



AUTORITÀ PORTUALE DI RAVENNA

PIANO OPERATIVO TRIENNALE

Revisione Annuale

2010 - 2012

Approvato con Delibera n. 24
Comitato Portuale del 12 novembre 2009

**POT 2010-2012
INDICE**

Pagina

	Avvertenza (perché Piano 2010-2012)	1
Cap. 1	Scenari di riferimento	
1.1	Traffici e posizionamento	3
1.2	Scenario programmatico <i>Allegato Infrastrutture DPEF Nord Adriatico</i>	8
1.3	Scenari finanziari	12
Cap. 2	L'attuazione del P.O.T. 2008 – 2010	
2.1	Attuazione dei progetti e degli investimenti	16
Cap. 3	Azioni e strumenti per lo sviluppo del porto	
	Premessa	19
3.1	Le direttrici dello sviluppo del porto e dell'intermodalità <i>Investimenti Diversificazione di merceologie e iniziative imprenditoriali Crociere Autostrade del Mare Nautica Azioni sul ferroviario Azioni sul fluvio-marittimo Filiera agro-industriale ed interconnessione con il Porto di Ravenna</i>	20
3.2	Piano Regolatore Portuale	24
3.3	Collegamenti ferroviari e stradali. Collegamenti reti TEN-T <i>By Pass</i>	24
3.4	Promozione, Comunicazione	27
3.5	Sicurezza della navigazione	30
3.6	NAPA	30
Cap. 4	Programma Triennale degli investimenti 2010 – 2012	33
Cap. 5	Riqualificazione dei waterfront e valorizzazione del Demanio	
5.1	La gestione dell'esistente	35
5.2	Gli interventi in essere più significativi	36
5.3	Nuovi scenari	37
Cap. 6	Funzionalità del porto	
6.1	Concessioni	38
6.2	Lavoro portuale, formazione	39
6.3	Servizi pubblici: efficienza e competitività	40
Cap. 7	Sicurezza	
7.1	Safety	43
7.2	Security	43
Cap. 8	Ambiente e sistemi di gestione (ambiente, sicurezza, qualità)	
	Ambiente, sicurezza e qualità	47
Cap. 9	Organizzazione dell'Autorità Portuale	
9.1	Evoluzione ed adeguamento organizzativo dell'Ente	49
9.2	Prospettive di assetto delle Autorità Portuali a livello nazionale	50

Avvertenza

(perché Piano 2010-2012)

In una situazione ordinaria, nulla avrebbe potuto ritardare una ordinaria revisione annuale del POT 2008 - 2010, approvato dal Comitato Portuale il 16 luglio 2008.

L'Autorità Portuale di Ravenna, infatti, ha da tempo impostato e reso strutturale un metodo di lavoro molto attento a seguire con sistematicità la programmazione e lo svolgimento della sequenza ideazione – programmazione – progettazione – esecuzione delle *opere*, come pure l'analogo processo riguardante le *azioni* di cui l'Autorità Portuale è promotrice o partecipe.

Lo stato di attuazione del "Documento sul porto di Ravenna", sottoscritto da Autorità Portuale congiuntamente a Regione Emilia-Romagna, Provincia, Comune e Camera di Commercio di Ravenna il 17 settembre 2007 a due anni dalla sua sottoscrizione – *allegato e parte integrante di questo POT* – testimonia con chiarezza lo stato dell'arte.

La situazione presentatasi al porto di Ravenna, a partire dalla fine del 2008, (e più in generale all'economia e alla portualità internazionali e italiane) è stata viceversa assolutamente non ordinaria.

In primo luogo per l'andamento dei traffici del porto di Ravenna, che – se non si discosta troppo dal più generale andamento – necessita però di un'approfondita analisi e riflessione alla luce delle particolarità con cui esso si è venuto configurando sempre più negli ultimi lustri: principalmente porto di materie prime alla rinfusa in importazione, poche importanti merceologie, tutte segnate dalla crisi dei rispettivi settori produttivi "a terra", dal metallurgico alle ceramiche, al settore delle costruzioni, all'agroindustria.

Tale situazione ha imposto ed impone all'insieme delle Istituzioni e della comunità portuale – e dunque anche all'Autorità Portuale – una riflessione ed un approfondimento, anche in relazione ad un aspetto: la possibilità o meno di ripresa del porto – una volta superata la crisi nei medesimi termini del passato - e la necessità di individuare strade innovative quanto ai tipi di merceologie e alle iniziative imprenditoriali.

Oltre a tali aspetti, che sono indubbiamente centrali, altri ne sono emersi in questi mesi, tali da imporre una riflessione:

- la assenza di nuove risorse pubbliche statali per finanziare opere ricomprese negli strumenti di programmazione nazionale sottoscritti e riconfermati negli ultimi anni (Accordo Generale Quadro Stato-Regione e successivi aggiornamenti) e la conseguente totale incertezza da poter procedere agli investimenti programmati
- le dichiarazioni fatte da importanti investitori privati di soprassedere al momento a impegnativi interventi (in primo luogo il nuovo Terminal Container)

Tutto ciò ha consigliato all'Autorità Portuale di operare in modo articolato, anche quanto alla attuazione degli strumenti della propria pianificazione e alla realizzazione dei programmi e dei progetti.

In primo luogo continuare ad operare per l'attuazione del POT 2008 - 2010 per quanto riguarda il 2009 e per le azioni e iniziative previste (come dimostrato dal resoconto che segue e *dal documento allegato*).

In secondo luogo avviare contatti e colloqui con gli operatori e le loro rappresentanze (come in un primo luogo Confindustria, Workshop del 5 giugno 2009) sulle prospettive del porto e sugli indirizzi di azioni innovative, alcune delle quali promosse dalla stessa Autorità Portuale.

Tutto ciò ha consigliato di posticipare a fine anno l'elaborazione del POT, che assume quindi la durata 2010 - 2012, ricomprendendo però nel rendiconto quanto realizzato nel 2009.

Cap. 1 - Scenari di riferimento

1.1 Traffici e posizionamento

Il contesto nel quale si sta muovendo l'economia mondiale, caratterizzato da una gravissima crisi i cui effetti sono da più di un anno sotto la costante esposizione mediatica, sembra da qualche tempo aver mostrato segnali di stabilizzazione, pur permanendo un quadro di notevole incertezza circa il futuro.

I diversi istituti internazionali, che per mesi avevano progressivamente rivisto nel ribasso tutte le previsioni economiche per l'anno in corso, hanno iniziato a fornire stime concordanti con bassi tassi di volatilità.

Gli interrogativi principali, archiviato un 2009 comunque negativo, riguardano i modi e i tempi della ripresa, da più parti indicata per il 2010 ma sulla quale la molteplicità dei fattori in gioco e la loro ampia variabilità induce a suggerire atteggiamenti prudenti e conservativi (esplicabile in termini figurati, a detta di alcuni economisti, con il c.d. rischio di andamento a W, anziché a V).

Andamento economia mondiale [Ottobre 2009]

PIL	2008	2009	2010
Mondo	3,0	-1,1	3,1
USA	0,4	-2,7	1,5
Area Euro	0,7	-4,2	0,3
Germania	1,2	-5,3	0,3
Francia	0,3	-2,4	0,9
Italia	-1,0	-5,1	0,2
Spagna	0,9	-3,8	-0,7
Gran Bretagna	0,7	-4,4	0,9
Giappone	-0,7	-5,4	1,7
Russia	5,6	-7,5	1,5
Cina	9,0	8,5	9,0
India	7,3	5,4	6,4
Commercio estero	3,0	-11,9	2,5

Fonte: FMI

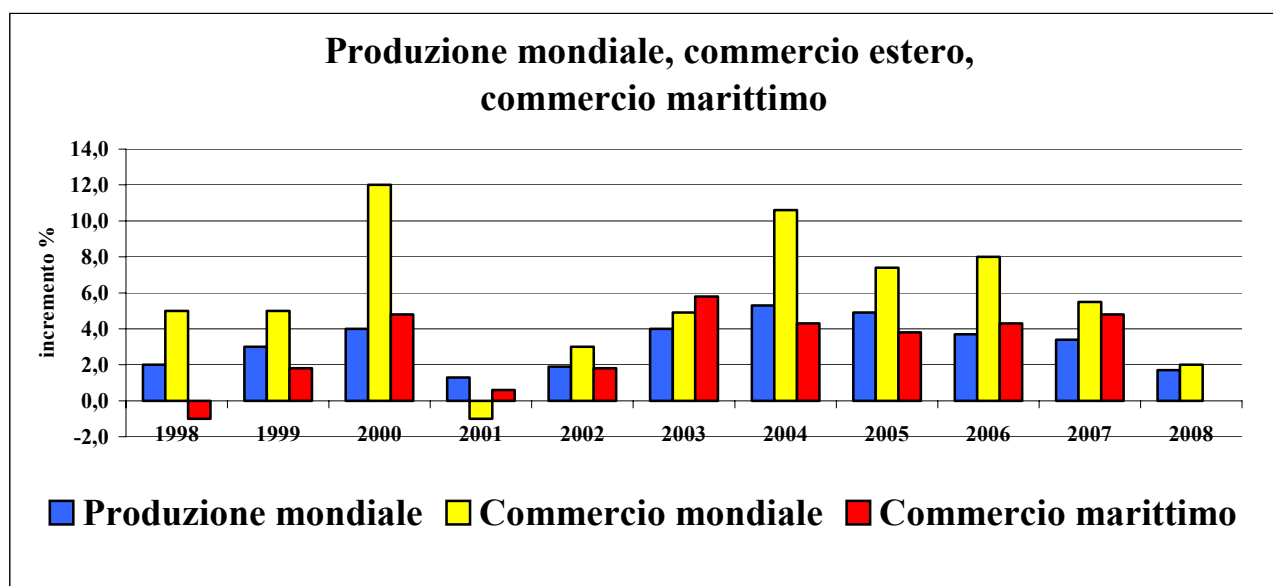
Il Fondo Monetario Internazionale (FMI) ritiene che il 2010 sarà caratterizzato da una fase espansiva, trainata dalle performance dell'area asiatica e che vedrà le altre economie stabilizzarsi o registrare modesti incrementi. Tuttavia viene segnalato che il recupero sarà lento e che rimarrà anche negli anni successivi più basso dei livelli pre-crisi.

Si riportata nel seguito, a fini esemplificativi, un breve inquadramento dell'argomento, tratto dal numero di ottobre 2009 del Bollettino Economico della Banca d'Italia: *"La recessione mondiale si è*

arrestata e si sta ora profilando una ripresa, in larga parte grazie al sostegno delle politiche economiche espansive adottate nei principali paesi. Nel secondo trimestre il prodotto era già tornato ad aumentare in molte delle economie industriali ed emergenti nelle quali aveva subito una profonda caduta; aveva accelerato in Cina e in India; aveva continuato a contrarsi, ma a ritmi assai più blandi, negli Stati Uniti e in alcuni paesi europei. Nel terzo trimestre in numerose economie sono giunti segnali positivi dalla produzione industriale, dalle vendite al dettaglio, dal clima di fiducia di imprese e famiglie. Le condizioni dei mercati finanziari internazionali hanno continuato a migliorare, sostenute da una maggior fiducia degli investitori: sono proseguiti il forte rialzo dei corsi azionari, la riduzione degli spread sulle obbligazioni societarie, l'allentamento delle tensioni nei mercati interbancari. Secondo le previsioni degli organismi internazionali, tuttavia, la ripresa si presenterebbe con ritmi contenuti fino al prossimo anno: nel 2010 la crescita mondiale si collocherebbe in media attorno al 3 per cento; quella dei paesi avanzati appena al di sopra dell'1 per cento. Rimane inoltre molto elevata l'incertezza sulla sua solidità: vi è il rischio che con il venir meno degli stimoli fiscali e monetari, e una volta esaurito il ciclo di ricostituzione delle scorte, la domanda privata possa tornare a ristagnare, frenata in molte economie da una disoccupazione elevata e crescente, dalla limitata disponibilità di credito e dall'esigenza delle famiglie di risanare i propri bilanci”.

In questo quadro che è rappresentativo di un “evento traumatico” che va ben oltre l’ampiezza di un ciclo economico tradizionale, l’analisi di quanto avvenuto nel passato costituisce un elemento di minor attendibilità per quanto riguarda le attese per il prossimo futuro.

Ciò a maggior ragione quando si tratta, come nel caso della domanda di servizi di trasporto, di una “domanda derivata” in quanto dipendente dall’evoluzione dei mercati concernenti lo scambio dei beni oggetto del trasporto stesso.



Fonte: WTO, UNCTAD

In relazione all’andamento del commercio mondiale, il WTO sottolinea come per il 2008 esso sia cresciuto a tassi superiori rispetto a quelli della produzione, come usualmente avviene quando il

dato di quest'ultima è positivo. Di converso, invece, quando il dato produttivo mostra un segnale negativo, il commercio internazionale tende a diminuire in modo ancora più rapido, come lo stesso andamento dell'anno in corso sta a dimostrare.

L'andamento dell'economia italiana, secondo le stime del FMI, conferma una forte regressione del PIL per il 2009 pari al 5,1% mentre è assai modesta la previsione di aumento per il 2010 (+0,2%). Le più recenti (ottobre 2009) previsioni del Centro Studi di Confindustria riguardanti il PIL, invece, segnalano un più contenuto calo (-4,5%) per l'anno in corso rispetto alle stime sopra indicate ed una ripresa più vigorosa (+1%) per il 2010.

Il commercio internazionale dell'Italia nei primi sette mesi dell'anno (fonte: ISTAT), è diminuito in termini di volumi del 23,5% per quanto riguarda le esportazioni e del 19,1% per le importazioni.

Secondo la Commissione UE, in Italia, è attesa nel secondo semestre del 2009 una lieve ripresa dell'export guidata soprattutto da una domanda addizionale dei Paesi dell'area euro mentre l'import crescerà, ma in misura più lieve, in relazione alla domanda interna di beni durevoli. A ciò contribuirà anche la ricostituzione delle scorte, prevista per gli ultimi mesi dell'anno.

L'anno in corso è stato caratterizzato da una molteplicità di eventi: il fermo delle navi, la rinegoziazione o gli stop per nuovi ordinativi, l'andamento del Baltic Dry Index variabile su valori bassi dopo il crollo del 75% registrato tra maggio e dicembre del 2008 (da 2.644 a 663 punti), la sospensione o il ridimensionamento di collegamenti di linea, la riduzione della velocità delle navi, la parallela contrazione delle tariffe contenitori seguite da recenti modesti segnali di ripresa, la pirateria, la circumnavigazione dell'Africa, un generale differimento temporale (o un abbandono, quanto meno momentaneo) da parte degli armatori di attività diverse dal core business, i fallimenti di diverse società correlate con le attività marittime e portuali ed una crescente pressione quindi, al pari di quanto avviene anche in una pluralità di altri campi economici, sulla componente sociale ed occupazionale relativa a tutti i comparti del settore marittimo e portuale.

A livello europeo le principali portualità mostrano tutti segni negativi sia come tonnellaggio movimentato che con riferimento alla sola componente contenitori ed anche le notizie dei principali porti asiatici e nord-americani del comparto riflettono la medesima situazione. Non sono soltanto i traffici a diminuire ma anche il numero di mezzi circolanti; infatti nel Canale di Suez nei primi 8 mesi dell'anno sono transitate oltre il 20% di navi in meno rispetto al 2008 (-4% per le petroliere, -24% per le altre tipologie di navi).

	Periodo	Totale 2009 (milioni tonn.)	Variatz. % 2009-2008	Contenitori 2009 (milioni TEUs)	Variatz % 2009-2008
Porti Spagnoli	gen. - ago.	272,0	-16,2%	7,7	-14,7%
Porti Francesi (8 principali)	gen. - ago.	181,1	-10,9%	2,4	-4,4%
Porti Tedeschi	gen. - giu.	129,4	-20,3%	5,8	-25,7%
Porti Inglesi	gen. - giu.	316,4	-7,8%	n.d.	-15,0%
Rotterdam	gen. - sett.	283,4	-11,9%	7,3	-13,0%
Anversa	gen. - sett.	116,8	-19,1%	5,4	-18,4%

La contrazione europea si colloca mediamente in un range compreso tra il 10% ed il 20% per quanto riguarda il traffico complessivo mentre una variabilità maggiore caratterizza il movimento contenitori.

	Periodo	Totale 2009 (milioni tonn.)	Variatz. % 2009-2008	Merci secche 2009 (milioni tonn.)	Variatz. % 2009-2008	Contenitori 2009 (migliaia Teus)	Variatz % 2009-2008
Savona	genn-lug	8,4	-11,7%	n.d.		n.d.	
Genova	genn-ago	32,6	-14,2%	18,0	-22,1%	1.027	-13,2%
La Spezia	genn-lug	8,6	-24,6%	7,6	-22,4%	601	-20,3%
Venezia	genn-sett	19,3	-16,3%	10,5	-23,9%	276	-1,9%
Trieste	genn-sett	32,8	-9,1%	6,8	-20,0%	214	-15,9%
Taranto	genn-giu	12,7	-44,1%	8,9	-54,4%	394	9,2%
Ravenna	genn-sett	13,8	-30,0%	10,4	-35,8%	141	-10,2%

Fonte: dati Autorità Portuali

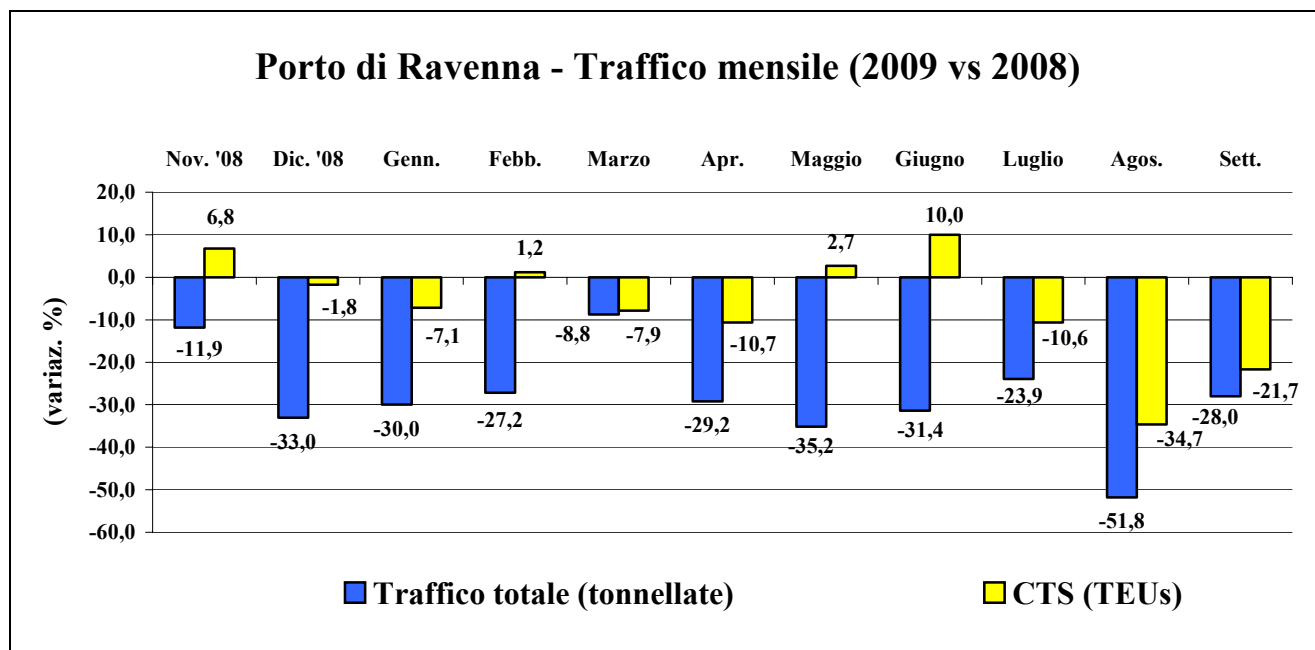
In Italia (Ravenna esclusa), e con riferimento soltanto ai porti che hanno continuato a diffondere notizie sull'andamento dei traffici (in assenza di dati statistici più completi), si rileva che, fatta eccezione per La Spezia e Taranto, il traffico complessivo cala in un intervallo compreso tra l'11% ed il 16% mentre per quanto riguarda i contenitori, al pari di quanto sta avvenendo nel resto d'Europa, l'andamento è molto meno omogeneo con porti, come Venezia, che sono quasi in linea con i valori del 2008 o come Taranto, che addirittura presentano un segno positivo. Qualora il totale 2009 venga depurato dalla componente delle rinfuse liquide, e consenta quindi un confronto più omogeneo con Ravenna come si nota che le percentuali di decremento sono generalmente superiori a quelle del traffico generale e si collocano in un intervallo abbastanza ristretto, con la sola eccezione di Taranto, compreso tra il 20 ed il 24%.

Sempre nel settore dei contenitori (escludendo il transhipment), le previsioni prodotte dalla società inglese di consulenza Ocean Shipping Consultants per l'Autorità Portuale di Genova, collocano oltre l'orizzonte temporale del 2012 la ripresa del traffico italiano, ripresa intesa come il raggiungimento dei livelli del 2008.

	2008 ('000 TEUs)	2009 ('000 TEUs)	2010 ('000 TEUs)	2011 ('000 TEUs)	2012 ('000 TEUs)
Scenario basso	6.528	5.433	5.503	5.663	5.919
Scenario medio	6.528	5.433	5.509	5.513	5.753
Scenario alto	6.528	5.433	5.556	5.771	6.032

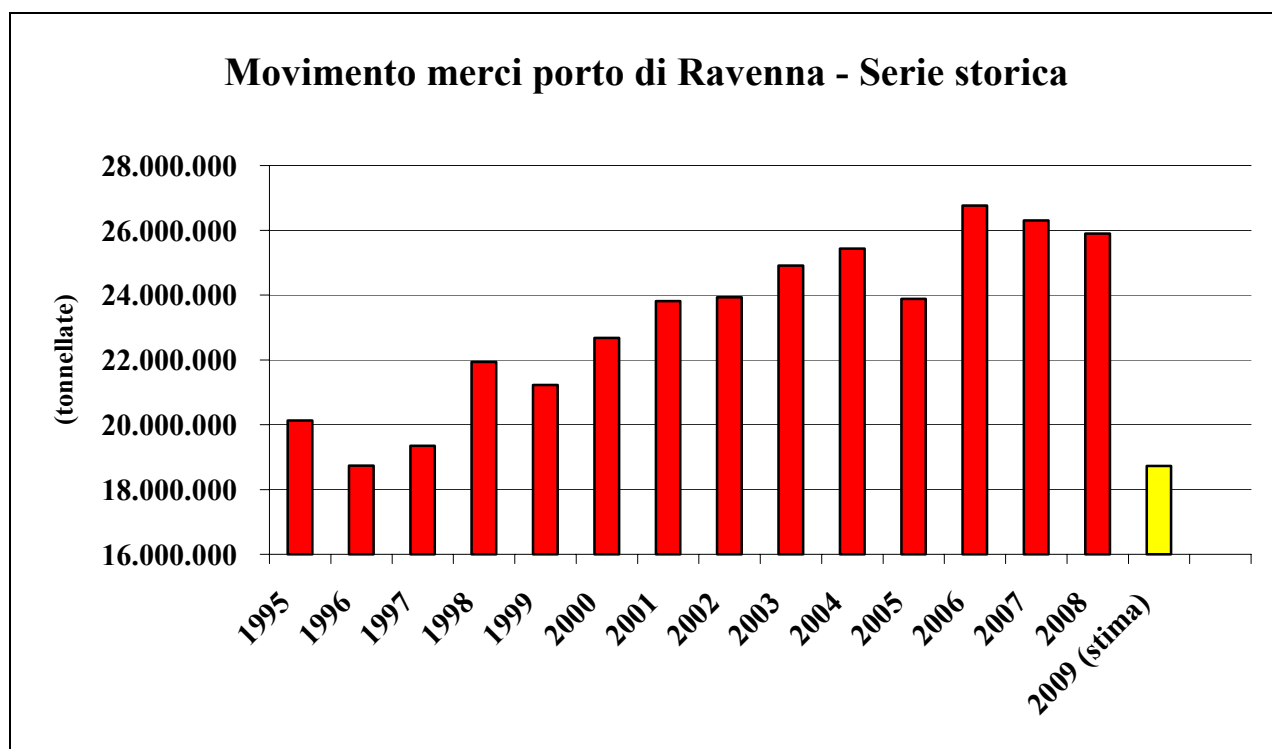
Fonte: Ocean Shipping Consultants

Per quanto riguarda il porto di Ravenna, l'effetto della crisi ha iniziato a colpire a partire da novembre 2008 senza apprezzabili segnali di discontinuità. Sono infatti 11 mesi consecutivi che le movimentazioni complessive del porto presentano segnali negativi.



Diverso è invece l'andamento dei contenitori che, fatta eccezione per agosto e settembre 2009, presentano tassi di variabilità media compresi tra il -10% ed il +10%.

L'anno 2009 segnerà un forte arretramento per il porto di Ravenna, riportandolo presumibilmente indietro di oltre 10 anni (indicativamente sui valori del biennio 1996-1997) in termini di tonnellaggio totale.



Nei primi nove mesi dell'anno (periodo preso in esame per la redazione del presente documento) sono venute a mancare 5,94 milioni di tonnellate (-30%) rispetto all'anno precedente. Tale valore è destinato ad aumentare nei prossimi mesi anche in considerazione del fatto che ottobre 2008 ha registrato il record mensile della storia del porto con oltre 2,6 milioni di tonnellate.

Nell'anno sono in calo quasi tutte le tipologie merceologiche, ma la diminuzione più rilevante in termini assoluti riguarda le due categorie di prodotti che maggiormente avevano contribuito ai risultati quantitativi raggiunti dal porto negli anni più recenti e cioè i prodotti metallurgici (-2,7 milioni di tonnellate) e i minerali greggi e materiali da costruzione (-2,1 milioni di tonnellate). Queste due voci, che rappresentano l'80% della diminuzione complessiva, si riferiscono a settori che, forse più di altri, stanno risentendo degli effetti della crisi legati ai settori delle costruzioni e dell'edilizia (ad esempio l'import di acciaio in Italia nei primi 8 mesi dell'anno è diminuito del 48%).

Calano anche i contenitori, di circa il 10%, pur nei confronti di un'annata in cui si era registrata la miglior prestazione di sempre del porto. Nel settore va segnalato il peggioramento del rapporto pieni/vuoti con i primi in diminuzione del 15,3% ed i secondi in aumento del 14,7%.

In termini di origine/destinazione si evidenzia che nessun Paese, Indonesia a parte (traffico di derrate alimentari), presenta variazioni di traffico positive superiori alle 100.000 tonnellate nei primi 9 mesi dell'anno.

Nella tabella che segue vengono invece riportate le principali variazioni negative in termini volumetrici. Si segnala che il traffico con la Cina, causa la brusca frenata dell'acciaio, si è quasi estinto (-91%).

Paese	2008	2009	diff.	diff. %	Principali merceologie diminuite (% su totale)
CINA	1.381.356	123.375	-1.257.981	-91,1%	90% metallurgici
TURCHIA	2.526.550	1.485.371	-1.041.179	-41,2%	85% feldspato
ITALIA	4.332.789	3.325.132	-1.007.657	-23,3%	59% metallurgici, 14% chimici
UCRAINA	1.883.423	884.906	-998.517	-53,0%	89% argilla
EGITTO	1.027.914	680.291	-347.623	-33,8%	88% metallurgici
BRASILE	744.948	412.737	-332.211	-44,6%	65% derrate alim., 27% agricoli

1.2 Scenario programmatico

Allegato Infrastrutture DPEF

L' Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013 (nel seguito l'Allegato), definisce quali cardini della politica italiana in materia di infrastrutture e trasporti la Legge Obiettivo del 2001 (e successivi aggiornamenti) e le reti europee TEN-T.

In tale contesto viene ribadita la strategicità del Corridoio 1 (Berlino-Palermo), del Corridoio 5 (Lisbona-Kiev), del Corridoio dei due mari n. 24 (Genova-Rotterdam) e delle Autostrade del Mare.

Si aggiunga inoltre che, nell'ambito della revisione in essere delle reti TEN-T, l'Italia ha chiesto l'inserimento anche del Corridoio 8 (Bari-Varna).

Tra gli obiettivi che l'Allegato si propone di perseguire figurano l'incremento dei traffici marittimi ed il recupero di competitività del Paese, soprattutto vista nell'ottica di un inserimento all'interno del mercato logistico mondiale.

Tali obiettivi specifici vengono legati anche alla revisione legislativa della Legge 84/94 (definita improrogabile) per la quale sono proposte modifiche rispetto ad una molteplicità di tematiche.

L'Allegato analizza la situazione della portualità nazionale ed individua le criticità che ostacolano lo sviluppo dei porti italiani. Essi infatti:

- subiscono un notevole deficit infrastrutturale rispetto ai porti degli altri Paesi europei e mediterranei;
- hanno scarsità di spazi, aree, banchine, e bacini profondi per cavalcare l'onda del boom del traffico containerizzato e di altre tipologie di traffico che richiedono fondali adeguati alle navi di nuova generazione;
- sono spesso penalizzati da una eccessiva burocratizzazione della attività amministrativa (es. le procedure di approvazione dei piani regolatori portuali);
- sono ancora scarsamente serviti da connessioni ferroviarie e stradali con l'entroterra e con le grandi reti di trasporto;
- sono spesso soggetti a limiti, tetti di spesa, vincoli e tagli di risorse che, pur giustificati da esigenze di finanza pubblica, ne condizionano pesantemente l'esercizio delle attività istituzionale.

L'Allegato ritiene pertanto che la politica di rilancio dei porti debba *“muovere prioritariamente dalla rimozione delle criticità sopra indicate ma deve anche tener conto dell'esigenza di riconfigurare un disegno strategico complessivo che consenta ai porti di “fare sistema” e di acquisire quella “massa critica” necessaria a fronteggiare un mercato in rapida evoluzione e la concorrenza sempre più agguerrita dei porti dell'area mediterranea”*.

Viene inoltre rilevato che, anche in presenza di una crescita di PIL minima, tra il 2014 ed il 2017 entreranno in crisi alcuni segmenti strategici della viabilità europea imponendo quindi una rivisitazione sostanziale dei punti di accesso al sistema europeo.

Ne consegue che dovranno essere evitati i localismi e le battaglie di schieramento che vengono indicati quali principali responsabili della mancata attuazione nel passato di una qualsiasi logica programmatica. Tale affermazione è sensibilmente difforme rispetto a quanto sostenuto nel tempo da più parti, secondo cui le responsabilità per l'assenza di una politica di pianificazione italiana nel settore dei trasporti venivano attribuite principalmente alla sfera nazionale.

Proprio nell'ottica di evitare i localismi l'Allegato ritiene opportuno avviare un confronto con le realtà locali in quanto *“sarà necessario convincersi che la portualità è sommatoria di condizioni e di funzioni non legate ad una fisicità territoriale. Ad esempio gli Hub portuali del Nord Adriatico”*.

Un simile concetto, *“non più legato ad una fisicità territoriale ma ad una misurabile attività economica”*, come avviene anche in altre realtà comunitarie, riprende il modello già contenuto nel DPEF precedente in cui veniva proposta la realizzazione di sette Piattaforme Logistiche (es. la

Piattaforma Logistica tirreno adriatica nord composta dai nodi di Livorno, Prato, Bologna, ed il porto di Ravenna).

L'Allegato attribuisce un ruolo di assoluta centralità al Mediterraneo per lo sviluppo dei porti italiani. Infatti, *“il Mediterraneo è divenuto uno dei centri nevralgici della politica mondiale. Sembra il laboratorio del mondo in divenire”*.

In ambito mediterraneo vengono identificati tre tipologie di portualità oggi presenti:

- quella puramente finalizzata al transhipment (Port Said o Alessandria d'Egitto, Algeciras e Gioia Tauro)
- quella capace solo di fare da cabina di regia (Malta e Cipro)
- quella in grado di rafforzare il rapporto porto-retroporto a tal punto da generare rete, da generare sistema (Fos e Trieste o Genova)

In tale contesto *“appare quindi evidente che non è più possibile sottovalutare, all'interno del nostro Paese, HUB vincenti perché portatori di singolarità imbattibili. Non possiamo, sottovalutare le singolarità possedute dal sistema della offerta portuale dell'area ionico-adriatica, dell'area cioè caratterizzata dagli HUB di Taranto, di Brindisi, di Ravenna, di Venezia e di Trieste”*.

E ancora *“nessuno può dubitare di una serie di singolarità, possedute dagli HUB dell'area settentrionale dell'Adriatico, quali quelli di Trieste e di Venezia: i) sono gli unici HUB del Mediterraneo interconnessi con il Corridoio 5. Sul Corridoio 5 si movimenta il 36% dell'intero sistema comunitario; ii) tra tali HUB Trieste è l'unico porto franco del Mediterraneo e lo è da 300 anni; iii) gli HUB del Nord Adriatico sono la porta dell'area orientale dell'Europa nel Mediterraneo (oltre 6 milioni di TEU nel prossimo triennio) e offrono una riduzione di circa 8 giorni per l'accesso al sistema Europa rispetto all'itinerario che utilizza gli HUB del Nord Europa”*

A ciò si aggiunga *“nessuno può mettere in dubbio il ruolo strategico del porto di Genova, sia come terminale del Corridoio 24, sia come HUB del sistema nord occidentale del Paese. Anche in questo caso l'aggancio con la parte settentrionale occidentale del Mediterraneo vede in realtà privilegiato l'arco ligure”*.

Per garantire una infrastrutturazione organica del sistema portuale nazionale e del sistema retroportuale l'Allegato prevede che occorranO rilevanti risorse economiche per le quali occorrerà pensare – in aggiunta alla quota di risorse pubbliche disponibili - a forme di Partenariato Pubblico Privato. Tra le opere prioritarie per il comparto portuale l'Allegato segnala – oltre al terzo valico Genova-Milano - le piastre logistiche di Taranto e Trieste nonché il collegamento viario del porto di Ancona.

“Occorrerà inoltre anche garantire regole adeguate per la “portualità di corridoio” (e cioè di Genova e Trieste): regole che devono essere molto più influenzate dalla disciplina comune ed europea delle infrastrutture che dalla legislazione portuale. Non vi è dubbio infatti che i porti corridoio sono costituiti da “Piattaforme logistiche” parti integranti dei Progetti prioritari europei includendo anche i terminali retroportuali (ove necessari) e il tracciato di corridoio (e cioè il Terzo Valico dei Giovi nel Nord Ovest e la tratta Ronchi-Trieste nel Nord Est). Relativamente a queste infrastrutture di segno europeo pare indispensabile un ruolo più forte dello Stato seppure in un clima di collaborazione leale con le Regioni interessate.”

Orizzonte strategico: il Nord Adriatico

Le linee di programmazione delineate all'interno dell'Allegato, ancorché non sempre definite in termini puntuali e subordinate al reperimento di una grossa mole di finanziamenti, sembrano tuttavia prefigurare per il porto di Ravenna – al di là della pur importante citazione di HUB dotato di specifiche singolarità – un possibile rischio derivato dalla sua esclusione dai collegamenti diretti con i principali Corridoi Europei (attuali o proposti, ad es. il mancato riferimento al Corridoio Adriatico-Baltico) nonché dal ruolo di “porti corridoio” ipotizzato per Trieste e Genova che, pur in assenza di una precisa chiarificazione del medesimo (fatto che ha ingenerato una serie di ipotesi, quali le nomine di commissari dei nodi logistici come porto, strade, ferrovie, di cui la stampa ha dato ampio risalto), sembrerebbe prefigurare una priorità gerarchica rispetto al resto della portualità nazionale, concorrendo quindi ad accentuare il carattere marginale di Ravenna in relazione anche ad un possibile restringimento dell'hinterland di riferimento.

Diventa perciò necessario pensare per l'Alto Adriatico ad una sorta di “porto corridoio” che comprenda i quattro porti di Ravenna, Venezia, Trieste e Capodistria e che ne sfrutti al meglio le diverse capacità, in un quadro certo di legittima ed ineliminabile concorrenza, ma entro una cornice di sistema che valorizzi l'insieme e consenta di incrementare i volumi di traffico movimentati complessivamente. Solo uno sforzo combinato sull'insieme dei quattro porti può realisticamente far porre l'obiettivo di incrementare l'ordine di grandezze dei container e di sviluppare la competitività nelle altre merceologie.

Alla luce di queste considerazioni, riguardanti sia i rischi che le potenzialità, emerge con chiarezza che la costruzione graduale ma concreta di una logica e di strumenti di sistema tra i porti del Nord Adriatico costituisce per il porto di Ravenna un interesse primario, di livello strategico. E' anche per questo che l'Autorità Portuale di Ravenna si è impegnata e continuerà a impegnarsi per compiere passi concreti in questa direzione, a partire dal significativo Protocollo sottoscritto il 17 aprile 2009 dai porti di Ravenna, Venezia, Trieste e Capodistria. L'attuazione di tale Protocollo – come si vedrà più avanti nel paragrafo 3.6 – per renderlo concretamente operativo, anche attraverso la costituzione della Associazione dei Porti del Nord Adriatico (NAPA), si articola in una serie di ambiti, dalla promozione alla ricerca di nuove opportunità alla security allo scambio di esperienze in materie ambientali.

Intrecciato al NAPA sta la tematica del Corridoio Adriatico-Baltico (paragrafo 3.3) su cui si stanno raccogliendo forze e alleanze per un suo pieno inserimento nelle nuove reti TEN-T. E' importante che sia stato riconosciuto come terminal sud di tale corridoio l'ambito intermodale Bologna-Ravenna.

Va ricordato inoltre che il 31.10.2009 è stato sottoscritto un primo accordo tra il Governo Italiano e quello Croato con la partecipazione, per l'Italia, dei porti di Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

1.3 Scenari finanziari

I prossimi tre anni vedranno l'Autorità Portuale di Ravenna impegnata inoltre nella realizzazione degli interventi già programmati e finanziati, per un importo complessivo di oltre 154 milioni di euro (rif. Cap. 4 del presente POT e Bilancio Previsionale 2009), che attesteranno il porto in un diverso e più competitivo posizionamento nazionale ed internazionale.

Ad attestazione, anche per quest'anno, il bilancio di previsione dell'Autorità Portuale di Ravenna evidenzia un confortante stato di salute dell'ente riesce anche a finanziare con le sole entrate proprie: il complesso delle manutenzioni ordinarie e straordinarie delle parti comuni in ambito portuale – pari circa a 3,3 milioni di euro; a dedicare importanti risorse per il tema della sicurezza del lavoro e della tutela dell'ambiente – 700 mila euro; a stanziare, anche questo in autofinanziamento, 9 milioni di euro per la realizzazione di opere ed infrastrutture portuali. Per quanto attiene al bilancio pluriennale 2010 / 2012, si sottolinea che le risorse disponibili per la realizzazione di opere portuali ammontano complessivamente a 30 milioni di euro (oltre a 154 milioni di euro di cui al paragrafo precedente).

Corre qui l'obbligo di ribadire però che per tutta una serie di altre opere – quelle oltre la valenza del presente piano - occorre completare, in modo idoneo ed il più rapidamente possibile, il percorso avviato in ordine all'autonomia finanziaria.

Ancora occorre porre l'accento sull'esigenza di una velocizzazione dei tempi per la riscossione dei finanziamenti statali assegnati, che spesso nonostante quanto stabilito dalle convenzioni o accordi di programma vigenti, sono erogati dal Ministero con grave ritardo.

L'elaborazione del POT 2010 - 2012 si situa in un momento molto difficile per il nostro Paese e per i suoi porti anche dal punto di vista delle risorse pubbliche.

Tutte le manovre approvate dal Parlamento hanno come obiettivo principale un forte contenimento della spesa pubblica da realizzarsi attraverso tagli molto pesanti ad alcuni comparti nonché tramite la mancata implementazione di politiche pubbliche che possano sviluppare il sistema delle infrastrutture, con particolare penalizzazione del sistema portuale italiano.

In particolare, l'eliminazione - di fatto - dei contributi ministeriali per la realizzazione di opere portuali, il grave ritardo dell'Amministrazione Centrale nel rimborsare le somme anticipate dall'Autorità portuale di Ravenna in osservanza di protocolli di intesa (stipulati nel 2002, 2004 e 2005) per la realizzazione di opere portuali e infine, il mancato (almeno sino ad oggi) conseguimento dell'obiettivo "autonomia finanziaria" delle Autorità portuali, pregiudicano il ruolo istituzionale di questi enti e rendendo precaria ogni strategia di riequilibrio finanziario.

Con particolare riferimento ai ritardi, da parte del Ministero competente, nel rimborsare le quote di contributo statale per la realizzazione di lavori che sono in conclusione o in avanzato corso di esecuzione, si rappresenta come sussistono - in capo a all'Autorità Portuale - precise obbligazioni il cui mancato adempimento comporta responsabilità certa dell'ente nei confronti delle imprese esecutrici, con rischio di addebito di oneri relativi ad interessi per ritardato pagamento. Inoltre, la necessità – e nell'attuale difficile contingenza economica la doverosità - per le Pubbliche

Amministrazioni di rispettare tempi certi di pagamento è ulteriormente recepita anche a livello normativo.

Il tema dell'autonomia finanziaria

Con la Legge Finanziaria 2007 si attribuiscono alle Autorità portuali nuove prerogative tese a riconoscere l'autonomia finanziaria e gestionale, permettendo ai predetti enti di disporre interamente dei gettiti delle tasse erariali e della tassa di ancoraggio - in aggiunta alle tasse, diritti e canoni già introitati - con i quali potranno autofinanziare gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni in ambito portuale. Il comma 982 dell'art. 1 della citata legge infatti recita:

«Per assicurare l'autonomia finanziaria alle Autorità portuali nazionali e promuovere l'autofinanziamento delle attività e la razionalizzazione della spesa (...) sono attribuiti a ciascuna Autorità portuale, a decorrere dall'anno 2007 (...) a) il gettito della tassa erariale (...) b) il gettito della tassa di ancoraggio».

In seguito, il comma 989 del medesimo articolo aggiunge un importante elemento, teso a implementare il processo di autonomia finanziaria citato in precedenza:

«Ai fini della definizione del sistema di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, il Governo è autorizzato a emanare un regolamento (...) volto a rivedere la disciplina delle tasse e dei diritti marittimi (...)».

Un terzo comma, di particolare rilevanza appare essere il 990:

«Al fine del completamento del processo di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, con decreto adottato di concerto tra il Ministero dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministero delle Infrastrutture, è determinata, per i porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità portuali, la quota di tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da devolvere a ciascuna Autorità portuale, al fine della realizzazione di opere e servizi previsti nei rispettivi piani regolatori portuali e piani operativi triennali con contestuale soppressione dei trasferimenti dello Stato a tale fine».

Il legislatore ha voluto così introdurre due aspetti particolarmente innovativi per il settore portuale italiano che, una volta attivati, avrebbero dovuto rafforzare il ruolo delle Autorità portuali quali enti pianificatori e programmatori di opere e attività:

- valorizzare, fin da subito, la capacità di autofinanziamento dell'ente con la devoluzione di "nuovi" introiti chiaramente identificati (tassa erariale e tassa di ancoraggio);
- la possibilità di devolvere parte delle imposte che attualmente sono prerogativa del sistema fiscale generale (IVA, in particolare) a vantaggio delle Autorità portuali, con avvicinamento alla logica di stringere maggiormente la relazione fra entrate fiscali specifiche e obiettivi correlati.

Per ciò che riguarda la concreta applicazione delle predette norme, corre l'obbligo di ricordare che le devoluzioni dei gettiti di cui al comma 982 sono state attivate sin dal 2007 come prescritto; tuttavia, riscontrando da un lato la conseguente soppressione degli stanziamenti destinati alle Autorità portuali per manutenzioni dei porti e dall'altro, la non eccezionalità - in termini di Piano Operativo Triennale 2010-2012

dimensione economica – degli introiti per le nuove attribuzioni, si deve prendere atto che questa misura, per quanto riguarda l’Autorità portuale di Ravenna, non ha inciso in maniera particolarmente significativa nel periodo 2007/2008 ed in misura ancora minore sul 2009 e 2010 in quanto le previsioni di incasso delle tasse erariali e di ancoraggio sono di poco superiori al contributo ministeriale che annualmente veniva erogato all’ente per effettuare gli interventi di manutenzione straordinaria del porto.

Per ciò che riguarda invece il comma 989, si registra che solamente in questi ultimi mesi, e precisamente sulla Gazzetta Ufficiale n. 180 del 5 agosto 2009, è stato pubblicato il D.P.R. n. 107 del 28 maggio 2009, recante il regolamento concernente la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi. In concreto, il provvedimento accorpa, da una parte, la tassa di ancoraggio e la soprattassa di ancoraggio, e la tassa erariale e la c.d. “tassa portuale”, dall’altra.

La revisione normativa, non ha introdotto innovazioni né nella natura delle tasse in questione né nei loro presupposti impositivi, rimanendo espressione della potestà dello Stato, ancorché il gettito, per una precisa scelta del legislatore correlata “all’avvio” dell’autonomia finanziaria delle Autorità portuali, sia a queste ultime interamente devoluto. La ricostruzione della categoria delle tasse e dei diritti marittimi sul piano teorico e pratico non risulta, in conclusione, in alcun modo modificata.

Appare evidente il modesto incremento unitario dei tributi da un lato e la scelta di “spalmare” tale incremento a scaglioni, sugli anni 2009, 2010 e 2011, fa sì che le ricadute positive in termini di “aumento” degli introiti sarebbero state, anche in assenza della attuale consistente riduzione del traffico portuale, molto modeste.

In ordine alla norma contenuta nel comma 990, che sarebbe l’unica che potrebbe garantire un sufficiente grado di autonomia finanziaria, si deve registrare che a tutt’oggi, la stessa resta ancora “lettera morta”, facendo sì che quel processo di autonomia finanziaria cui si è cercato di dare l’avvio, non si sia realizzato, se non nella sua fase iniziale.

Riforma della legislazione in materia portuale: alcuni cenni

Ormai da diversi anni vengono messi in campo propositi di revisione della legislazione in materia portuale. Il Testo unificato in discussione al Senato pare ora rappresentare un tentativo dotato di buone possibilità di approdo concreto. In proposito si registra che la bozza provvisoria del 29 settembre u.s. di tale testo reca, all’articolo 18-bis, esattamente l’elemento richiamato dal comma 990 della legge finanziaria 2007. Infatti si prevede di istituire, «*nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a decorrere dal 2012, un fondo per il finanziamento di adeguamento dei porti*».

Ebbene, il comma 2 del medesimo articolo prevede che il fondo è determinato annualmente in misura pari al cinque per cento delle riscossioni dell’IVA nei porti rientranti nelle circoscrizioni delle Autorità portuali.

E’ evidente che l’approvazione di una siffatta norma aprirebbe uno scenario finanziario completamente diverso da quello con cui, allo stato attuale, ci si deve misurare. Da alcuni anni infatti, le uniche entrate iscritte nei bilanci di previsione sono quelle relative al gettito delle tasse e diritti marittimi (peraltro in forte riduzione per via della grave crisi internazionale) di cui si è già

detto, e quelle relative all'incasso dei canoni di concessione demaniale. E' chiaro che questo tipo di prospettiva finanziaria – che vede, nel migliore dei casi, incassi annui per circa 12 milioni di euro – consente all'Autorità portuale di provvedere oltre che al proprio funzionamento, alle manutenzioni ordinarie e straordinarie del porto e di realizzare opere portuali che non si possono certo definire di grande infrastrutturazione. Per contro, la possibilità di usufruire di risorse stabili e continuative, "lasciando" ai porti una quota dell'IVA prodotta potrebbe gettare le basi per sviluppare interessanti progetti, anche a lungo termine. Sarebbe tra l'altro auspicabile che la ormai lunga questione relativa alla riforma della legge sui porti, contenente questo fondamentale aspetto relativo all'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, venga chiusa quanto prima, in modo da poter affrontare altre priorità quali il Piano Nazionale dei Trasporti e il coordinamento tra i porti. Tuttavia, nel testo a tutt'oggi noto emerge un'autonomia finanziaria delle risorse per le infrastrutture portuali, determinata sulla base dell'IVA e quindi sganciata da altre valutazioni di finanza pubblica, ma non un'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali. Le risorse di cui si parla (di cui è al momento incerta la quantificazione, si parla di 400 milioni di euro complessivi) confluirebbero in un fondo nazionale gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che eroga i finanziamenti (anzi il "co-finanziamento") sulla base dei progetti presentati dalle Autorità Portuali. Tutto ciò non consente, nemmeno in termini generali, di conoscere quale sarebbe l'entità di risorse disponibili per il porto di Ravenna nei prossimi anni. Tuttavia, ciò che è certo, è che in termini di incasso dell'imposta sul valore aggiunto, il porto di Ravenna - sebbene leader in alcuni settori - si ritrova ad introitare una somma relativa all'IVA non particolarmente significativa, in quanto tali settori si riferiscono a categorie merceologiche con un basso valore aggiunto.

Non v'è dubbio infine che se da un lato sulle politiche di bilancio ha influito il restringersi dei fondi disponibili sia per la spesa corrente che per la spesa in conto capitale, dall'altro gli indirizzi strategici dell'Autorità portuale sono dettati sì dalla necessità di dotare il porto di opere infrastrutturali, ma anche dall'opportunità di attivare nuove forme di intervento nell'economia portuale più adeguate alle possibilità di spesa dell'ente . Si può dire, pertanto, che stiamo entrando in una fase in cui all'impegno per lo sviluppo del porto incentrato sull'azione "diretta" e di breve periodo si affianca un intervento incardinato sulla funzione di indirizzo e di programmazione, sull'attività di promozione e di stimolo che dispiegherà i suoi effetti in un periodo più lungo, ma che senza dubbio apporterà benefici consistenti e duraturi.

Cap. 2 – L'attuazione del P.O.T. 2008-2010

2.1 Attuazione dei progetti e degli investimenti

Nel corso degli ultimi anni è proseguita l'attività dell'Autorità Portuale di Ravenna per rafforzare le proprie strutture portuali, i collegamenti del porto di Ravenna, il suo posizionamento e la competitività dei traffici e dei sistemi logistici che ruotano attorno ad esso.

Si segnalano di seguito, suddivisi per temi, solo alcuni tra i **principali e più recenti interventi realizzati o di prossima ultimazione**.

Approfondimenti

- Approfondimento del canale a -11.50 fino a Largo Trattaroli: Sono state 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€)
- Smaltimento materiale di dragaggio in cassa di colmata lottizzazione Ovest Piombone: Sono terminate le operazioni di smaltimento del materiale accumulato nella casa c.d. Nadep, come da Convenzione del 31.07.2006 (investiti 8,94 M€)
- Approfondimento dei fondali del porto canale di Ravenna: I lavori sono attualmente sospesi a causa dell'indisponibilità della cassa di colmata ove conferire il refluo di dragaggio a seguito della fuoriuscita di fine 2008 e del lungo iter autorizzativo (investiti 2,9 M€)

Banchine

- Adeguamento dei canali Candiano e Baiona per un tratto di 700mt. in corrispondenza dei magazzini PIR: I lavori si sono conclusi in data 13.02.2009 (investiti 10,2 M€)
- Realizzazione nuove banchine in Penisola Trattaroli: I lavori si sono conclusi in data 20.03.2009 (investiti 9,13 M€)
- Urbanizzazione banchina in sx Trattaroli: I lavori si sono conclusi il 1° ottobre 2009 (investiti 0,58 M€)
- Banchine San Vitale 5÷10 Intervento di manutenzione straordinaria per la rimozione del fascio binari e miglioramento delle condizioni di sicurezza: I lavori sono conclusi in data 09.10.2009 (investiti 0,7 M€)
- Demolizione "dente" Setramar: I lavori sono in corso di ultimazione (investiti 0,4 M€)
- Potenziamento parabordi in banchina c.d. TCR: la conclusione dei lavori concernenti il potenziamento e la sostituzione degli attuali parabordi con altri più idonei sulla banchina c.d. T.C.R. alla luce delle incrementate dimensioni delle navi che vi ormeggiano è prevista per il 28.12.2009 (investiti 0,54 M€)
- Opere di protezione a mare di Porto Corsini – 1° e 2° stralcio – Completamento: I lavori del 1° e 2° stralcio sono stati completati, ad eccezione del dragaggio avviato solo ad ottobre a conclusione della stagione balneare (investiti 9,6 M€)

- Opere di protezione a mare di Porto Corsini – 3° stralcio: I lavori per la realizzazione del pontile d'attracco sono in corso di esecuzione. L'ultimazione è prevista per maggio 2010. Tale opera, unitamente ai primi due stralci, consentirà al porto di Ravenna di disporre di una infrastruttura atta a rendere competitivo il nostro scalo nello scenario internazionale del turismo crocieristico (investiti 20,0 M€)
- Banchina Bunge: I lavori sono stati consegnati il 13.07.2009; La conclusione è prevista per agosto 2010 (investiti 5,24 M€)
- Banchina Enel: I lavori sono stati affidati il 27.08.2009 (investiti 0,4 M€)

Illuminazione

- Potenziamento dell'illuminazione del canale Piombone: I lavori, realizzati in considerazione della necessità di provvedere all'illuminazione del canale Piombone – ramo Ovest, si sono conclusi il 13.05.2009 ed in data 22.09.2009 è stata emessa una prima ordinanza che migliora la navigabilità notturna. (investiti 0,25 M€) E' in corso l'allaccio delle torri faro già realizzate alla fornitura pubblica per incrementare l'illuminazione a terra.
- Potenziamento dell'illuminazione delle strade di accesso al porto: I lavori sono stati affidati il 27.08.2009 (investiti 0,35 M€)
- "Servizio gestione, manutenzione e razionalizzazione degli impianti di illuminazione, segnalamenti e controllo del porto canale 2006-2014": Il servizio è stato affidato il 20.12.2006 ed è regolarmente in corso (investiti 4,0 M€)

Sicurezza e Ambiente

- T.C.S. (Traffic Control System): E' stato completato il progetto da appaltare entro l'anno una volta acquisite tutte le autorizzazioni necessarie (stanziati 0,75 M€)
- Completamento della fognatura nera in via Classicana: (investiti 1,3 M€) Si sta predisponendo la documentazione di gara al fine di appaltare le opere entro l'anno.

Security

Sono stati attivati e messi in funzione alcuni 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).

Nel corso del passato esercizio finanziario sono stati, poi, avviati ulteriori interventi in attuazione del "Piano di sicurezza integrato del porto di Ravenna" tramite l'approvazione dei progetti relativi al sistema integrato del controllo accessi del porto di Ravenna, consegnati il 21.01.2009, ed all'intervento di fornitura e installazione di un sistema di recinzioni prefabbricate con cancelli carrabili e pedonali, consegnato in data 15.10.2009. (investiti complessivamente 1,95 M€).

Viabilità portuale e reti di collegamento

- Potenziamento fascio base ferroviario in DX canale: In data 13.10.2009 è stato sottoscritto un Accordo con R.F.I. per la progettazione e la realizzazione di due binari aggiuntivi a quelli dell'attuale "fascio base in destra canale", collocati tra via Trieste e via Canale Molinetto. L'opera consentirà una formazione dei treni provenienti dalla parte destra del canale in modo più efficace e rapido, impegnando di meno i binari della stazione di città e riducendo così anche le interferenze con il traffico urbano (investiti 2,0 M€)

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

Premessa

L'andamento dei traffici, così fortemente segnato dalla crisi, l'evoluzione degli scenari produttivi nella pianura padana ed in particolare in Emilia Romagna a seguito della crisi stessa, oltre che all'evoluzione del trasporto marittimo internazionale e mediterraneo, impongono all'insieme della comunità portuale e delle Istituzioni una riflessione approfondita.

Il PRP, ormai in corso avanzato di approvazione, disegna con precisione gli indirizzi di investimento e di scelte infrastrutturali per il medio e lungo periodo. E' dunque il binario sul quale incanalare via via nel tempo le scelte di investimento e le azioni di coordinamento e concertazione per realizzare tali previsioni.

L'Autorità Portuale attuerà nel prossimo triennio una serie di interventi già definiti e finanziati (parte in corso e parte di prossimo appalto) dell'ammontare di oltre 150 milioni di Euro – che attesteranno il porto in un diverso e più competitivo posizionamento nazionale ed internazionale -.

Tuttavia l'individuazione delle priorità negli investimenti da farsi deve tenere conto con molto realismo di alcuni fattori.

In primo luogo la concreta disponibilità di risorse da parte dell'Autorità Portuale.

Al momento non sono note e disponibili per nuovi interventi altre risorse al di fuori di quelle proprie dell'Autorità Portuale che sono stimabili – con gli attuali flussi di traffici – in alcune decine di milioni di euro per il triennio.

La totale indeterminatezza però di risorse pubbliche statali, oltre che l'incertezza rispetto ad alcuni consistenti investimenti privati (terminal container) che si erano prospettati nel recente passato, rendono ancor più importanti la definizione di orientamenti strategici precisi e netti oltre il medio periodo.

Questo POT vuole proporre alcuni indirizzi e considerazioni, insieme all'allegato documento citato, alla pluralità di Istituzioni ed operatori portuali. Solo una ampia riflessione e un approfondito dibattito possono essere utili a dare una risposta forte e lungimirante alle prospettive del porto.

E' indubbio che un porto (il porto di Ravenna in particolare) è in primo luogo un insieme di terminal privati, le cui scelte rispondono alla capacità e possibilità degli operatori di acquisire traffici secondo dinamiche loro proprie.

E' indubbio però che, sia le scelte infrastrutturali in capo all'Autorità Portuale e alle altre Istituzioni, sia le azioni (promozione, ecc...) devono essere la risultante di un dialogo tra iniziative imprenditoriali e indirizzi pubblici.

Per questo sarebbe utile che a partire proprio dal POT venisse avviato, in forme da definire, un confronto in vista del prossimo aggiornamento.

3.1 Le direttrici dello sviluppo del porto e dell'intermodalità

Investimenti

In un momento di penuria di risorse finanziarie è quanto mai importante individuare criteri di scelta degli investimenti precisi ed efficaci.

Emergono, dunque, le seguenti priorità:

- mantenimento in funzione dell'esistente, che si traduce in manutenzione di fondali, banchine, impianti di illuminazione e segnalazione;
- azioni mirate alla sempre maggiore sicurezza del porto;
- nuove opere solo se connesse a credibili piani di sviluppo industriali privati (alcuni dei quali sono in realizzazione) ed a concreti incrementi di traffici / nuove tipologie di prodotti;
- privilegio agli interventi che inducono investimenti privati significativi con beneficio per l'economia in generale e per la portualità in particolare;

L'attuazione del nuovo piano regolatore in termini di adeguamento banchine ed approfondimento dei fondali non potrà che avvenire in modo selettivo, cioè solo a fronte di reali possibilità di sviluppo delle movimentazioni che, con l'aumento delle entrate connesse alle tasse portuali, originerà fondi da utilizzare in nuovi investimenti.

Diversificazione di merceologie e iniziative imprenditoriali

L'andamento dei traffici dalla fine del 2008 evidenzia che le merci che hanno avuto il maggiore incremento quantitativo del porto di Ravenna specie nell'ultimo quindicennio (materie prime per il sistema industriale e agroindustriale della Pianura Padana) hanno costituito anche il suo punto debole.

Non è dato ancora di capire come avverrà l'uscita dalla crisi di tali comparti produttivi, ma è possibile che il porto di Ravenna possa derivarne conseguenze negative anche per il futuro.

Il tema della ricerca di diverse e più ampie merceologie, di nuovi interlocutori e investitori è dunque un tema quanto mai attuale.

Tali possibilità sono in primo luogo in capo alle iniziative imprenditoriali degli operatori portuali, ma l'Autorità Portuale intende porsi in modo attivo di fronte a qualsiasi possibilità possa essere individuata, ed anzi si propone di operare su più versanti. Nella scelta delle priorità in materia di potenziamento infrastrutturale verranno privilegiate le situazioni in cui l'investimento pubblico si coniughi a investimenti privati.

Nelle azioni di promozione e di ricerca di opportunità, e collegamenti (da svolgersi in ambito istituzionale e non sostitutive ma semmai integrate a quelle di singoli operatori) verrà prestata particolare attenzione alle iniziative e agli ambiti innovativi o non ripetitivi. Come pure si intende prestare attenzione a nuove iniziative imprenditoriali che vengano verso il porto di Ravenna, usando tutti gli strumenti a disposizione dell'Autorità Portuale di Ravenna per facilitare il rapporto con l'imprenditoria portuale locale e per assicurare comunque possibilità di insediamento.

Anche alcune delle iniziative su cui si è impegnata e si sta impegnando più direttamente l'Autorità Portuale sono sotto il segno della diversificazione.

Crociere

Ci si riferisce qui in un primo luogo alla realizzazione e prossima entrata in funzione del terminal crociere di Porto Corsini, la cui gestione è stata assegnata attraverso gara alla Società Ravenna Terminal Passeggeri.

Tale nuova attività si prospetta da subito come terminal di toccata ma può configurarsi nel giro di alcuni anni anche la possibilità di diventare "home port".

L'Autorità Portuale, in questa fase iniziale di "lancio" del nuovo Terminal sul mercato crocieristico, intende integrare le azioni promosse da Ravenna Terminal Passeggeri (per amplificarne gli effetti) anche mediante un apposito Atto di Accordo che regoli le modalità delle azioni congiunte.

L'Autorità Portuale svolgerà le proprie funzioni di promozione istituzionale anche a contatto con le realtà istituzionali ed economiche ravennati e con la Repubblica di San Marino, allo scopo di realizzare le migliori sinergie con l'economia turistica locale e con i territori meta di possibili escursioni.

Autostrade del Mare

Si ritiene che le Autostrade del Mare possano vedere nel prossimo futuro un forte sviluppo, anche alla luce delle problematiche di sostenibilità ambientale sempre più evidenti. Non solo le relazioni nord-sud in Italia, ma lo sviluppo dei paesi balcanici ed in prospettiva di quelli del nord Africa, impongono di pensare alle prospettive di tale settore anche nel porto di Ravenna. Del resto, recenti iniziative di collegamenti con la Grecia, posti in essere nel Terminal Traghetto di Largo Trattaroli, segnalano che il tema è maturo a tempi ravvicinati.

L'Autorità Portuale si sta muovendo per lo sviluppo del settore, per incrementare il numero degli accosti, in modo da offrire uno scalo adeguato.

L'Autorità Portuale sta iniziando inoltre, a predisporre gli studi (giuridici, contrattuali) per poter attivare le procedure di cessione della società T&C, risanata e valorizzata, e giungere così alla privatizzazione del terminal.

Nautica

Il progetto di riconversione produttiva dell'ex petrolchimico AGIP si colloca all'interno del più ampio programma di interventi che l'Autorità Portuale sta realizzando per riqualificare il waterfront lungo tutta l'asta del canale Candiano sino a Marina di Ravenna e Porto Corsini.

L'area destinata alla cittadella della nautica è stata pensata come sistema integrato dedicato alla cantieristica ma anche all'ampio ed articolato indotto.

E' stato recentemente raggiunto l'accordo definitivo con ENI in relazione alle condizioni ed ai valori di cessione dell'Area "Comparto Agip – ex Sarom".

E' stato messo a punto lo strumento urbanistico per l'attuazione dell'Area ("Master Plan 2009" che il Collegio di Vigilanza del P.R.U.S.S.T. ha approvato il 14 settembre u.s.) e definite, nei contenuti Piano Operativo Triennale 2010-2012

e nelle scadenze, le prossime azioni da porre in essere dal punto di vista tecnico, urbanistico, procedimentale ed autorizzativo che coinvolgono direttamente le Istituzioni locali e l'Autorità Portuale, che si stanno opportunamente coordinando.

Per tale progetto urbanistico si sta ora concludendo la procedura di approvazione da parte del Consiglio Comunale, cui seguirà l'autorizzazione da parte degli Enti competenti dei progetti di bonifica dell'area, predisposti da ENI per stralci di avanzamento, onde consentire la cantierabilità dei primi interventi nei tempi richiesti.

Piena adesione a tale progetto è stata manifestata dal mondo imprenditoriale e delle Associazioni economiche/di categoria, concretizzato in 33 manifestazioni di interesse all'investimento da parte di imprese, di Associazioni economiche e di categoria e dell'Università di Bologna.

Parallelamente l'Autorità Portuale ha lavorato e sta lavorando con tutte le Associazioni di categoria (Confindustria, CNA, API e Confartigianato), anche a livello nazionale, che hanno partecipato sin dall'inizio allo sviluppo ed alla promozione del progetto.

Permane di assoluta priorità acquisire la certezza del finanziamento pubblico per l'attuazione del progetto di riconversione produttiva, che potrà, indubbiamente, fungere da laboratorio di idee e da volano per lo sviluppo economico del settore nautico, ancor più significativi nell'attuale momento di congiuntura economica negativa.

Il citato accordo con ENI prevede per altro condizioni sospensive legate alla certezza dei finanziamenti pubblici ed all'inizio dei lavori propedeutici all'insediamento delle nuove attività entro tempi definiti.

Azioni sul ferroviario

La recente approvazione della legge regionale per il riequilibrio e lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci appare come uno strumento utile specie per il porto di Ravenna, pur non essendo dedicato solamente ad esso. Le merci da/per esso movimentate per ferrovia, infatti, soffrono particolarmente delle concorrenza stradale (i cui costi esterni vengono lasciati a carico della collettività) e dei porti tirrenici (verso i quali il trasporto ferroviario è avvenuto finora con tariffe di fatto inferiori ai costi reali).

L'Autorità Portuale ha concorso, in fase di consultazione, a fornire il proprio contributo alla formulazione della legge, e ha favorito i contatti tra la Regione e gli operatori ai fini della sua conoscenza e della possibilità di fruirne.

L'Autorità Portuale di Ravenna sta inoltre approfondendo le possibilità di attivare percorsi complementari alla legge regionale, mirati specificamente sui traffici da/per il porto di Ravenna. Tale approfondimento si rivela di una consistente complessità, sia che si pensi a politiche di sostegno (a causa della rigidità delle norme europee), sia che si pensi ad attività di tipo "imprenditoriale" (per ragioni normative e per aspetti finanziari e organizzativi).

Tuttavia il tentativo sarà perseguito per trovare in tempi rapidi risposte che affrontino almeno parzialmente il problema.

Tutto ciò si integra con i rafforzamenti infrastrutturali (Convenzione con RFI già citata) e con il Gruppo di Lavoro congiunto per la ristrutturazione delle aree di stazione e connessioni ferroviarie.

Oltre a ciò andrà approfondita la possibilità di un diverso e più razionale assetto dell'infrastruttura e organizzazione ferroviaria a servizio del porto (binari, manovre, ecc).

Azioni sul fluviomarittimo

Il settore idroviario per anni ha rappresentato una costante presenza negli atti programmatici del settore trasportistico alle diverse scale, ancorché ne venisse sempre riconosciuto – di documento in documento - il grande ritardo nel completamento delle opere previste e, soprattutto, la differenza esistente tra traffico atteso e quantitativi di merce effettivamente trasportati.

Con il completamento, ormai prossimo, del Canale Fissero – Tartaro – Canal Bianco (collegamento tra Mantova e l'Adriatico) allo standard della V classe (classificazione CEMT), si aprono nuove prospettive di sviluppo per questo tipo di traffico che interesseranno principalmente i porti di Venezia e Chioggia ma che offrono qualche opportunità anche per Ravenna.

La possibilità per Ravenna di essere funzionalmente collegata al sistema fluviale attraverso la realizzazione dell'idrovia ferrarese – che rappresenterebbe l'opzione prioritaria in termini di distanza/efficacia- sconta infatti sia i gravi ritardi nella realizzazione di tale infrastruttura che la scelta di operare con standard qualitativamente inferiori (c.d. "V classe con limitazioni").

Resta perciò - almeno per un congruo periodo di tempo - l'alternativa di avvalersi dell'idrovia mantovana con imbocco a Porto Levante.

Negli ultimi mesi l'Autorità Portuale – unitamente alla Provincia di Mantova ed ad alcuni operatori privati – ha attivamente lavorato per avviare su tale direttrice una sperimentazione volta a trasferire su una nave fluvio-marittima (o su chiatte con trasbordo a Porto Levante in presenza di condizioni meteo sfavorevoli) un quantitativo di coils da Ravenna a Mantova con frequenza bisettimanale. Tale sperimentazione dovrebbe essere avviata nei prossimi mesi e si propone anche di intercettare carichi di ritorno che potrebbero essere quindi successivamente re-imbarcati a Ravenna.

Filiera agro-industriale ed interconnessione con il Porto di Ravenna

Lo sviluppo del sistema portuale e della sua capacità competitiva non può prescindere - specie nell'attuale contesto economico - dall'attivazione di opportune strategie volte a promuovere le interconnessioni logistiche, anche attraverso progetti infrastrutturali rapidamente cantierabili e con impatto significativo sull'economia regionale, nazionale e sull'occupazione perché riferiti a settori ad ampio margine di crescita e miglioramento, ritenuti di particolare interesse strategico per il Porto di Ravenna.

La filiera agro-industriale nel distretto dell'agricoltura di pianura della Regione Emilia-Romagna, presenta concrete prospettive di sviluppo, centrate sull'integrazione fra sistema agro-alimentare e sistema logistico intermodale del territorio (il Porto di Ravenna e le altre infrastrutture di trasporto e intermodali).

In questa prospettiva l'Autorità Portuale di Ravenna ha sostenuto attivamente, nell'anno in corso, alcune iniziative volte a realizzare obiettivi particolarmente rilevanti, per il numero e la significatività delle imprese partecipanti e degli interventi da realizzare, per favorire una maggiore integrazione

tra Porto e Distretto e lo sviluppo di un'offerta - dal Porto di Ravenna - di servizi logistici intermodali specializzati sui flussi di prodotti agro-alimentari.

Il Ministero dello Sviluppo economico, nonostante l'attuale contesto di risorse scarse, aggravato da un lato dalla crisi economica in atto e dall'altro dalle calamità imprevedute verificatesi nel corso di quest'anno, ha ritenuto - all'esito della relativa istruttoria - strategiche tali iniziative e le relative proposte meritevoli di sostegno, finanziandone, con relativo Decreto, un primo stralcio mediante la concessione di incentivi.

3.2 Piano Regolatore Portuale

La storia del nuovo Piano Regolatore Portuale di Ravenna, anche se più breve di quella dei piani di altri porti, è comunque particolarmente lunga e complessa.

Sviluppato lo studio di fattibilità sulla base della scelta tecnico-economica di approfondire i fondali a -14,50 mt. nel maggio 2006, è stato elaborato il nuovo P.R.P. con gli studi e le prove ad esso connessi.

Approvato nel marzo 2007 da parte del Comitato Portuale con Delibera n. 9, ha ottenuto l'intesa da parte del Comune di Ravenna nell'ottobre 2007 ed il parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP. il 29.10.2008.

La successiva procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) si è conclusa con parere motivato favorevole da parte della regione Emilia Romagna nell'ottobre 2009.

Ai sensi della L.R. 3/99 tocca ora alla Provincia di Ravenna, all'uopo delegata, la conclusione dell'iter approvativo del Piano Regolatore Portuale.

E' un piano sicuramente efficace e le opere in esso previste sono necessarie se non addirittura indispensabili per il porto di Ravenna, ma il contesto generale dal 2007 è mutato ed i cambiamenti sono talmente rapidi, nel bene e nel male, che occorrerebbe ripensare a livello nazionale a strumenti diversi con una flessibilità maggiore e soprattutto con una gestazione (fra adozione ed approvazione, Valutazione Ambientale compresa) contenuta nell'arco di un anno.

Il proliferarsi di espressione di pareri, da ottenere in una sequenza prestabilita e molto rigida, in questo caso invece di arricchire il prodotto finisce per minarne le funzioni essenziali, tanto più se gli obiettivi alla base dello strumento sono credibili e finalizzati ad esigenze reali.

3.3 Collegamenti ferroviari e stradali. Collegamenti reti TEN-T

Il quadro di riferimento della programmazione in materia di strade e ferrovie va prioritariamente ricercato all'interno del Programma Nazionale per le Infrastrutture Strategiche che viene periodicamente aggiornato anche attraverso la sottoscrizione di apposite Intese tra il Governo e le Regioni interessate.

Nel P.O.T. precedente si era dato conto del lavoro di concertazione svolto unitamente a Regione ed Enti Locali al fine di costruire un quadro condiviso da proporre al Governo per determinare finanziamenti e procedure e si riportava lo specifico capitolo dedicato all'hub portuale di Ravenna contenuto nell'Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro per l'Emilia Romagna firmato il 17 dicembre 2007.

Tale Atto è stato successivamente integrato con un ulteriore Accordo siglato tra Governo e Regione Emilia Romagna il 1 agosto 2008 in cui si confermano gli impegni per il porto di Ravenna e l'impegno (non ancora ottemperato) a modificare – in ragione degli interventi previsti per Ravenna - la delibera CIPE del giugno 2008 incrementando di 250 milioni di euro la quota destinata agli hub portuali italiani.

Il 18 settembre 2009 è stato firmato il primo Accordo di Programma a livello nazionale tra la Regione Emilia Romagna e le Ferrovie dello Stato (nello specifico R.F.I.) per ridefinire il sistema di impianti e infrastrutture ferroviarie dedicate alle merci. L'Accordo delinea un quadro condiviso sugli impianti merci e sui raccordi esistenti, sugli scali minori e sulle richieste di nuove realizzazioni.

Per quanto riguarda Ravenna, collocata all'interno della lista dei principali impianti a scala regionale, si prevede il "superamento dell'interferenza strada-ferrovia nei passaggi a livello esistenti delle Vie Candiano e Canale Molinetto in sostituzione del previsto by pass ferroviario a raso (che non risulta effettivamente realizzabile)".

L'opera sopra descritta trova una sua specificazione anche all'interno della Delibera della Giunta della Regione Emilia Romagna del 28/07/2008 con la quale si approva la ricognizione del quadro strategico delle infrastrutture logistiche e del trasporto di interesse per il porto di Ravenna in cui si rileva l'importanza di: "interventi sulla configurazione infrastrutturale e rotazionale del nodo ai fini della diversificazione degli instradamenti sulla rete, attraverso percorsi che riducono l'impatto con l'area urbana di Ravenna, anche attraverso la eliminazione di passaggi a livello attraverso sotto/sovra-passi (in particolare quello della Via Canale Molinetto del costo stimato di 35 milioni di euro)".

Allo scopo di approfondire maggiormente la tematica sopra indicata l'Autorità Portuale ha presentato – nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013 – il progetto denominato "Por.Ter.Infra. - Infrastrutture e reti logistiche tra porti ed interporti multimodali del Nord Adriatico", in cui si prevede la realizzazione, in caso di approvazione, oltre che del progetto preliminare di razionalizzazione degli accessi stradali al porto in destra Canale, anche dello Studio di Fattibilità del sottopasso di Via Canale Molinetto (di concerto con il Comune di Ravenna che fungerà da soggetto attuatore).

Reti TEN-T

Come già segnalato nel Paragrafo 1.2, l' Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013 inserisce le reti europee TEN-T quali cardini della politica italiana in materia di infrastrutture e trasporti. In tale contesto programmatico viene ribadita la strategicità del Corridoio 1 (Berlino-Palermo), del Corridoio 5 (Lisbona-Kiev), del Corridoio dei due mari n. 24 (Genova-Rotterdam) e delle

Autostrade del Mare. Si aggiunga inoltre che, nell'ambito della revisione delle reti TEN-T prevista per il 2010, l'Italia ha chiesto l'inserimento anche del Corridoio 8 (Bari-Varna).

Ravenna è direttamente coinvolto come porto capolinea per le Autostrade del Mare mentre è collocato a breve distanza dal Corridoio 1 attraverso il nodo di Bologna e dal Corridoio 5 attraverso il nodo di Venezia (a maggior ragione allorquando sarà realizzata la E55).

Esistono tuttavia delle possibilità affinché Ravenna venga inserita direttamente - nell'ambito del processo di revisione delle reti TEN in corso di attuazione - all'interno di un corridoio europeo.

Si tratta del Corridoio Adriatico-Baltico, che nasce nel 2006 attraverso la sottoscrizione di una Lettera di Intenti siglata dai Ministri dei Trasporti di Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria ed Italia, per estendere da Vienna verso sud fino a Bologna il progetto prioritario TEN-T n. 23 via ferrovia (Gdansk/Varsavia/Bratislava-Vienna) ed il progetto prioritario n. 25 via strada (Gdansk-Brno/Bratislava-Vienna).

Nel corso del 2009 l'Autorità Portuale, operando congiuntamente alla Regione Emilia Romagna, ha attivamente operato affinché anche Ravenna comparisse all'interno di tale Corridoio ospitando anche una visita del Comitato Direttivo del Corridoio Pan-Europeo VI.

Il lavoro avviato ha trovato un primo importante riconoscimento nel testo dell'accordo siglato il 6 ottobre 2009 tra 14 Regioni Europee (per l'Italia: Friuli, Veneto ed Emilia Romagna) e volto a suggellare un'alleanza per supportare l'immediata realizzazione del Corridoio ferroviario Adriatico-Baltico secondo il seguente itinerario: Gdansk/Gdynia - Varsavia - Brno - Vienna/Bratislava - Venezia - Bologna/Ravenna. In tale atto il porto di Ravenna (al pari di quelli di Venezia e Trieste), viene definito come uno dei nodi intermodali della parte sud del Corridoio ed un gateway nell'area mediterranea per i volumi di traffico scambiati mediante le Autostrade del Mare anche verso le aree emergenti asiatiche attraverso il Canale di Suez.

L'eventuale riconoscimento europeo della valenza del Corridoio e l'approvazione del percorso sopra descritto rappresenterebbe quindi per Ravenna, al di là di un importante riconoscimento in termini formali, anche un'occasione per poter disporre di co-finanziamenti per il complemento della rete ferroviaria esistente e per il raccordo della stessa con la grande viabilità.

È altrettanto evidente che per contrastare una eventuale scelta negativa per Ravenna occorre una mobilitazione dell'intero sistema istituzionale, regionale, provinciale e comunale oltre che delle associazioni economiche.

By-pass

La realizzazione del sistema di collegamento tra la SS 67 e la SS 309/dir in by-pass del Canale Candiano è finalizzata a migliorare la funzionalità della rete viaria di Ravenna, sia su scala urbana centrale che a livello territoriale più ampio, nel rispetto dei principi di protezione dell'ambiente e dei caratteri paesaggistici del territorio, oltreché nel rispetto dei principi di sicurezza della circolazione.

La nuova infrastruttura dovrà assolvere a precise funzioni strategiche, quali;

- costituzione di un nuovo sistema di mobilità che ha tra le funzioni di raccogliere il traffico proveniente dalle radiali che convergono in Ravenna e distribuirlo nella zone produttive ad est

e nelle zone residenziali ad ovest. Con il collegamento in by-pass del canale si chiude, infatti, verso est l'anello tangenziale della città di Ravenna

- collegamento della zona portuale in destra e sinistra del porto, in modo da evitare percorsi lunghi, viziosi e costosi, e collegamento del porto ai grandi itinerari di mobilità
- continuità del Corridoio Adriatico contribuendo in tal modo a migliorare la funzione di collegamento fra Venezia e Ravenna, in supporto alla SS 309 "Romea", in attesa della prossima costruzione della E55
- diminuzione a livello di rete dell'impatto ambientale, sotto l'aspetto dell'inquinamento atmosferico ed acustico, in quanto il collegamento in by-pass razionalizza e diminuisce i percorsi ed elimina, o almeno riduce, i punti di criticità
- sicurezza della circolazione

Per la fase propedeutica alla progettazione e la fase progettuale preordinata alla realizzazione dell'opera, in data 23.12.2005 l'Autorità Portuale di Ravenna ed il Comune di Ravenna hanno sottoscritto uno specifico Accordo di programma, rep. n. 2611, finalizzato all'acquisizione dei livelli di progettazione preliminare e definitivo.

Stante l'indisponibilità di risorse pubbliche per l'intero ammontare previsto per la realizzazione dell'opera, si è indirizzato il prosieguo del progetto verso lo sviluppo di un'opera da eseguirsi con le modalità del "parternariato pubblico e privato".

In data 28.04.2009 con rep. n. 107 è stato sottoscritto dalle parti l'Accordo di programma relativo alla realizzazione dell'opera a mezzo di procedura di Project Financing.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 79617/387 del 28.08.2008 è stato approvato l'avviso pubblico, ai sensi dell'art. 153, comma 3 del D.Lgs. 163/06, per la realizzazione in project financing del by-pass.

Sono pervenute n. 2 proposte: una per l'attraversamento del canale Candiano con un ponte apribile in basculante e l'altra per la costruzione di un tunnel.

3.4 Promozione, Comunicazione

La strategia che l'Autorità Portuale sta attuando e che intende continuare a porre in essere nei prossimi tre anni rispetto alla attività di comunicazione e promozione del porto di Ravenna, in Italia ed all'estero, è costruita sulla base sia dei mercati obiettivo, sia delle potenzialità a medio e lungo termine dello scalo con specifico riferimento agli scambi commerciali ed agli investimenti.

L'implementazione della attività di comunicazione e promozione dello scalo, con una distinzione significativa tra ambito locale ed ambito nazionale ed internazionale, tiene conto - oltre che della volontà consolidare la percezione dell'importanza che la realtà portuale rappresenta nel sistema economico del territorio, ancora di più in un momento di globale crisi economica - dei cambiamenti verificatesi nel corso degli anni nella composizione della domanda dei mercati, del processo di riallocazione della capacità produttiva su scala mondiale e della sua frammentazione lungo le diverse filiere industriali, oltre che degli interventi di adeguamento infrastrutturale - conclusi o di Piano Operativo Triennale 2010-2012

prossima ultimazione - destinati a riposizionare il porto di Ravenna, all'interno del quadro complessivo della portualità italiana.

Attività Promozionale

Lo sforzo promozionale sarà indirizzato, a livello locale a diffondere e consolidare la conoscenza del ruolo che l'Autorità Portuale esercita, dei servizi che è in grado di offrire e dei progetti che interessano il porto, cercando di favorire all'interno del territorio aggregazioni capaci di esercitare una azione sinergica a più livelli per vigilare sulle procedure, sulle tempistiche e sulle modalità attraverso le quali si compiono le differenti fasi dei progetti, non solo di infrastrutturazione, che l'Autorità Portuale sta portando avanti.

L'Autorità Portuale oltre a promuovere azioni legate alla valorizzazione delle politiche di rispetto delle regole, sicurezza del lavoro e tutela dell'ambiente, per le quali Ravenna rivendica un ruolo di primo piano nel panorama nazionale, vuole costruire un percorso programmatico di ampio respiro – sviluppato con il necessario coinvolgimento degli operatori portuali – che consenta di superare la sola funzione di promozione/presentazione del prodotto “porto”.

A livello nazionale ed internazionale un ulteriore elemento che caratterizzerà l'attività promozionale sarà quello di favorire, recependo anche le indicazioni del Ministero di riferimento, le aggregazioni, la costruzione di sistemi o reti tra porti, in maniera tale da superare il limite della frammentazione che spesso preclude l'apertura verso nuovi mercati esteri e polverizza ulteriormente le sempre più scarse.

Nel contempo, le attività promozionali dovranno anche considerare i settori focus, a cui destinare una parte significative delle risorse disponibili, e che presentano una notevole potenzialità di espansione sui mercati nazionali ed internazionali. Si tratta dei comparti del turismo crocieristico, della nautica, delle infrastrutture e della logistica.

Uno degli strumenti per l'attuazione di questo tipo di strategia è la missione di sistema (così come è già accaduto in passato) - importante mezzo per l'ingresso e il rafforzamento della presenza economica italiana su mercati complessi, in cui i rapporti tra governi costituiscono l'elemento fondamentale per il successo di alcuni settori di attività – o la partecipazione ad eventi specialistici sia in rappresentanza della comunità portuale, sia in forma “aggregata” sia in riferimento a precisi ambiti nei quali si intende sviluppare la propria rete commerciale o consolidare il proprio ruolo.

L'Autorità Portuale intende inoltre implementare gli interventi tesi, a livello operativo, ad agevolare l'accesso e la presenza del porto di Ravenna sui mercati internazionali, offrendo assistenza logistica, supporto finanziario e di coordinamento tra gli operatori valorizzando gli strumenti e gli asset già a disposizione e rafforzando o costruendo, conformemente alla capacità di spesa dei diversi soggetti, nuove forme e modalità di promozione, idonee allo sviluppo commerciale del porto.

Gli strumenti possono essere accordi di settore e di programma, promozione delle aggregazioni di imprese e dei distretti, azioni di network con università ed istituzioni, finalizzati al rafforzamento del rapporto con gli investitori finanziari, alla creazione di un sistema di valutazione dei programmi e

delle iniziative promozionali idoneo a misurare l'impatto delle azioni svolte ed a permettere una programmazione efficace e coerente.

L'Autorità Portuale si pone l'obiettivo di rafforzare la fase di follow-up allo scopo di verificare e valutare l'impatto delle suddette missioni in termini di nuovi investimenti e/o accordi con operatori locali, inclusi i meccanismi di valutazione ex-post.

Si darà continuità, inoltre, alla realizzazione di attività espositive presso la nuova sede dell'Autorità Portuale, sia per valorizzare gli spazi della sede – spazi in numerose occasioni messi a disposizione delle istanze del territorio – sia per favorire, attraverso iniziative culturali, artistiche, sociali, l'avvicinamento dei cittadini ravennati e non alla cosiddetta Darsena di città, interessata dal progetto di riqualificazione del waterfront finalizzato ad una sua valorizzazione e ad una positiva integrazione tra città ed ambito portuale.

Comunicazione

L'Autorità Portuale di Ravenna intende dare continuità alla propria attività di comunicazione sia a livello locale che a livello nazionale fondamentalmente consolidando e, ove possibile, sviluppando gli strumenti di cui già questa dispone.

Per questo si intende centrare parte del processo di comunicazione sulla immagine di quel sistema portuale che si è riusciti a costruire negli ultimi anni e che, grazie alla condivisione di programmi ed obiettivi con Istituzioni locali, forze sociali, operatori, associazioni, mondo dell'impresa e dei servizi, consente di rafforzare all'interno del porto di Ravenna la cultura della collaborazione, sempre più necessaria per governare i processi di globalizzazione in atto.

Ovviamente una comunicazione specifica è “studiata” a supporto di ciascuna delle azioni promozionali cui si è fatto riferimento nel paragrafo precedente, azioni che devono essere corredate da strategie e strumenti di comunicazione “tagliati” su misura.

Si ritiene sia fondamentale il ruolo che può e deve giocare il sito internet dell'Autorità Portuale di Ravenna, sito che sarà implementato nei suoi contenuti - e dove continueranno ad essere pubblicati i testi dei comunicati stampa diffusi, oltre a tutte le informazioni generali, di servizio ed i riferimenti che consentono di conoscere il ruolo e l'attività svolta e di potere, eventualmente, accedere ad un più specifico livello di informazione – divenendo la proiezione di quel “sistema porto” che è in grado sia di offrire una gamma completa ed integrata di servizi, sia di presentarsi come soggetto in grado di contribuire significativamente allo sviluppo socio-economico del territorio.

Al contempo, parallelamente al consolidamento degli strumenti comunicativi già in uso, si cercheranno di dispiegare appieno le potenzialità del marchio/logo quale veicolo di concetti come sicurezza, valore del servizio, informazione, crescita, sviluppo ecc. caratterizzandolo con contenuti immediatamente individuabili e indissolubilmente connessi all'attività svolta dall'Autorità Portuale, che tutelino l'esigenza di riferimenti stabili, di familiarità, di prossimità con le esigenze di tutti coloro che operano nel porto ma anche di vicinanza rispetto alle istanze dell'intera comunità.

Ogni comunicazione, in futuro così come è stato sino ad oggi, si porrà l'obiettivo di essere chiara ed articolata, si attuerà a tutti i livelli, direttamente ed indirettamente, al fine di sviluppare,

completare ed aggiornare la conoscenza più diffusa possibile del porto di Ravenna e trasmettere il messaggio della sua importanza per il “benessere” economico e sociale dell’intero territorio.

3.5 Sicurezza della navigazione

L'attività di vigilanza e controllo in riferimento alla sicurezza delle operazioni portuali svolte nell'area demaniale marittima di giurisdizione dell'Autorità Portuale, viene dalla stessa espletata nel rispetto di uno specifico programma annuale che tiene conto delle imprese ex art.16 della L.84/94 autorizzate ogni anno.

La vigilanza ed il controllo hanno lo scopo di verificare che le operazioni portuali vengano svolte secondo criteri di igiene e sicurezza e gli interventi sono condotti principalmente al fine di promuovere un esteso ed abituale utilizzo dei DPI, rafforzare il processo di miglioramento continuo dell'organizzazione delle aree operative e dell'operatività (viabilità, pulizia, coordinamento, attrezzature di lavoro, ecc.), consolidare l'uso di procedure e programmi per il controllo periodico della funzionalità e dei componenti delle macchine.

In attuazione degli impegni assunti all'interno dell'accordo con gli enti locali e le organizzazioni datoriali relativo all'individuazione ed all'adozione di regole mirate a contenere e ridurre le emissioni di polvere derivanti dalla movimentazione di merci polverulente, si prevede di consolidare ed ottimizzare l'attività di controllo e vigilanza delle operazioni portuali con merci alla rinfusa polverulente.

A seguito del “Protocollo di intesa per la pianificazione degli interventi sulla sicurezza nel porto di Ravenna” e della mutata normativa di riferimento è stata modificata la composizione del Comitato di igiene e sicurezza del lavoro ex art. 7 del d.lgs. 272/99. Confermando la validità del metodo operativo adottato negli anni passati dal Comitato, si ritiene di avviare nel prossimo triennio gli approfondimenti necessari per il raggiungimento di un efficace coordinamento tra Comitato di igiene e sicurezza del lavoro ed i tavoli composti da enti pubblici, rappresentanze sindacali, rappresentanze datoriali istituiti dal Protocollo stesso.

Per quanto riguarda l'attuazione del “Protocollo di intesa per la pianificazione degli interventi sulla sicurezza nel porto di Ravenna” l'Autorità Portuale ha avviato i procedimenti relativi agli impegni assunti con la sottoscrizione dello stesso. Nel triennio 2010 – 2012 si prevede di portare a totale compimento tali impegni e si conferma la piena disponibilità a supportare le azioni utili al consolidamento dei processi intrapresi, anche dagli altri soggetti firmatari, in attuazione del Protocollo stesso. Nell'arco del triennio 2008-2010 l'importo complessivamente determinato per i settori sicurezza, ambiente e qualità è di circa € 1,7 milioni di cui € 700 mila per il 2010.

3.6 NAPA (Northern Adriatic Ports' Articulation)

Il tema è già stato trattato al punto 1.2 nello scenario programmatico.

Il processo di costruzione di un'alleanza di sistema tra i porti del nord adriatico non era né semplice né scontato. Porti che hanno storie diverse; con interessi in parte coincidenti e perciò oggetto di marcata concorrenza, e in parte assai diversi e perciò poco assimilabili; con anche nicchie di vantaggio di varia origine che ben difficilmente si accetta di mettere in discussione; infine, porti di due Paesi diversi, e di tre Regioni italiane diverse, di cui una a Statuto Speciale.

Tuttavia la crisi, il mutare degli scenari mondiali e mediterranei, fanno sì che emerga via via la consapevolezza della necessità di un pensiero comune, e di azioni comuni, che non alterino i caratteri della concorrenza (e anzi aiutino a superare possibili distorsioni) ma la pongano su un terreno più avanzato in un "ambiente esterno" più favorevole all'attrazione dei traffici, alla realizzazione e rafforzamento di collegamenti intermodali, al successo di politiche di "lobby" per le grandi infrastrutture europee.

"La cooperazione tra i porti ed in particolare tra i porti vicini è molto auspicabile, poiché ciò può tra l'altro permettere una specializzazione per tipo di carico o di nave, l'organizzazione e la messa in comune di impianti di trasporto terrestri. Certamente ciò si tradurrebbe spesso in un aumento di produttività".

Questa affermazione della Commissione UE (18 ottobre 2007) rispecchia lo spirito con cui i porti del Nord Adriatico (Ra-Ve-Ts-Kp) si sono avvicinati e hanno sottoscritto il 17 aprile 2009 il Protocollo d'intesa tra i quattro porti (aperto in futuro anche al porto di Rijeka).

Gli obiettivi del Protocollo riguardano il trasporto terrestre e le connessioni internet, le Operazioni portuali, lo Short Sea Shipping, l'ITS ed i Sistemi Informativi, l'Attività di promozione, le Navi passeggeri, la Safety, la security e la protezione dell'ambiente.

Le condivisioni riguardano il credere nella necessità di assicurare lo sviluppo sistematico dei servizi di trasporto della Regione e lo sviluppo equilibrato del trasporto stradale, ferroviario, marittimo e dei porti, l'intraprendere azioni congiunte al fine di rafforzare le connessioni tra le infrastrutture del Nord Adriatico e i corridoi europei di trasporto secondo il comune interesse dei porti, lo sviluppare iniziative comuni indirizzate ai governi nazionali e ad altri enti pubblici per semplificare e armonizzare regolamenti, tempi e procedure che regolano le operazioni nei porti, il compiere azioni per rafforzare ed attivare il ruolo del trasporto co-modale, lo sviluppare specifici progetti sui prossimi bandi di programmi europei (per es. Italia – Slovenia, IPA TransAdriatico, ecc...).

Le attività che si prefigge il Protocollo riguardano:

- ▶ Armonizzare ed incrementare il livello qualitativo di tutti i servizi portuali;
- ▶ Sviluppare il trasporto marittimo tra i porti con l'obiettivo di incrementare il volume dei traffici infra-regionali e di sviluppare la diversione modale promuovendo servizi marittimi intra-mediterranei (inclusi i servizi feeder);
- ▶ Svolgere azioni comuni di promozione verso i mercati, a livello internazionale ed europeo sul versante marittimo e in relazione all'hinterland dei porti del Nord Adriatico;
- ▶ Realizzare un network tra i community system dei porti del Nord Adriatico capace di integrare - attraverso internet - in un network ed in una catena logistica efficienti tutti i membri della community del trasporto, comprese: le linee di navigazione, gli agenti

marittimi, gli autotrasportatori, i terminal operator, gli spedizionieri, le dogane e ogni altra organizzazione e società;

- ▶ Promuovere l'idea di "Sportello Unico" con l'obiettivo di ridurre i costi delle transazioni ed i tempi del ciclo operativo;
- ▶ Svolgere azioni comuni di promozione verso i mercati, a livello internazionale ed europeo sul versante marittimo e in relazione all'hinterland dei porti del Nord Adriatico;
- ▶ Promuovere ricerche congiunte centrate sulle nuove opportunità di business;
- ▶ Realizzare un centro comune di promozione della "co-modalità" riconosciuto dalle norme comunitarie;
- ▶ Cooperare allo sviluppo di tutte le potenziali opportunità legate al settore passeggeri nel Mediterraneo, in particolare nel campo delle crociere e degli yacht, anche attraverso azioni coordinate mirate alla attrazione di nuovi servizi;
- ▶ Sviluppare azioni congiunte mirate a prevenire e a ridurre l'inquinamento, comprensive dello scambio di conoscenze su buone pratiche in questo campo, e di coordinare gli sforzi per combattere i rischi ambientali;
- ▶ Scambiare, anche utilizzando mezzi elettronici, informazioni sulle procedure di security e di safety nei porti.

L'attuazione del Protocollo sta avvenendo di fatto da alcuni mesi.

In essa si riflettono anche – naturalmente – le difficoltà con cui esso è stato costruito.

Tuttavia alcuni temi sono stati posti e sono oggetto di approfondimento. In particolare il tema della Costituzione di una vera e propria Associazione dei Porti del Nord Adriatico (NAPA) che agisce in modo snello sui temi della promozione; lo scambio di buone pratiche in materia di safety, security e protezione dell'ambiente.

Si tratta di temi e modalità operative che sono stati ulteriormente oggetto di approfondimento il giorno 11 novembre 2009 nell'incontro fra i porti di Ravenna, Venezia, Trieste e Koper.

Il 31 ottobre 2009 è stato sottoscritto – come già citato in precedenza – un primo accordo tra il Governo Italiano e quello Croato con la partecipazione dei porti di Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

Cap. 4 – Programma Triennale degli investimenti 2010 – 2012

L'Autorità Portuale di Ravenna nel triennio 2010-2012 proseguirà con la realizzazione di una serie di importanti investimenti già pianificati al fine di giungere al completamento di opere fondamentali per lo sviluppo del porto di Ravenna e dell'attività economica connessa.

Tali interventi, attualmente in corso o di prossimo appalto, ammontano complessivamente a oltre 154 milioni di euro.

Si segnalano, fra questi, l'approfondimento del canale a -11.50, per i quali sono già state ottenute significative migliorie alla navigabilità e dove restano sostanzialmente da svuotare le casse di colmata, e la realizzazione del nuovo ponte mobile sul canale Candiano.

Le opere del nuovo terminal crociere a Porto Corsini proseguono secondo il programma stabilito, che ne contempla la conclusione per la prossima stagione 2010. L'opera consentirà al porto di Ravenna di disporre di un'infrastruttura atta a rendere competitivo il nostro scalo nello scenario internazionale del turismo crocieristico.

Sono in corso di esecuzione, inoltre, una serie di interventi infrastrutturali mirati all'adeguamento ed all'ampliamento delle banchine operative. E' stato, infatti, aggiudicato ed avviato il primo stralcio per l'adeguamento del tratto di 180 mt. frontistante la banchina Bunge, infrastruttura che consentirà alla ditta di concentrare a Ravenna attività che ora svolge in altri scali con positive ricadute per l'economica locale.

E' in gara il secondo stralcio dei lavori di adeguamento alla nuova normativa antisismica ed alle previsioni di P.R.P. delle banchine in destra canale fino alla darsena San Vitale e di prossimo appalto la realizzazione di un nuovo muro di sponda lungo via Molo San Filippo a Porto Corsini con il rifacimento della viabilità stradale e delle sottostrutture. I due interventi contemplano anche opere di dragaggio per l'approfondimento dei fondali frontistanti le banchine a quota -11,50 m. s.l.m.m..

Tra le opere mirate oltre che al miglioramento della navigazione anche ad elevare le condizioni di sicurezza nel porto, questa Autorità Portuale sta portando a compimento impianti di illuminazione in molte aree portuali rispondendo in tal modo ad esigenze di operatività e di security.

Sono stati attivati e messi in funzione alcuni impianti tecnologici finalizzati al miglioramento delle condizioni di navigazione diurne, notturne e in condizioni di scarsa visibilità e sono stati avviati ulteriori interventi in attuazione del "Piano di sicurezza integrato del porto di Ravenna" quali il sistema integrato del controllo accessi del porto di Ravenna e la fornitura e installazione di un sistema di recinzioni prefabbricate con cancelli carrabili e pedonali.

Nella Piallassa del Piombone si procederà alla sistemazione e valorizzazione dell'area portuale ed al risanamento della parte ambientale.

Si tratta delle opere di approfondimento del canale navigabile e della separazione e rinaturalizzazione della parte vincolata per le quali si sono positivamente conclusi nel marzo del 2009 la procedura di V.I.A. e nell'ottobre 2009 il contenzioso giudiziario avverso a tale provvedimento.

E' stato avviato l'appalto per il completamento della fognatura nera in via Classicana finalizzato alla raccolta ed invio a depurazione delle acque reflue e di prima pioggia allo scopo di rendere compatibili con l'ambiente le attività delle numerose aziende con i relativi scarichi fognari oggi gravitanti sulla stessa Piallassa.

Nei prossimi tre anni sono previsti finanziamenti per la manutenzione di banchine e fondali per 9 milioni di euro e nuovi investimenti per circa 30 milioni di euro, che consentiranno, fra l'altro, il completamento di un primo significativo stralcio funzionale per adeguare le banchine in destra canale fra Largo Trattaroli e San Vitale ai maggiori fondali e lo spostamento del traghetto Marina di Ravenna / Porto Corsini eliminando così sporgenze in canale pericolose per la navigazione.

Consistenti risorse (20 milioni di euro) sono destinate all'attuazione del nuovo P.R.P. in termini di approfondimento dei fondali e interventi di consolidamento delle banchine.

Date le condizioni di incertezza dell'economia in generale e del porto in particolare, il prossimo P.O.T. – fra un anno o prima se necessario – potrà modificare o meglio indirizzare le attuali previsioni di spesa.

A fronte, poi, dell'esigenza di ulteriori investimenti, connessi a significative e concrete possibilità di incremento dei traffici portuali, si potranno verificare soluzioni tecnico-finanziarie per garantirne la necessaria copertura.

Cap. 5 -Riqualificazione dei waterfront e valorizzazione del Demanio

5.1 La gestione dell'esistente

L'Autorità Portuale cura la gestione di beni demaniali con destinazione portuale e a più generale valenza. Riguardo questi ultimi beni sono assegnati in concessione terreni e fabbricati convenzionalmente definiti "turistico-ricreativi" e più correttamente individuati con destinazione commerciale o abitativa, localizzati prevalentemente a Marina di Ravenna lungo il canale Candiano e tra il molo Dalmazia e la diga Zaccagnini. Dopo un periodo di studio si è accertato un disallineamento degli importi dei canoni sia rispetto al valore commerciale dei beni, fortemente incrementato specie negli ultimi anni, che rispetto alle determinazioni assunte negli altri porti italiani. Tali canoni sono stati infatti oggetto di "provvisoria" conferma anno dopo anno. Questa situazione ha prodotto nel tempo, oltre ad un mancato introito di risorse utilizzabili per i progetti di riqualificazione e sviluppo posti in essere dall'ente, un profondo divario tra i costi affrontati dagli esercizi commerciali siti in aree private (maggiormente onerosi) e quelli degli imprenditori operanti in aree demaniali, determinando una concorrenza "sleale" dei secondi a danno dei primi. Si è constatato poi di fatto nella maggior parte dei casi il mancato reinvestimento dei "risparmi" dei concessionari in progetti di riqualificazione.

Per ovviare al problema, dopo aver avviato sin dal 2005 un processo informazione non solo dei concessionari ma anche delle associazioni di categoria, l'ente portuale ha avviato un percorso di progressivo adeguamento dei canoni. L'obiettivo è di giungere al termine del percorso a canoni definitivamente individuati in rapporto allo specifico valore commerciale del bene concesso che tenga in debito conto gli investimenti in qualità operati dai concessionari in parallelo all'avanzamento dei progetti sviluppati dall'ente.

Già ora a questo obiettivo è stata data una prima attuazione riducendo la disparità tra imprenditori acquirenti o in affitto su area privata e commercianti concessionari. Inoltre i concessionari hanno potuto contare su un quadriennio di canoni già individuati avente scadenza nel 2010 con la possibilità di una programmazione di investimenti e dei possibili ritorni economici da questi derivanti. Nel frattempo la finanziaria 2007 ha prodotto un'accelerazione nell'adeguamento dei canoni da parte dello Stato relativi ai fabbricati statali a vocazione commerciale. Tale processo, invece di seguire una linea di progressivi incrementi, ha prodotto da un anno all'altro un notevole incremento nell'ammontare dei canoni di concessione. Poiché gli importi richiesti dallo Stato costituiscono un vincolo non superabile inferiormente anche da parte delle Autorità Portuali, ciò ha dato luogo ad adeguamenti anche per i beni sottoposti alla gestione amministrativa dell'Ente.

Nel prossimo triennio l'Autorità Portuale proseguirà nella realizzazione di quanto già avviato con l'obiettivo di portare a compimento il processo durante la vigenza del presente Piano Operativo Triennale. Nel prosieguo delle misure da adottarsi a questo scopo, dovrà peraltro tenersi conto dell'evoluzione intervenuta e che verrà ad intervenire da parte della normativa statale per i motivi sopra esplicitati.

5.2 Gli interventi in essere più significativi

L'azione dell'Autorità Portuale di Ravenna per la valorizzazione del demanio proseguirà soprattutto nei seguenti ambiti.

Darsena di città

E' stata costituita la società Agen.Da., i cui soci sono Autorità Portuale di Ravenna, Comune di Ravenna, Ravenna Holding S.p.A., Provincia di Ravenna e Camera di Commercio di Ravenna che gestirà le attività di competenza pubblica correlate alla riqualificazione dell'ambito urbano della Darsena di città, così come individuato dal Pano Strutturale del Comune di Ravenna e dal Programma di Riqualificazione Urbana (PRU) nonché dal Piano Regolatore Portuale, sulla base dell'attività di indirizzo, programmazione, vigilanza e controllo da parte degli enti pubblici soci.

La società sarà, inoltre, il soggetto di riferimento sia per i proprietari pubblici e privati degli immobili in Darsena, sia per la ricerca e l'acquisizione di finanziamenti, pubblici e privati, a sostegno dell'attuazione di quanto previsto nel master plan.

Potrà, altresì, gestire, il processo e gli interventi connessi alla riduzione prima ed eliminazione poi dell'attuale circuito doganale il cui percorso procedurale ha già ottenuto l'assenso dell'Agenzia delle Dogane.

Porto Corsini / Marina di Ravenna

Si tratta per la prima zona di completare il processo autorizzativo che ha già ottenuto risultati positivi e giungere rapidamente alla concessione di lavori e gestione degli immobili da realizzare nell'avamposto a tergo del terminal crociere.

Per Marina di Ravenna si dovranno definire i progetti dei comparti in prossimità del canale che ricadono nella circoscrizione territoriale con l'obiettivo di elevarne le potenzialità e migliorarne la qualità edilizia.

Area autotrasporto

In un momento dove, in controtendenza al calo dei traffici commerciali, nuove linee di traghetti si affacciano nel porto di Ravenna, è fondamentale attrezzare l'area come da progetto.

Questo sarà possibile solo riuscendo a concludere rapidamente l'iter autorizzativo in corso.

Fabbrica Vecchia e Marchesato

Una volta concluso il progetto esecutivo già avviato ed ottenuta l'approvazione da parte della S.B.A.A. sarà possibile acquisire il complesso dal Comune di Ravenna e recuperarlo ad uso pubblico. L'Autorità Portuale di Ravenna si è attivata per ottenere un apposito finanziamento sui fondi del Ministero dei Beni e Attività Culturali di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

5.3 Nuovi scenari

In questo paragrafo si vuole porre lo sguardo oltre l'arco temporale di vigenza del presente Piano Triennale e, quindi, auspicabilmente, quando lo stato di crisi economica attualmente in essere sarà stato superato, al fine di avviare una riflessione sulle politiche strategiche di lungo periodo per il porto di Ravenna.

Secondo la Commissione Europea, nel suo documento del gennaio 2009 "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica dei trasporti marittimi fino al 2018, infatti: *"nella prospettiva del 2018, l'economia europea dovrebbe uscire dalla crisi attuale e si può prevedere che i trasporti marittimi nell'UE-27 passeranno dai 3,8 miliardi di tonnellate del 2006 a circa 5,3 miliardi di tonnellate nel 2018. Ciò significa che tra dieci anni le infrastrutture, compresi i porti, i collegamenti con il retroterra e il settore della navigazione, dovranno essere in grado di gestire almeno 1,6 miliardi di tonnellate in più rispetto a oggi. (.....) Si tratterà pertanto di trovare la giusta combinazione di provvedimenti per far sì che i porti possano svolgere con efficacia la loro funzione di "punto di accesso". A tal fine saranno necessarie nuove infrastrutture e occorrerà migliorare l'uso delle capacità esistenti aumentando la produttività dei porti."*

Se la previsione sopra indicata fosse corretta, varrebbe la pena quindi di interrogarsi su come si potrà collocare il porto di Ravenna nello scenario indicato e su quali dovranno essere i driver di sviluppo.

Un primo elemento è costituito dalla capacità finanziaria di realizzare investimenti, siano essi pubblici o privati. Ne consegue che, stante il permanente stato di criticità della finanza pubblica, andranno prioritariamente ricercate quelle forme di partnership pubblico-privato che sono applicabili allorché gli interventi presentano opportunità di ritorno economico, anche superando in taluni casi l'assunzione in forma assiomatica e banale del fatto che sia l'offerta di infrastrutture a generare di per sé automaticamente la domanda di trasporto. Le infrastrutture sono sì indispensabili, ma per servire mercati e nodi dotati di una loro funzionalità logistica. Una offerta indifferenziata di infrastrutture cozza inoltre con una evidente penuria di risorse pubbliche.

Si consideri che solo negli ultimi anni sono stati realizzati ben 3,3 km di banchine (che costituirebbero da sole un porto).

Un secondo elemento concerne gli usi del porto. Se vale la pena ricordare il dibattito svolto in passato circa la c.a. "vocazione commerciale" di Ravenna nei confronti di una più spinta industrializzazione, giova comunque accennare al fatto che i principali porti europei sono sede di importanti complessi industriali e pare quindi opportuno – alla luce anche di un più organico sviluppo del porto di Ravenna nel contesto territoriale ove è localizzato – ribadire o meno tale scelta che, se non riconfermata, potrebbe aprire importanti prospettive anche, ma non solamente, a seguito degli – attesi - mutati indirizzi strategici delle politiche industriali post-crisi.

Un terzo elemento – aperto da tempo e su cui occorre approfondire la riflessione e il confronto – riguarda una verifica della possibilità e degli strumenti di programmazione e indirizzo nell'uso delle aree per finalità e verso settori di complessivo interesse del porto in una situazione in cui le aree e i terminal sono di proprietà di operatori privati.

Cap. 6 - Funzionalità del porto

6.1 Concessioni

L'Autorità Portuale nel Piano Operativo Triennale 2005-2007 ha stabilito come obiettivo il perseguimento dell'ottimizzazione nell'uso dei beni portuali, dello sviluppo quantitativo-qualitativo dei traffici e delle prestazioni degli operatori oltreché la valorizzazione dei beni demaniali con attenzione alla loro redditività, attraverso l'adozione di misure che facciano leva sui canoni demaniali applicati e applicabili alle concessioni per l'uso delle banchine portuali. A tale scopo e previa riunione del Comitato Portuale, è intervenuta la costituzione di apposito gruppo di lavoro finalizzato ad analizzare ed avanzare proposte riguardo ai criteri di determinazione dei canoni di concessione demaniale di cui all'articolo 18 della Legge 84/1994. Facendo proprie le risultanze del gruppo di lavoro il Comitato Portuale ha assunto una apposita determinazione entrata in vigore il 1° luglio 2009. Tale determinazione ha previsto che:

- le variazioni saranno operative nei soli confronti delle concessioni di cui all'articolo 18 della Legge 84/1994 ancora da rilasciarsi o in sede di rinnovo di titoli già emessi o, ancora, di modifica alle concessioni in essere connesse all'eventuale subingresso di diverso titolare, al fine di non creare alcuna alterazione rispetto agli impegni già assunti dai concessionari;
- non saranno apportate variazioni alle concessioni diverse da quelle di cui all'articolo 18 della Legge 84/1994 anche nel caso in cui la determinazione dei relativi canoni fosse stabilita in connessione ai criteri derivanti dalla Determinazione n. 1/1999;
- il computo del canone resta correlato al costo di realizzazione delle opere, prevedendosi correttivi in funzione della effettiva fruibilità delle opere realizzate, nonché tenendosi conto della necessità di adottare modalità di computo specifiche nel caso di banchine già esistenti non realizzate dall'Autorità Portuale o di rinnovo di concessioni già rilasciate;
- il costo degli interventi svolti dall'Autorità Portuale che non abbiano come specifico fine lo svolgimento di operazioni portuali nella banchina su cui gli interventi sono effettuati ovvero consistano nel rafforzamento delle banchine e nell'approfondimento di fondali dove non si svolgono operazioni portuali, nella rettifica del profilo di banchina mediante l'eliminazione di emergenze o rientranze e nel pareggiamento del piano di banchina attraverso la rimozione di binari che siano di ostacolo alla circolazione in porto non concorrono alla determinazione del canone;
- la conclusione di accordi sostitutivi della concessione demaniale comporta la individuazione di canoni specifici correlati all'accordo stesso e, quindi, indipendenti dalla regolamentazione generale;
- è agevolato lo sviluppo di processi di razionalizzazione e specializzazione da svilupparsi da parte delle imprese, ferma restando la generale attenzione ad evitare eventuali effetti distorsivi della concorrenza in porto;

- a seguito dell’entrata in vigore della normativa nazionale che assegna alle autorità portuali i proventi delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate e sull’ancoraggio nei porti, sono utilizzate parti di tali risorse per promuovere l’incremento dei traffici sotto il profilo qualitativo e di saturazione degli accosti attraverso meccanismi di premio/penalizzazione correlati al raggiungimento di obiettivi prefissati in concessione. Tale meccanismo, in quanto aggiuntivo e non sostitutivo, consente di far fronte agli effetti distorsivi prodotti dalla eventuale adozione di strumenti meramente legati al corrispettivo derivante dall’utilizzo del bene demaniale;
- è comunque prevista l’impossibilità che dai benefici suddetti derivi superamento di limiti minimi nella determinazione del canone;
- restano immutate tutte le disposizioni di cui alla Determinazione n.1/99 non espressamente modificate.

Nel prossimo triennio l’Autorità Portuale proseguirà nella realizzazione di quanto già avviato dando attuazione alla determinazione già assunta con l’obiettivo di incrementare i livelli di competitività dei terminal portuali, incentivare processi di razionalizzazione e specializzazione, sviluppare i traffici di merceologie e/o di modalità di trasporto ad alto valore aggiunto. Nell’ambito di tale processo l’Ente adotterà le misure opportune a consentire il completamento del ciclo delle operazioni portuali con l’utilizzo anche delle banchine portuali per le attività di deposito delle merci e dei materiali rivenienti dalle operazioni di scarico nave. Ciò comporterà un’attenta valutazione della capacità delle imprese di porre in essere detto ciclo completo e della regolamentazione ad oggi adottata sia in termini di utilizzo delle banchine portuali che di svolgimento delle operazioni anche sotto il profilo dei canoni da corrispondersi a tal fine e delle misure adottate per il contenimento della polverosità in ambito portuale.

6.2 Lavoro portuale, formazione

L’Autorità Portuale ha promosso dal 2007 un confronto tra i principali attori sociali e imprenditoriali del porto sui temi della preparazione professionale e la formazione dei lavoratori del porto.

Tale confronto (verbale intercategoriale del 12.10.2007) ha dato luogo ad un primo progetto di formazione per i lavoratori art. 17 (lavoratori portuali), al cui “modulo aggiuntivo” l’Autorità Portuale ha contribuito, previa validazione nazionale e locale dei requisiti del progetto stesso. Nel 2009-2010 si sta proponendo un percorso analogo per ciò che riguarda i lavoratori art. 17 dipendenti di agenzie interinali per supportare la miglior qualificazione di questa specifica categoria di lavoratori. L’Autorità Portuale sta inoltre verificando le esperienze di altre Autorità Portuali – nell’ambito dello scambio di “buone pratiche” previsto dall’attuazione del Protocollo tra i porti del Nord Adriatico – riguardo a forme di certificazione dei profili e percorsi delle varie figure professionali dentro al porto.

6.3 Servizi pubblici: efficienza e competitività

Alla crescente attenzione dedicata negli ultimi anni dall'Autorità Portuale al tema dei rapporti con le amministrazioni dello Stato e gli altri enti pubblici con competenze in tema di traffici mercantili e di passeggeri, hanno fatto seguito alcuni risultati parziali che tuttavia, nella sostanza, non hanno segnato una discontinuità con la posizione di complessiva secondarietà che le Amministrazioni centrali dello Stato assegnano di fatto al porto di Ravenna in tema di uffici statali periferici, dotazione di organico e risorse.

Ovvio perciò che i problemi permangano e, anzi, si aggravino nel momento in cui nascono nuove iniziative commerciali, specie se riguardanti il traffico passeggeri. Tali problemi, per riassumere brevemente quanto più ampiamente esposto in precedenti edizioni del piano operativo triennale, riguardano frammentazione eccessiva delle competenze, organici mediamente ed evidentemente sottodimensionati, conseguenti orari di apertura dei servizi più brevi che in altri porti, dislocazione sul territorio particolarmente infelice, impossibilità di ogni tentativo di coordinamento dell'azione, generale arretratezza delle tecnologie di comunicazione utilizzate.

Occorre qui solo ribadire che anche nei prossimi tempi non cesserà lo sforzo per sensibilizzare i centri decisionali dei ministeri di riferimento sulla necessità di porre rimedio ad una situazione che – nella gran parte dei casi – ha origine in scelte dagli stessi effettuate in passato e che obiettivamente altera la concorrenza tra porti.

Tale sforzo sarà più intenso poiché anche gli operatori economici intendono scendere in campo per esercitare le necessarie pressioni tramite le associazioni di categoria.

Non cesseranno nemmeno, anzi occorrerà intensificare, i tavoli di coordinamento – come quello recentemente avviato in relazione al servizio di sanità marittima – attraverso i quali si possa intavolare un fertile confronto tra operatori pubblici e privati.

Iniziativa attraverso le quali si realizzi un confronto tra i vari soggetti che intervengono nel ciclo della lavorazione della nave ed in quelli di ingresso o uscita delle merci dovrebbero essere sempre attive affinché le varie problematiche non rimangano latenti e le si possa stabilmente monitorare cercando continuamente i necessari aggiustamenti onde evitare di dover fronteggiare i problemi quando sono ormai fuori controllo.

In particolare si prestano a questo genere di attività alcuni processi in corso, attivati sulla base di innovazioni normative o regolamentari, come quello che ha ad oggetto la telematizzazione delle dogane, oppure processi che incidono sulla dislocazione delle sedi delle amministrazioni erogatrici dei vari servizi pubblici in porto, come la realizzazione dello sportello unico presso il centro direzionale in corso di realizzazione in area San Vitale, e, infine, iniziative specifiche – come l'avvio delle attività del terminal crociere – che necessitano di un confronto preventivo con i vari soggetti.

Dalla tempestiva attivazione dei vari tavoli di confronto e dalla loro efficacia dipendono, almeno in parte, la fluidità delle operazioni su navi e merci e gli esiti delle nuove iniziative commerciali in corso.

Le iniziative dell'Autorità Portuale in materia di sistemi telematici portuali riguardano due principali ambiti di scambio di informazioni:

- a) scambi di informazioni connessi con il movimento di merci e funzionali ad esigenze dettate dall'Agenzia delle Dogane (introduzione di merci nello spazio doganale comunitario ed uscita di merci dallo spazio doganale comunitario);
- b) scambi di informazioni connessi con il controllo dell'accesso degli individui in porto.

Sistema telematico doganale

In riferimento al c.d. "sistema telematico doganale" si ritiene che possa trovare concreta attuazione entro qualche mese il protocollo di intesa tra l'Autorità Portuale e l'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Ravenna e con la partecipazione di Confindustria, Associazione degli agenti marittimi raccomandatari e mediatori marittimi e Associazione fra gli spedizionieri doganali della provincia di Ravenna volto a fornire all'utenza portuale ravennate uno strumento telematico con cui agevolmente far fronte alle esigenze operative poste dal Regolamento doganale comunitario, in particolare quelle relative all' AES - Automated Export System. E' allo studio l'ipotesi di riunire gli sforzi che si stanno compiendo a Ravenna sul tema con quelli che, per affrontare le stesse problematiche, sono in corso nel porto di Venezia. Ovviamente l'applicativo dovrà poter essere ampliato contemplando sin dalla progettazione anche le procedure di esportazione di merci non in contenitori e le procedure di importazione.

Sistema di controllo accessi

Decisamente più complesso dal punto di vista del coinvolgimento diretto dell'Autorità Portuale è la realizzazione del sistema di controllo accessi. Infatti, a differenza di quanto riportato in tutti i documenti di progettazione e di programmazione operativa triennale, l'Autorità Marittima (autorità designata ai fini della security portuale) non intende più gestire il sistema che, di conseguenza, verrà gestito direttamente dalla stessa Autorità Portuale. Va da sé che tutta la progettazione era finalizzata alla realizzazione di un sistema con determinate caratteristiche che, necessariamente, vanno riviste con particolare riferimento alle verifiche in tema di privacy dei dati che vengono acquisiti e trattati, non essendo l'Autorità Portuale un soggetto che istituzionalmente ha compiti in materia di controllo della security.

Infrastruttura di rete

Dal punto di vista delle strutture tecnologiche, è importante il fatto che la realizzazione del sistema di controllo accessi – in relazione al quale, a seguito di ulteriori confronti con gli operatori portuali e le Amministrazioni dello Stato coinvolte, sono mature le fasi di test – ha comportato la realizzazione di una infrastruttura di rete (dorsale di comunicazione) che fin dalla progettazione era stata concepita come infrastruttura a servizio non solo del sistema in questione ma anche di altri sistemi informativi la cui necessità, si prevedeva, sarebbe sorta in corso della sua realizzazione. Il carattere chiuso e privato dell'infrastruttura e la considerevole capacità di banda ne fanno un asset strategico per quanto riguarda la sicurezza portuale sia in termini di sistemi di security che in termini di sistemi per la sicurezza della navigazione.

Assodato che la dorsale di rete ha quale compito primario il trasferimento dei dati relativi al sistema di controllo accessi (stringhe dati), vi è la possibilità di trasferire su di essa ulteriori apparecchiature/ servizi.

Tutte le apparecchiature che attualmente sono disponibili sulla cd. rete APROA (cfr. POT 2008) e attualmente utilizzate dal Corpo Piloti, dalla Capitaneria di Porto e dall'Autorità Portuale, una volta installato presso la centrale operativa in Autorità Portuale il videosever di registrazione, verranno trasferite sulla dorsale principale.

Le apparecchiature da trasferire sono:

- il sistema HRC (telecamera termica),
- le videocamere dedicate alla sicurezza della navigazione e collocate in area portuale,
- il radar attualmente accessibile a Corpo Piloti e Capitaneria di Porto,
- il sistema A.I.S. di proprietà del Consorzio APROA,
- il sistema SET-SHIP gestito dall'Avvisatore marittimo (in questo caso, solo per i collegamenti di natura "istituzionale" con Capitaneria di Porto, Corpo Piloti ed Autorità Portuale, mentre i collegamenti "commerciali" con gli operatori portuali continueranno a viaggiare come oggi).

Per quanto riguarda le telecamere portuali, si precisa che il loro scopo è il controllo del canale e dei punti critici per la navigazione. Pertanto, si procederà alla registrazione degli eventi, che potranno essere consultati in caso di necessità, mentre la visualizzazione sarà *on-demand*, previo collegamento dei terminali in rete.

Si osserva, inoltre, che è attualmente in corso la richiesta di assegnazione delle frequenze da parte del Ministero delle Comunicazioni (ora Ministero per lo sviluppo economico) al Consorzio APROA, che risulterà titolare di licenza.

Occorrerà nei prossimi mesi adottare un nuovo statuto che tenga in considerazione le nuove esigenze/ problematiche emerse, in particolare in merito al rapporto fra l'Autorità Portuale (proprietaria delle infrastrutture) ed i restanti consorziati (Corpo Piloti, Ormeggiatori, Rimorchiatori, Avvisatore marittimo).

Si rende altresì opportuno valutare la possibilità di sviluppare tramite rete servizi a pagamento per l'utenza portuale, in modo da compensare i costi di manutenzione della rete stessa.

Cap. 7 - Sicurezza

7.1 Safety

L'attività di vigilanza e controllo in riferimento alla sicurezza delle operazioni portuali svolte nell'area demaniale marittima di giurisdizione dell'Autorità Portuale, viene dalla stessa espletata nel rispetto di uno specifico programma annuale che tiene conto delle imprese ex art.16 della L.84/94 autorizzate ogni anno.

La vigilanza ed il controllo hanno lo scopo di verificare che le operazioni portuali vengano svolte secondo criteri di igiene e sicurezza e gli interventi sono condotti principalmente al fine di promuovere un esteso ed abituale utilizzo dei DPI, rafforzare il processo di miglioramento continuo dell'organizzazione delle aree operative e dell'operatività (viabilità, pulizia, coordinamento, attrezzature di lavoro, ecc.), consolidare l'uso di procedure e programmi per il controllo periodico della funzionalità e dei componenti delle macchine.

In attuazione degli impegni assunti all'interno dell'accordo con gli enti locali e le organizzazioni datoriali relativo all'individuazione ed all'adozione di regole mirate a contenere e ridurre le emissioni di polvere derivanti dalla movimentazione di merci polverulente, si prevede di consolidare ed ottimizzare l'attività di controllo e vigilanza delle operazioni portuali con merci alla rinfusa polverulente.

A seguito del "Protocollo di intesa per la pianificazione degli interventi sulla sicurezza nel porto di Ravenna" e della mutata normativa di riferimento è stata modificata la composizione del Comitato di igiene e sicurezza del lavoro ex art. 7 del d.lgs. 272/99. Confermando la validità del metodo operativo adottato negli anni passati dal Comitato, si ritiene di avviare nel prossimo triennio gli approfondimenti necessari per il raggiungimento di un efficace coordinamento tra Comitato di igiene e sicurezza del lavoro ed i tavoli composti da enti pubblici, rappresentanze sindacali, rappresentanze datoriali istituiti dal Protocollo stesso.

Per quanto riguarda l'attuazione del "Protocollo di intesa per la pianificazione degli interventi sulla sicurezza nel porto di Ravenna" l'Autorità Portuale ha avviato i procedimenti relativi agli impegni assunti con la sottoscrizione dello stesso. Nel triennio 2010 – 2012 si prevede di portare a totale compimento tali impegni e si conferma la piena disponibilità a supportare le azioni utili al consolidamento dei processi intrapresi, anche dagli altri soggetti firmatari, in attuazione del Protocollo stesso.

7.2 Security

Il POT approvato nel luglio 2008 prevedeva, in materia di security portuale, due importanti adempimenti dettati l'uno dall'approvazione del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima (PNMS) e l'altro dall'emanazione del D.Lgs. 6.11.2007, n. 203, nonché la prosecuzione degli

interventi avviati sulla base dell'elenco degli investimenti urgenti contenuti nel piano di sicurezza integrato del porto approvato dal Prefetto a seguito del confronto collegiale con le Forze dell'Ordine e le altre pubbliche amministrazioni interessate tenutosi il 24.04.2006.

Gli adeguamenti al PNSM dei Port facility security plans (PFSP) proposti dall'Autorità Portuale sono stati approvati il 17.09.2008 per quanto riguarda gli impianti portuali denominati "Darsena di città – Nord" e "Darsena di città – Sud"; mentre non si è ritenuto di dover apportare modifiche al piano di security dell'impianto portuale denominato "Molo Guardiano di Porto Corsini" in quanto già in linea con i nuovi dettami.

Per quanto riguarda gli adempimenti conseguenti all'emanazione del decreto legislativo che ha dato attuazione alla direttiva del Parlamento Europeo 2005/65 relativa al miglioramento della sicurezza nei porti, il principale era dato dall'aggiornamento, attenendosi alla metodologia prevista dalla nuova norma, della valutazione di sicurezza del porto redatta nel 2005 (e sulla base della quale fu redatto il Piano di Security Integrato approvato dalla Prefettura). Il nuovo documento è stato redatto, come indicato dal POT 2008, tenendo presente il fatto che gli interventi previsti dal Piano approvato nel 2006 erano (e sono) ancora in corso di attuazione, riesaminando i rilievi fatti nel 2005 circa punti deboli nella security portuale ed aggiornando gli scenari di minaccia e di risposta.

Il documento, poi consegnato al Capo del Compartimento Marittimo, è in corso di esame in seno alla conferenza di servizi istituita ai sensi del D.Lgs. 203/07 la quale ha già espresso il proprio parere in relazione a quali debbano essere i confini del porto ai fini delle misure di sicurezza, che il Capo del compartimento, di concerto con l'Autorità Portuale, individuerà formalmente.

Nelle more della discussione sul documento di valutazione della sicurezza e in attesa della redazione di un apposito piano a cura del Capo del Compartimento Marittimo, occorre che il sistema della security portuale deve, con la necessaria dinamicità e flessibilità, fare fronte alle nuove iniziative in corso in porto per l'acquisizione di nuovi traffici.

Sono infatti gli aspetti di security posti da due iniziative in particolare che necessitano di essere adeguatamente affrontati e che, a partire dal prossimo anno e anche per quelli immediatamente successivi, assorbiranno buona parte delle risorse ancora disponibili destinate alla sicurezza: l'avvio dell'attività del nuovo terminal crociere, previsto per il mese di luglio 2010, e l'avvio imminente di nuove linee traghetto non in cabotaggio nazionale.

Quanto al terminal crociere, il concessionario del servizio di stazione marittima sarà responsabile della security dell'area ove il servizio si svolge. L'Autorità Portuale si è impegnata a realizzare alcune strutture e sistemi funzionali alla security e, non appena l'atto di concessione sarà perfezionato, saranno convocati i necessari incontri con il concessionario, l'Autorità Marittima e le altre amministrazioni dello Stato coinvolte nell'effettuazione dei servizi di verifica e controllo sul movimento passeggeri, al fine di compiere tutti i necessari passi per avviare l'attività nel rispetto delle norme di security e con le dotazioni ed attrezzature necessarie al concessionario ed alle amministrazioni statali, in particolare alla Polizia di Frontiera ed alle altre Forze dell'Ordine. E' fino da ora prevista la realizzazione di una recinzione di tipo "doganale" e di un sistema di videosorveglianza con sala controllo.

L'Autorità Portuale sarà poi chiamata a redigere un port facility security assessment (PFSA), sulla base anche degli interventi di security programmati o già in corso, che sarà sottoposto all'Autorità Marittima. Una volta approvato dall'Autorità Marittima il PFSA, l'Autorità Portuale, trattandosi di banchine non affidate in concessione, redigerà il PFSP concordandone i contenuti con il concessionario del servizio e lo sottoporà all'Autorità Marittima.

Salve diverse considerazioni riferite al traffico navale ed alla disponibilità di accosti, una razionalizzazione dei servizi pubblici connessi con le attività di security (controlli di polizia di frontiera, verifiche doganali, ...) conducono a ritenere necessaria l'aggregazione nella nuova struttura in corso di realizzazione nell'avamposto di Porto Corsini del terminal catamarani operativo in estate sul molo San Filippo.

Per quanto riguarda l'avvio di nuove linee Ro-Ro con paesi comunitari e, in prospettiva, anche extracomunitari, sono già in corso i necessari contatti con le amministrazioni dello Stato direttamente coinvolte nelle attività di controllo.

L'obiettivo è dotare il terminal T.&C. delle strutture e dotazioni necessarie a far fronte agli adempimenti di security richiesti dai nuovi traffici (avendo attenzione soprattutto ai problemi posti dall'immigrazione clandestina, dal traffico di armi, droga e merci contraffatte e dal contrabbando), senza intralciare la velocità delle operazioni di sbarco e imbarco che, in relazione a questo particolare tipo di traffico, assume una valenza significativamente strategica.

Oltre agli impegni posti da queste nuove iniziative commerciali, occorre proseguire con gli investimenti in security previsti dal piano di sicurezza integrato (2006).

Al riguardo occorre osservare che, a seguito della redazione dei progetti esecutivi ed all'effettuazione delle gare relative agli interventi previsti nel piano di sicurezza integrato e di esigenze nel frattempo emerse, si è reso necessario rivedere alcuni degli importi a suo tempo indicativamente stanziati.

In particolare, in ragione della eccessiva indeterminatezza di diverse circostanze, è stato rinviato l'intervento che aveva ad oggetto il Sistema di comunicazioni TETRA ed è stato ridimensionato l'investimento in videosorveglianza. Le risorse così rese disponibili sono state destinate a favore della realizzazione di interventi che inizialmente non avevano ottenuto adeguati stanziamenti, in particolare quelli su recinzioni ed illuminazione.

Come già affermato nel POT 2008-2010, per quanto riguarda gli impianti in darsena di città si è in presenza di esigenze di security da rispettare in un contesto urbanistico che prevede la cessazione delle attuali attività portuali di sbarco merci, la riconversione ad uso abitativo e di servizi dell'area in questione e la sua progressiva apertura alla città che, almeno parzialmente dal lato occidentale è già programmata.

In tale contesto non sono ipotizzabili grandi investimenti in strutture né l'inclusione degli impianti nel sistema portuale integrato di controllo degli accessi.

Sarebbe opportuno, piuttosto, la ridefinizione dei confini degli impianti portuali individuando stabilmente le zone dove è fisicamente possibile (in considerazione dell'adeguatezza dei fondali e delle banchine) l'ormeggio di chiatte fluviomarittime (che sono le uniche navi che attualmente

attraccano in darsena di città, di eventuali piccole navi da crociera e di altro naviglio che l'Autorità Marittima riterrà di far posizionare nel bacino di città.

In tal modo si potrebbero rielaborare valutazioni di security e relativi piani la cui attuazione dovrà necessariamente gravare sugli operatori interessati, siano essi imprese portuali o agenzie marittime.

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

Quanto al ruolo assegnato dal PNSM alla formazione, istruzione e familiarizzazione del personale che ha compiti di security, si ribadisce quanto già indicato nel POT 2008 e cioè che sono in corso i contatti con l'ente di formazione Il Sestante (di Confindustria Ravenna) per effettuare una prima serie di corsi con il sostegno dell'Autorità Portuale. Si è sempre in attesa che il Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno, rilascino le attestazioni agli istruttori di security previste dalla Scheda 6 del citato PNSM.

Cap. 8 - Ambiente e sistemi di gestione

Ambiente, sicurezza e qualità

L'Autorità Portuale di Ravenna nello svolgimento delle proprie attività attua quanto previsto dalla normativa nazionale ed europea in campo ambientale e persegue l'obiettivo della possibile armonizzazione tra sviluppo dell'attività portuale e pieno rispetto delle istanze ambientali.

Dalla sua istituzione l'Autorità Portuale di Ravenna ha aderito ad iniziative e promosso azioni a sostegno dello sviluppo sostenibile del porto quali l'introduzione di protocolli volontari, lo sviluppo di progetti di riqualificazione di aree portuali.

Continuo è quindi l'impegno ad individuare, promuovere e supportare azioni orientate ad uno sviluppo economico compatibile con l'ambiente, esercitate direttamente o attraverso la collaborazione di tutti gli attori istituzionali, sociali ed economici con i quali l'Autorità Portuale si interfaccia.

E' in questa ottica che recentemente è stato intrapreso il percorso per l'introduzione in Autorità Portuale di un sistema di gestione ambientale con l'obiettivo di acquisire nel corso del triennio a venire la certificazione ambientale ISO 14001 prima e procedere alla Registrazione EMAS poi del sistema stesso.

Per le medesimo motivazioni si è aderito al progetto relativo alla "valutazione di interventi di interesse nazionale per il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione delle emissioni nel settore portuale" che si sviluppa all'interno della convenzione MATTM – ENEA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare. Il progetto prevede di valutare la fattibilità tecnica per l'allacciamento alla rete elettrica delle navi in porto o alle eventuali tecnologie alternative di riduzione di emissioni in porto avvalendosi delle informazioni rese disponibili da alcuni tra i principali porti italiani.

Inoltre l'Autorità Portuale ha presentato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013 il progetto denominato SafePort – "Il porto e la gestione dei rischi industriali ed ambientali", che si propone di promuovere lo sviluppo di strategie e/o piani congiunti per la prevenzione e la riduzione dei rischi industriali ed ambientali, armonizzando i metodi ed i sistemi per la gestione e la tutela dell'ambiente.

Pianificazione della gestione dei rifiuti prodotti dalle navi

Per delineare un quadro di previsione sui rifiuti prodotti dalle navi nel porto di Ravenna, finalizzato alla pianificazione del sistema di gestione, nel Piano sono stati predisposti nel Piano reso operativo per la prima volta nel 2005 degli scenari pluriennali per le diverse tipologie di rifiuti, costruiti sulla base degli elementi emersi dal quadro conoscitivo.

Il periodo temporale preso in considerazione è di dieci anni complessivi come specificato dalla delibera Regionale n. 1.620 del 2001, con una revisione delle previsioni ogni tre anni, come dettato dal D.Lgs. 182/2003. Sulla base della qualità e quantità dei dati acquisiti ed analizzati nel quadro conoscitivo del Piano vigente, dati che presentavano alcune lacune e serie storiche limitate, è

risultato più che mai opportuno procedere ad una prima verifica delle ipotesi utilizzate nella definizione degli scenari, dopo il primo triennio di validità.

Non solo, il sistema descritto nel Piano vigente ha introdotto elementi di novità, derivanti da obblighi legislativi e dalla dotazione e organizzazione del servizio di raccolta, che hanno avuto bisogno di essere testati e collaudati.

La raccolta di dati relativi agli ultimi 3 anni conseguenti all'applicazione del Piano, ha permesso, quindi, di procedere ad una verifica ed aggiornamento degli scenari pluriennali di produzione dei rifiuti, sulla base dei quali verrà valutata nuovamente nel prossimo triennio l'idoneità degli impianti di raccolta.

Cap. 9 - Organizzazione dell'Autorità Portuale di Ravenna

9.1 Evoluzione ed adeguamento organizzativo dell'Ente

Negli anni più recenti l'impegno dell'Autorità Portuale si è sempre più concentrato su progetti complessi, con necessità di mettere in campo molteplici competenze anche interdisciplinari, con un elevato contenuto di innovazione tecnologica e, nell'output finale, una consistente componente di "servizio" ad uso di una platea più o meno vasta di utenti.

A livello organizzativo, tale maggiore complessità è stata fronteggiata cercando di ampliare le competenze complessivamente a disposizione dell'autorità portuale, introducendo figure nuove di coordinamento e di collegamento, specializzando ulteriormente alcune strutture ed effettuando accorpamenti tra altre.

In particolare con la Delibera n. 25 del Comitato Portuale del 18 luglio 2007 e successivo Ordine di Servizio n. 3 del 12.05.2008 sono state individuate due Direzioni, una Operativa ed una Tecnica, ed è stata creata l'Area "Progetti strategici". Successivamente, con la delibera del Comitato Portuale n. 7 del 26.03.2009, si è proceduto ad approvare un'integrazione alla pianta organica della Segreteria Tecnico-Operativa dell'Autorità Portuale di Ravenna rimodulandone l'assetto. Infine, con l'Ordine di Servizio n. 5 del 2.04.2009, il Segretario Generale ha impartito disposizioni operative in relazione al funzionamento organizzativo.

Giova anche ricordare che l'Autorità Portuale di Ravenna è prossima ad assumere su di sé alcune nuove competenze, già in capo all'Autorità Marittima. In particolare si tratta del pacchetto di funzioni inerenti la disciplina degli accessi in porto da parte di persone e veicoli e la regolamentazione delle aree a terra.

Va da sé che queste tematiche si intrecciano, da un lato, con quelle relative alla security portuale ed alla sicurezza del lavoro in porto e, dall'altro, con alcuni dei principali progetti sul porto; per fare alcuni esempi: la riqualificazione della darsena di città e dei *waterfront* di Marina di Ravenna e Porto Corsini.

L'impatto complessivo di tali nuove competenze deve essere affrontata, dal punto di vista organizzativo, facendo ricorso all'esperienza acquisita dalle professionalità oggi esistenti e sviluppandone tutte le potenzialità.

Pertanto, affinché le importanti modifiche ed integrazioni all'assetto della segreteria tecnico-operativa sortiscano la desiderata efficacia e si possano positivamente attivare le funzioni che stanno per essere trasferite in capo all'Autorità Portuale, occorre procedere ad un ulteriore passo per rendere ancora più reattiva l'organizzazione.

E' evidente, infatti, che i dipendenti con la qualifica di quadro possano, per le elevate competenze professionali di cui dispongono e per l'esperienza acquisita, e debbano sempre più contribuire, in modo originale ed anche in termini propositivi alle attività dell'Autorità Portuale sia in termini di obiettivi e progetti da portare all'attenzione degli organi decisionali, sia in termini di innovazione organizzativa delle rispettive strutture organizzative.

In questo quadro, un ruolo importante andrà svolto dagli impiegati di 1° livello e dai quadri B cui il contratto collettivo di lavoro assegna mansioni di rilievo per l'Ente.

Ciò, inoltre, consentirebbe maggiore possibilità che i delegati, dotati di maggiori e nuovi poteri e responsabilità, si sentano più motivati nello svolgere le loro mansioni ed apporterebbe energie nuove nell'esecuzione di diverse attività. In tale contesto potrebbe trovare un sicuro significato anche il superamento delle attuali rigide divisioni settoriali tra unità organizzative.

9.2 Prospettive di assetto delle Autorità Portuali a livello nazionale

Sono attualmente in corso i lavori per una modifica della legge n. 84/1994 istitutiva dell'Autorità Portuale.

Le bozze dell'articolato attualmente disponibili evidenziano la conferma di alcune scelte di fondo ed il tentativo di introdurre alcuni "correttivi" che, nelle intenzioni, dovrebbero aumentare il livello di "fluidità" e speditezza dell'attività procedimentale dell'ente.

Da un lato, viene chiarita la qualifica dell'Ente come di soggetto di diritto pubblico non economico e confermato il c.d. principio di separatezza, in forza del quale è inibito alle Autorità Portuali di svolgere, direttamente o indirettamente, operazioni portuali.

Benché venga espressamente prevista la possibilità di istituire dei "sistemi logistico portuali" – per altro subordinatamente al raggiungimento dell'intesa con la regione/i interessata/e - nulla è dato evincersi sulla loro natura, sui sistemi di relativa *governance*, su quale sia l'eventuale ripartizione delle competenze tra Autorità Portuale e Regione/i interessate, ecc. Il rischio fondato è che la previsione di cui trattasi sia destinata a rimanere sulla carta.

Vengono inoltre meglio specificati e rafforzati i poteri del Presidente che dovrebbe assumere sempre di più le vesti di vero e proprio "*manager*", con una forte valenza propulsiva relativamente all'attività dell'Ente di cui trattasi.

Di contro, è dato rilevarsi una forte "verticalizzazione" del rapporto che lega le Autorità Portuali con il proprio tradizionale Ministero di riferimento (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), non solo nella fase per così dire genetica, relativa alla nomina del presidente dell'Ente, ma anche nel corso dell'attività posta in essere dall'Amministrazione.

Trattasi questi ultimi di profili che probabilmente dovranno essere meglio "tarati" anche in ragione del fatto che, come noto, la materia dei trasporti rientra ora nel novero delle materie a c.d. competenza legislativa concorrente nel quale il ruolo delle Regioni non può essere meramente subvalente rispetto a quello esercitato dallo Stato, e per esso dagli organi dell'Amministrazione centrale.

Del pari, il principio di sussidiarietà e decentramento – parimenti assunto a dignità costituzionale con la riforma del 2001 del Titolo V della nostra Carta fondamentale – impone un'attenta considerazione di quello che sarà chiamato ad essere il ruolo degli Enti locali territoriali.

Con l'articolato normativo attualmente in discussione in Parlamento si vorrebbero, inoltre, adottare dei rimedi all'annoso problema rappresentato dai "tempi" di approvazione dei Piani Regolatori

Portuali, il cui esito conclusivo è spesso caratterizzato da un'incertezza non solo relativa al *quando*, ma in molti casi addirittura al *se*.

Sul punto, non si può allora non nascondere un certo grado di insoddisfazione, in quanto la procedura ipotizzata dalla norma è alquanto articolata essendo, tra l'altro, previsti tutta una serie di obblighi procedurali che indubbiamente – ancorché inevitabilmente ossequiosi ai principi di trasparenza e partecipazioni dell'azione amministrativa – allungano i tempi del procedimento. A “compensazione” viene espressamente stabilito che tutti i termini sono perentori e che i pareri da rilasciarsi sono assoggettati ad un regime di “silenzio assenso”. Rimane la necessità dell'intesa con il Comune ma non si fa più riferimento alla compatibilità della PRP con gli strumenti urbanistici; di contro si prevede che il PRP debba essere adottato in coerenza con quanto previsto da un non meglio precisato “Piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale”.

Profondamente modificato è, anche, la disposizioni dell'attuale articolo 18 in materia di rilascio delle concessioni di aree e banchine portuali.

Al di là dello “scontato” riferimento all'esigenza di rispettare, nel procedimento di rilascio, i principi concorsuali dell'evidenza pubblica, preoccupa la previsioni di consentire al concessionario un vero e proprio “spezzatino” del ciclo produttivo. E' infatti prevista la facoltà, se pure subordinatamente all'autorizzazione dell'Autorità Portuale, di procedere a sub-concessioni e a sub-affidamenti di varia tipologia, estensione e natura destinati sicuramente a creare delicati problemi con riferimento alle procedure di controllo ed alle condizioni di sicurezza del lavoro.

Forse meritevole di ulteriore meditazione è anche la previsione di prevedere a livello delle singole Autorità Portuali – e non già a livello nazionale, e quindi unitario ed uniforme – l'attività di produzione delle norme e regole destinate a disciplinare i procedimenti di assegnazione - ed i relativi termini e condizioni (anche sotto l'aspetto sanzionatorio) – con riferimento ai provvedimenti concessori.

Tutta da giocare, infine, è la partita più importante, vale a dire quella relativa all'autonomia finanziaria dei singoli Enti: qualsiasi legge di riforma, per definirsi tale, non può infatti prescindere dall'attuazione di un regime di autonomia finanziaria seria ed effettiva, tale da consentire agli Enti portuali di finanziare – e recuperare così il *gap* che ci separa dai nostri principali *competitors* europei ed internazionali – l'infrastrutturazione dei nostri sistemi portuali.