -</b>
<b>Prossima gara</b>	Collegamenti ferroviari (contributo AP)	€ -	€ 3.150.000,00
	Viabilità strade porto	€ -	€ 300.000,00
	<b>Sommano</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 3.450.000,00</b>
	<b>Totali</b>	<b>€ 26.313.655,76</b>	<b>€ 6.450.000,00</b>

## Valorizzazione del patrimonio

	Descrizione opera	Importo Q.E.	STANZIATO
<b>Conclusi</b>	Nuova sede Autorità Portuale di Ravenna	€ 4.839.799,35	€ -
	Gestione aree demaniali 2003-2007 - Interventi di manutenzione (quota anno 2007)	€ 875.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 5.714.799,35</b>	<b>€ -</b>
<b>In corso</b>	Gestione aree demaniali 2008-2011 - Interventi di manutenzione	€ 3.450.000,00	€ -
	Cittadella della nautica e dell'innovazione - Progettazione	€ 300.887,87	€ -
	Recupero complesso Fabbrica vecchia e marchesato - Progetto banchina antistante e rilievi	€ 90.079,02	€ -
	Area autotrasporto	€ 2.805.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 6.645.966,89</b>	<b>€ -</b>
<b>In gara</b>		€ -	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>
<b>Prossima gara</b>	Impianto fotovoltaico nuova sede AP	€ 250.000,00	
	Progettazione recupero Fabbrica Vecchia	€ -	€ 130.000,00
	Cittadella della nautica e dell'innovazione - Interventi	€ -	€ 2.500.000,00
	Arredo darsena città	€ -	€ 400.000,00
	Ristrutturazione molo sud e mercato del pesce	€ -	€ 2.000.000,00
	PUEP Porto Corsini	€ 2.293.000,00	€ -
	Riqualificazione darsena città	€ 2.000.000,00	€ -
	<b>Sommano</b>	<b>€ 4.543.000,00</b>	<b>€ 5.030.000,00</b>
<b>Totali</b>	<b>€ 16.903.766,24</b>	<b>€ 5.030.000,00</b>	