



AUTORITÀ PORTUALE DI RAVENNA

PIANO OPERATIVO TRIENNALE

Revisione Annuale

2011 - 2013

Approvato con Delibera n. 4
Comitato Portuale del 19 Aprile 2011

INTRODUZIONE

Il quadro nazionale entro cui collocare le scelte di questo Piano Operativo Triennale per gli investimenti nelle infrastrutture portuali di Ravenna è caratterizzato da una estrema scarsità di risorse pubbliche statali e dalla sostanziale carenza di una chiara politica nazionale dei trasporti, ed in particolare dei porti. Anche il recente “Allegato Infrastrutture” prodotto dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, è alquanto carente al proposito, anche se riconosce e prevede interventi sul porto di Ravenna (peraltro con risorse ancora da reperire). Naturalmente, l’assenza di tale politica non può costituire un vincolo al perseguimento per il sistema portuale e per l’Autorità Portuale di un disegno di ampio respiro che tenga conto delle oggettive potenzialità del porto, particolarmente alla luce delle prospettive che possono aprirsi per l’insieme dei porti del Nord Adriatico, specie dopo la nascita del NAPA. I problemi del nostro porto, che la crisi ha reso più evidenti, e le sue molte e forti potenzialità, fanno sì che occorra comunque mettere in campo una strategia che inizi a produrre risultati (opere, azioni, iniziative) da subito, ma che si inquadri anche in un percorso strategico di medio-lungo periodo. Il PRP, approvato il 3/2/2010 e ora in attesa solo del completamento della V.I.A. per le relative opere, è il contesto di pianificazione in cui collocare tale strategia. Il presente P.O.T. vuole esserne lo strumento di programmazione per il prossimo triennio.

L’Autorità Portuale di Ravenna ha intrapreso negli ultimi mesi un percorso - che vuole mettere a sistema e tradurre in precisi strumenti di programmazione con il presente Piano Operativo – per reperire una parte di risorse pubbliche statali, per attivare risorse proprie attraverso il ricorso ad un mutuo e attraverso altre operazioni finanziarie, e per mobilitare capitali privati da destinare a opere di deciso potenziamento dell’infrastruttura portuale, ad iniziare dall’ulteriore approfondimento dei fondali del canale portuale, nella consapevolezza che qualsiasi strategia di sviluppo del porto passa in ogni caso attraverso tale potenziamento. È altrettanto evidente, però, che migliori infrastrutture non bastano da sole a garantire quegli obiettivi su cui da tempo l’Autorità Portuale, le Istituzioni, la comunità portuale, stanno cercando di convergere: diversificazione merceologica, ricerca di partner commerciali, e di prodotti ad alto valore unitario capaci di creare indotto, crescita nel settore della logistica.

Per attivare questo percorso, l’Autorità Portuale si è coerentemente mossa in alcune direzioni:

- 1) si è cercato – insieme alla Regione e alle istituzioni locali - e ottenuto l’impegno del Governo a mettere a disposizione un primo parziale stralcio dei finanziamenti necessari al potenziamento dell’infrastruttura portuale, sulla base di quanto contenuto e confermato negli ultimi anni negli strumenti nazionali di

programmazione, che prevedevano consistenti interventi sulla piattaforma logistica facente capo all'hub portuale di Ravenna. Tali previsioni – più volte confermate ma sempre con l'indicazioni che le risorse sarebbero state da reperire – comportavano costi complessivi superiori ai 240 milioni di €. Di questi, l'impegno assunto dal Governo riguarda una porzione assai limitata, dell'ordine di 70 milioni. L'impegno assunto dall'Autorità Portuale verso il Governo è stato viceversa quello di dimostrare il "ritorno" dell'investimento pubblico attraverso la presentazione di piani industriali e commerciali da parte delle imprese portuali, che motivino l'impegno pubblico.

- 2) A tal fine l'Autorità Portuale ha intrapreso una fitta serie di incontri con le imprese portuali e le loro rappresentanze, per acquisire tali piani e progetti, che non siano generici impegni, ma siano supportati da precise previsioni circa i traffici, le merceologie, le destinazioni e provenienze, i benefici in termini di indotto, ecc... ed anche la disponibilità dei privati a concorrere all'investimento con interventi propri sulle aree di loro competenza. Tutto ciò anche al fine di individuare le priorità di intervento, nella piena consapevolezza che le risorse prospettate dal Governo – a cui si aggiungeranno risorse proprie dell'Autorità Portuale – non saranno comunque in grado di coprire l'intero fabbisogno. Tale fitta serie di incontri ha dato luogo a un confronto in ogni caso utile a definire il quadro e il profili degli impegni degli operatori portuali per i prossimi anni.
- 3) L'Autorità Portuale si è impegnata col bilancio previsionale 2011 approvato dal Comitato Portuale il 25.11.2010 ad assumere un mutuo che attiverà risorse per almeno trenta milioni di Euro. Oltre a ciò, l'Autorità è intenzionata a compiere durante il periodo interessato altre operazioni capaci di mobilitare ulteriori risorse per alcune decine di milioni.

Con tali risorse sarà possibile in primo luogo portare a termine l'approfondimento del canale Candiano a -11.50 fino al bacino di San Vitale, apportando benefici alla maggior parte dei terminal portuali. Oltre a tale primo obiettivo, la modulazione dei successivi interventi avverrà sulla base dell'incrocio tra i programmi presentati e le fattibilità tecnico-economiche dei vari stralci di intervento. È fin da ora ipotizzabile una serie progressiva di ulteriori approfondimenti, specie fino al bacino Trattaroli, per il quale il PRP prevede fondali a -14.50 e presso il quale è stata riproposta recentemente la nuova collocazione del terminal container. Attraverso tale percorso si dovrebbero inoltre attivare importanti risorse private. L'Autorità Portuale ha già iniziato a dare corso alle progettazioni necessari alle opere citate. Altre progettazioni potranno essere predisposte direttamente dagli operatori.

Questo è l'asse centrale del presente P.O.T., ma non vanno dimenticate le azioni su una serie di altri versanti che vanno dalla promozione del porto sui mercati di riferimento e a livello europeo dall'impegno per lo sviluppo del settore crociere, al contributo alla nascita della "cittadella della nautica", allo sviluppo dei waterfront, alle iniziative per incrementare

l'efficienza dei servizi pubblici di controllo, all'aumento della sicurezza e della qualità del lavoro portuale.

Cap. 1 - Scenari di riferimento

1.1 Traffici e posizionamento

Dopo un anno di gravissima crisi, l'economia mondiale presenta segnali per una ripresa sostenuta per il 2010 e per il 2011 nonostante restino alti i rischi di possibili rallentamenti.

Molte delle economie avanzate, infatti, ed alcuni Paesi emergenti, sono ancora impegnati in processi di aggiustamento, comprensivi di bilanciamento del settore immobiliare, di stabilizzazione e conseguente riduzione del debito pubblico, di riforme nel settore finanziario. In molte economie è proprio il settore finanziario che resta ancora vulnerabile agli shock e la crescita appare rallentata anche in relazione al cessare delle politiche di stimolo attuate dai diversi Governi durante i mesi più pesanti della recessione.

La ripresa resta guidata dalle economie emergenti, soprattutto da quelle asiatiche.

Il Fondo Monetario Internazionale (FMI), nell'aggiornamento del World Economic Outlook, prevede che il prodotto interno lordo mondiale crescerà del 4,8% nel 2010 e 4,2% nel 2011, con un temporaneo rallentamento nella seconda metà del 2010 e nella prima metà del 2011.

Gli Stati Uniti, crescendo del 2,6% nel 2010 e del 2,3% nel 2011, correranno più veloci dei Paesi dell'Area dell'Euro, sulla quale invece grava la crisi del debito in alcuni Paesi, che si espanderà quest'anno dell'1,7% e il prossimo dell'1,5%.

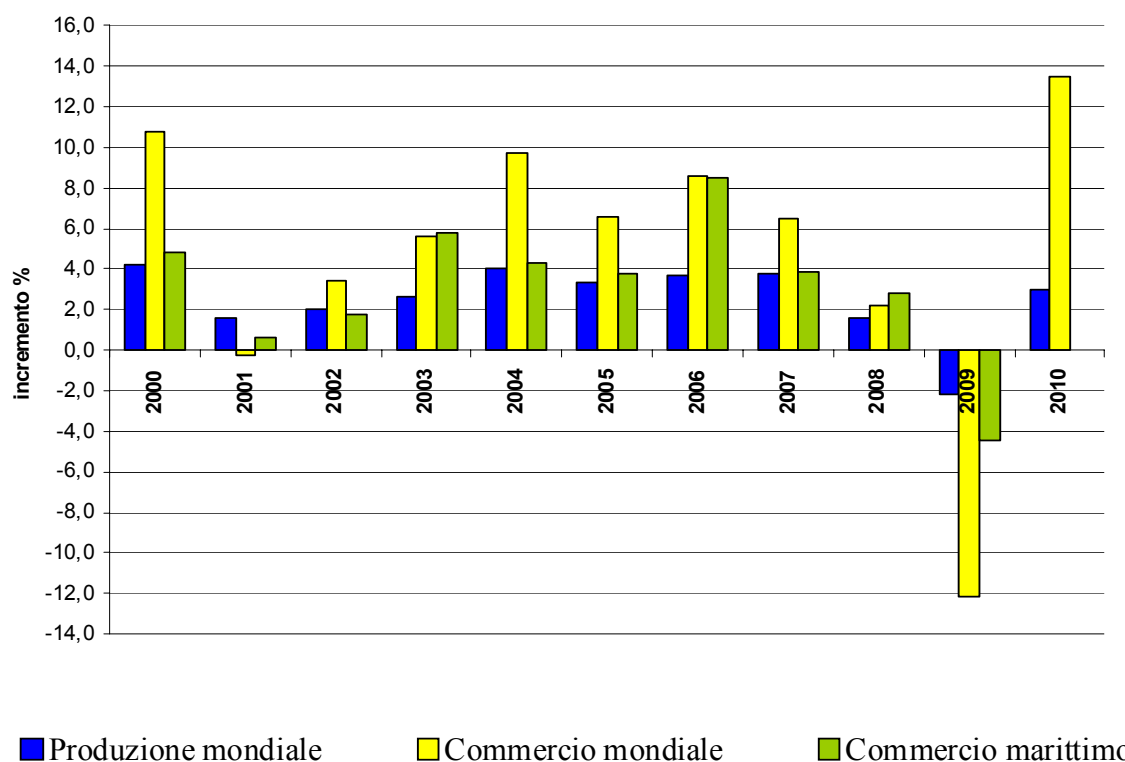
Per l'Italia il FMI prevede una crescita dell'1,0% sia per il 2010 che per il 2011.

Andamento economia mondiale (ottobre 2010)

PIL	2009	2010	2011
Mondo	-0,6	4,8	4,2
Economie avanzate	-3,2	2,7	2,2
USA	-2,6	2,6	2,3
Area Euro	-4,1	1,7	1,5
Germania	-4,7	3,3	2,0
Francia	-2,5	1,6	1,6
Italia	-5,0	1,0	1,0
Spagna	-3,7	-0,3	0,7
Gran Bretagna	-4,9	1,7	2,0
Giappone	-5,2	2,8	1,5
Russia	-7,9	4,0	4,3
Cina	9,1	10,5	9,6
India	5,7	9,7	8,4
Commercio estero	-11,0	11,4	7,0

Fonte: FMI

Produzione mondiale, commercio estero, commercio marittimo



Fonte: WTO, UNCTAD

In relazione all'andamento del commercio mondiale, il WTO ha recentemente rivisto al rialzo le proiezioni di crescita del volume degli scambi e prevede un aumento record del 13,5% per il 2010. I flussi commerciali nel mondo sono ripresi più rapidamente del previsto, afferma una nota del WTO. Mentre le stime pubblicate in marzo, infatti, prevedevano un aumento del 10%, secondo le più recenti previsioni, per il 2010 le esportazioni di merci delle economie sviluppate dovrebbero registrare un +11,5% in volume, mentre il resto del mondo dovrebbe segnare un +16,5%. Si tratterebbe in questo modo dell'incremento annuo del commercio più consistente a partire dal 1950, anche se non si può ignorare che nel 2009 le esportazioni mondiali erano crollate del 12,2%.

Il commercio marittimo mondiale – secondo l'UNCTAD – nel 2009 è calato del 4,5%.

A risentire maggiormente della crisi sono state le “altre merci secche” (in particolare quelle containerizzate) che sono diminuite del 9% mentre un calo del 3% è avvenuto per le rinfuse liquide ed addirittura un leggero aumento (+1,6%) per le c.d. “cinque principali rinfuse solide” (cioè minerale di ferro, grano, carbone, bauxite/allumina e fosfato) grazie soprattutto ai quantitativi di minerale di ferro e carbone importati dalla Cina.

Il settore dei contenitori, dopo una crescita media che negli ultimi due decenni era stata del 10% all'anno, nel 2009 è diminuito del 9% movimentando 124 milioni di TEUs per un complessivo di quasi 1,2 miliardi di tonnellate (il 15% del totale mondiale).

I traffici marittimi nel 2010 sono stati positivamente influenzati dalla ripresa in atto dell'economia mondiale. Secondo gli analisti inglesi della Clarkson Research il commercio marittimo mondiale dovrebbe aumentare nell'anno del 5,2% mentre il traffico contenitori dell'11,5%.

Per il prossimo futuro permangono tuttavia forti preoccupazioni relative allo squilibrio tra domanda ed offerta di servizi marittimi, generato dal quantitativo di nuovo naviglio che dovrebbe essere immesso sul mercato.

Il **commercio internazionale dell'Italia** nei primi nove mesi del 2010 (fonte: ISTAT), è aumentato in termini di volumi dell'8,5% per quanto riguarda le esportazioni e del 10,8% per le importazioni. In particolare con i Paesi UE gli scambi in volume sono aumentati del 7,1% per l'export e dell'11,5% per l'import, mentre con i Paesi extra Ue gli incrementi sono stati del 10,4% per l'export e del 10,9% per l'import.

A livello europeo le principali portualità mostrano tutte segni positivi sia come tonnellaggio movimentato che con riferimento alla componente contenitori ed anche le notizie riguardanti i principali porti asiatici e nord-americani del comparto riflettono la medesima situazione.

I° SEMESTRE ANNO 2010				
	MERCE	DIFFERENZE %	CONTENITORI	DIFFERENZE %
	(milioni tonn.)	2010 VS 2009	(milioni TEUs)	2010 VS 2009
Porti Spagnoli	207,1	2,5%	6,1	5,3%
Porti Inglesi	243,3	0,2%	n.d.	
Porti Francesi (8 principali)	138,5	2,2%	1,9	6,7%
Porti Tedeschi	138,1	8,1%	6,2	6,4%
Rotterdam	213,0	14,8%	5,4	18,0%
Anversa	86,9	12,7%	4,2	16,2%
Amburgo	58,6	8,1%	3,7	4,3%
Marsiglia	44,6	8,4%	0,5	17,4%
Brema/Bremerhaven	34,4	18,2%	2,4	11,4%

Fonte: stampa specializzata

Da segnalare che le informazioni preliminari relative a Rotterdam confermano lo scalo olandese quale principale porto europeo e, con una movimentazione complessiva nell'intero 2010 di circa 430 milioni di tonnellate, lo vedono stabilire il nuovo record di traffico rispetto al precedente primato del 2008.

A livello nazionale, secondo i dati diffusi da Assoporti e relativi ai principali porti italiani, si sono riscontrati segnali positivi sia per la merce che per i contenitori movimentati.

Gli unici cali significativi sono relativi al traffico container registrato nei porti di transhipment.

In questo settore si registrano tuttavia dinamiche di sviluppo differenti tra i porti dell'Arco Tirreno e quelli dell'Alto Adriatico. In particolare i porti liguri sono cresciuti tutti a doppia cifra mentre in Adriatico va segnalata la performance del porto sloveno di Koper che ha preso il posto di Venezia in prima posizione della graduatoria complessiva superando già nei primi giorni di novembre la quota di 400.000 TEUs.

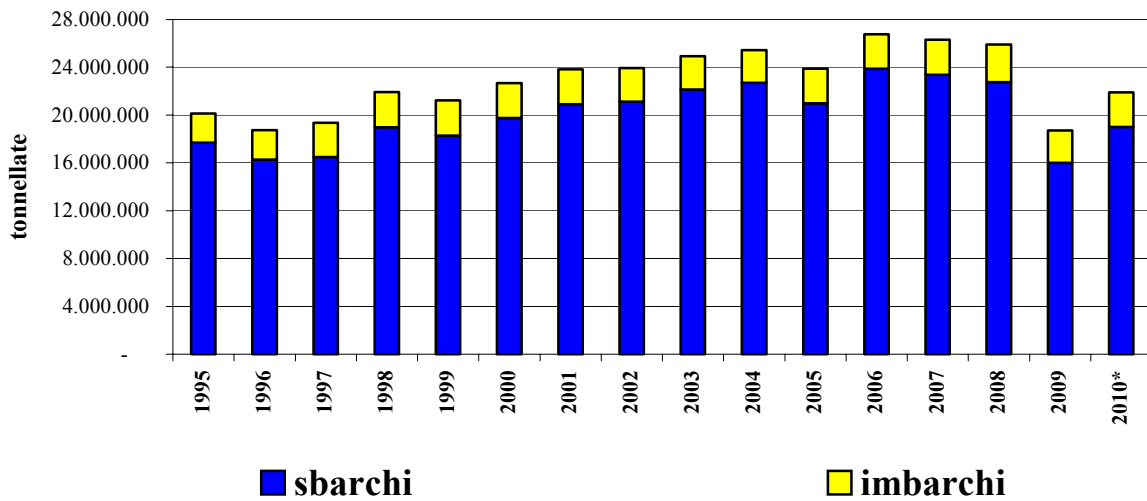
MOVIMENTI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI										
MIGLIAIA DI TONNELLATE / TEUs										
	PRIMO SEMESTRE ANNO 2010					DIFFERENZE % 2010 VS 2009				
	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie	Totale	Container (TEUs)	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie	Totale	Container (TEUs)
Genova	9.376	2.324	12.906	24.606	859.894	-11,8%	41,0%	13,3%	3,9%	12,5%
Livorno	4.818	397	9.823	15.038	290.807	42,3%	19,4%	3,4%	13,7%	7,4%
La Spezia	1.156	937	6.772	8.865	613.198	26,9%	77,8%	17,1%	22,7%	21,8%
Savona-Vado	3.759	1.606	2.153	7.518	109.034	1,8%	0,4%	13,7%	4,6%	20,3%
Napoli	2.635	2.280	4.969	9.884	269.911	68,9%	24,6%	9,6%	24,7%	19,6%
Ancona	2.108	495	1.590	4.193	53.235	-6,3%	-22,8%	13,1%	-2,4%	4,4%
Ravenna	2.411	4.564	3.688	10.663	93.655	5,1%	3,2%	31,1%	11,9%	-2,7%
Venezia	5.678	3.467	3.948	13.094	182.007	-2,6%	-8,2%	7,4%	-1,4%	-2,1%
Trieste	16.802	777	4.950	22.529	146.418	1,1%	10,0%	31,9%	6,8%	3,3%
Gioia Tauro (*)	214	41	13.551	13.806	1.359.059	-2,3%	24,7%	-14,0%	-13,7%	-14,1%
Cagliari-Sar.	12.082	162	5.212	17.455	314.398	-1,1%	-20,3%	-5,3%	-2,6%	-18,3%
Taranto	2.793	8.725	5.599	17.117	288.394	-26,7%	96,4%	26,1%	34,9%	-26,9%
TOTALE	91.033	38.532	99.433	228.998	4.752.651	0,6%	25,4%	5,5%	6,3%	-2,3%

Fonte: dati Assoporti; (*) stima

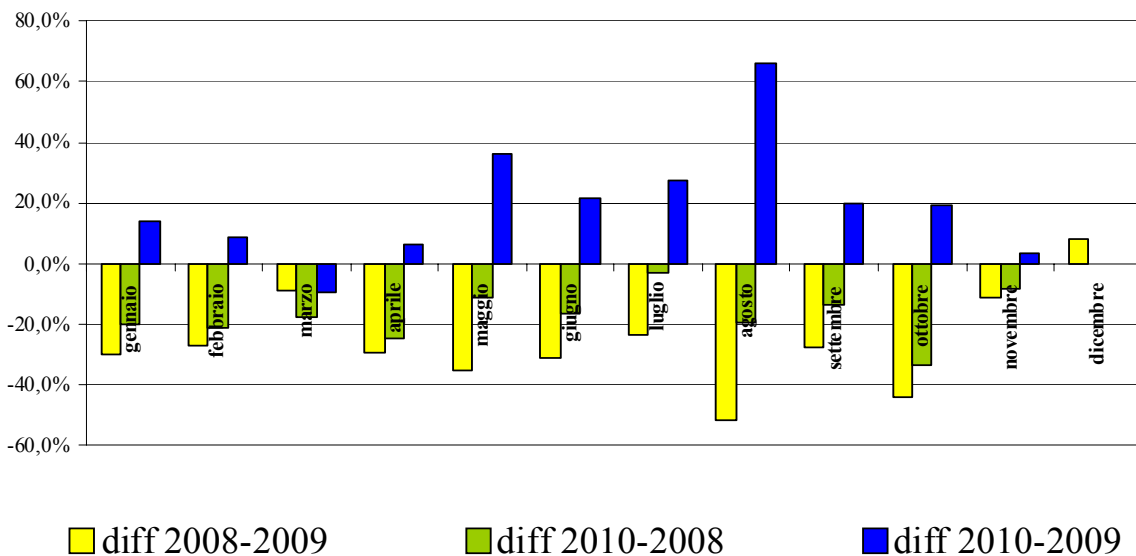
Per quanto riguarda il **porto di Ravenna**, l'anno 2009 aveva riportato indietro i volumi di merci movimentate indicativamente sui valori del biennio 1996-1997.

Il 2010, invece, ha invertito la tendenza negativa consentendo al porto di recuperare oltre il 50% di quanto perduto l'anno precedente rispetto ai valori medi registrati negli ultimi 10 anni. Ciò anche se il dato mensile si presenta sistematicamente più basso rispetto a quello del 2008.

Serie storica traffico porto di Ravenna



Differenza % mensile nel porto di Ravenna



Nei primi 11 mesi del 2010 il porto di Ravenna ha registrato un traffico merci di quasi 20,1 milioni di tonnellate, in aumento del 17,8% (+3 milioni di tonnellate) rispetto al 2009.

L'incremento rispetto allo scorso anno è stato del 3,5% nel primo trimestre, del 20,9% nel secondo e del 35,1% nel terzo.

Il numero di navi attraccate è stato di 3.135, pari a 159 (+5%) in più rispetto allo scorso anno. L'aumento più significativo è per le merci secche, ovvero merci in colli e rinfuse solide, che hanno registrato un incremento del 25,1% (pari ad oltre 2,5 milioni di tonnellate in più).

Fra queste, la crescita più consistente è per i prodotti metallurgici, passati da 2,2 a 3,7 milioni di tonnellate (+63,9%). Tale aumento è imputabile per lo più alle importazioni di coils, pari a oltre 3,5 milioni di tonnellate. I Paesi di provenienza da cui si sono registrati i differenziali positivi più significativi sono Cina, Germania e Russia.

Consistente anche l'aumento della movimentazione di minerali greggi e materiali da costruzione (+26,4%) che sono passati da 3,4 a 4,4 milioni di tonnellate. Nel 2010 si è infatti riscontrato, solo per le importazioni di materie prime per le ceramiche, quasi 1,1 milioni di tonnellate in più. A registrare i maggiori aumenti sono stati Turchia e Ucraina, Paesi che rappresentano oltre il 90% delle provenienze. Il risultato positivo viene confermato anche dai dati diffusi da Assopiastrelle che descrivono una netta inversione di tendenza rispetto alla produzione del 2009.

Per quanto riguarda le derrate alimentari e i prodotti agricoli, si è registrato per entrambe le categorie una sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente, con tassi di crescita attorno al 2%.

Per quanto riguarda le rinfuse liquide si è registrato un +6,7%, dovuto in particolare ad una crescita di 166 mila tonnellate di prodotti chimici.

La movimentazione container è stata pari a 168.174 TEUs, quasi 3.600 (-2,1%) in meno rispetto al 2009. Si è assistito tuttavia ad un forte squilibrio nell'andamento tra contenitori pieni e vuoti dove i primi sono aumentati del 2,2% ed i secondi sono diminuiti del 18,2%.

Ora la quota di contenitori vuoti rappresenta il 18% del totale portuale (era il 21% nel 2009). Buono il traffico delle autovetture che sono risultate 21.175 unità rispetto alle 12.245 dello scorso anno (+73%).

Il traffico di trailer/rotabili vede una crescita complessiva del 18% grazie soprattutto ai 6.000 pezzi movimentati nei mesi in cui è stata operativa la linea Ravenna-Corinto. Stabile il traffico sulla relazione Ravenna-Catania con valori in linea rispetto a quelli dello scorso anno. Nella Tabella che segue viene riportata la graduatoria dei porti europei nel 2009 – con l'indicazione dei primi 5 porti nonché dei porti italiani presenti nella Top 20 - a seconda delle modalità di condizionamento.

Ravenna, pur in presenza di una forte contrazione dei traffici, conferma la sua presenza sia nella graduatoria delle rinfuse solide (dove addirittura guadagna quattro posizioni rispetto al 2008) che in quella delle merci varie non unitizzate (dove invece ne perde otto rispetto all'anno precedente).

Classifica Top 20 porti europei 2009 – ESTRATTO (dati in milioni di tonnellate)

Rinfuse Liquide			Rinfuse solide			Merce varia convenzionale		
Rank	Porto	Quantità	Rank	Porto	Quantità	Rank	Porto	Quantità
1	Rotterdam	189,25	1	Rotterdam	62,86	1	Antwerp	10,17
2	Marseille	60,20	2	Amsterdam	32,52	2	Rotterdam	9,22
3	Bergen	50,65	3	Hamburg	22,17	3	Dunkerque	6,58
4	Le Havre	45,58	4	Grimsby & Imm.	18,72	4	Vlissingen	4,54
5	Antwerp	38,98	5	Riga	18,47	5	Valencia	3,98
8	Trieste	34,94	6	Taranto	18,11	6	Taranto	3,54
13	Porto Foxi	23,60	9	Ravenna	14,20	12	Venezia	2,31
14	Augusta	23,29	16	Venezia	10,00	13	Monfalcone	2,29
18	Genova	20,81	20	Savona	8,89	18	Ravenna	2,03

Merce varia in contenitore			Merce varia su ro-ro		
Rank	Porto	Quantità	Rank	Porto	Quantità
1	Rotterdam	77,80	1	Dover	24,69
2	Antwerp	71,14	2	Calais	18,49
3	Hamburg	55,63	3	Luebeck	13,95
4	Bremerhaven	39,55	4	Zeebrugge	13,00
5	Valencia	35,08	5	Grimsby & Imm.	12,88
6	Gioia Tauro	34,12	8	Olbia	8,61
11	Genova	13,81	12	Livorno	6,79
17	La Spezia	6,79	17	Genova	4,69
18	Taranto	5,93			

Fonte: elaborazioni AP su dati EUROSTAT

1.2 Scenario programmatico

1.2.1 - Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013

L'Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013 (nel seguito l'Allegato) rappresenta il principale strumento nazionale di pianificazione e programmazione in materia di infrastrutture e trasporti.

La revisione 2010 di tale Documento fissa due distinte scadenze temporali, l'una di breve periodo (2010), l'altra di lungo periodo (2020). Ciò perché l'assetto infrastrutturale che si riuscirà a costruire entro il 2020 appare in stretta relazione con i programmi ed le scelte che sarà possibile concepire in un futuro quanto mai prossimo (cioè oggi).

Per quanto riguarda i porti l'Allegato rileva che: *“proprio la storia recente dei porti nord adriatici (Koper, Trieste, Venezia) dimostra quanto sia decisivo il treno nell'assicurare la competitività di uno scalo, soprattutto nei traffici container. Sicché, se l'Italia deve cercare di giocare le sue carte ora e subito varrebbe la pena che **concentrasse i suoi sforzi piuttosto sui link che sui nodes**, cercando di strappare finanziamenti europei per i collegamenti retroportuali ed affidandosi all'iniziativa privata per il potenziamento delle infrastrutture portuali”*.

Il tema della contrapposizione tra porti del Nord Europa e quelli del Mediterraneo dovrebbe prevedere l'erogazione *“di incentivi perché il mercato abbandoni la pratica attuale (il percorso più lungo non è sempre il più costoso per il cliente). Si dovrebbe passare, cioè, da una visione <market driver> a una visione <policy driver>. Il problema, com'è noto, non è solo di infrastrutture portuali ma anche di collegamenti retroportuali”*. Ciò anche perché: *“prevedere, in dieci anni, una rivoluzione culturale che annulli questa rendita di posizione posseduta dal Nord Europa significa disegnare uno scenario al 2020 non solo utopico ma, sicuramente, privo di ogni attendibilità gestionale”*.

Nasce quindi una necessità obbligata *“è possibile disegnare uno scenario al 2020 solo se si è in grado di garantire, con la massima urgenza, una rilettura integrale non solo della componente infrastrutturale della offerta quanto e, soprattutto, della componente gestionale”*.

I pilastri su cui poggia la strategia di lungo periodo si fondano su alcuni punti:

1. il modello porto – retroporto (inteso come collegamento tra il porto e la rete e non come collegamento punto-punto);
2. le concessioni degli spazi portuali (necessità di tempi e regole chiare per quelle in essere e di piani di sviluppo per i concessionari);
3. la interazione tra treno blocco e gestore portuale (intesa come incapacità di fare rete tra porto e impresa ferroviaria sia sotto il profilo infrastrutturale che di servizio);
4. gli incentivi all'uso della modalità marittima (non solo ecobonus ma anche radicali cambiamenti nelle supply chain);
5. il ricorso ai Sistemi di Trasporto Intelligenti (fondamentali per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità, efficienza, sicurezza e compatibilità ambientale).

Quanto sopra dovrà trovare sostanza all'interno del redigendo Piano per la Logistica (rif. specifico paragrafo).

L'Allegato segnala l'importanza di costruire un quadro finanziario di risorse certe al quale attingere secondo un elenco circoscritto di priorità ben definite. In particolare, per quanto riguarda i porti: *“lo strumento pianificatorio dovrebbe possedere due specifiche caratteristiche: una tipicamente legata alla chiara utilizzazione delle aree, l'altra legata alla trasparente rappresentazione di un Piano Economico Finanziario in cui l'intervento pubblico garantisca non la realizzazione di determinati interventi ma solo una soglia percentuale nella infrastrutturazione dell'impianto. Una soglia percentuale che non deve superare mai il limite del 30%”*. Ciò perché *“la partecipazione pubblica nella infrastrutturazione non può più essere totale, specialmente per una offerta infrastrutturale, come quella relativa alla portualità, in cui, in molti casi, ricorrono vere e misurabili condizioni di bancabilità degli investimenti, di convenienza gestionale. Questo significa che se per alcuni porti non emergessero condizioni di reale convenienza verrebbe meno la titolarità di una classifica che ha finora legittimato le varie Autorità Portuali. Sicuramente in una logica liberista e priva di condizionamenti localistici bisognerebbe annullare strutture gestionali prive di un reale **marginale operativo netto**. Purtroppo un simile corretto processo decisionale troverebbe sostanziali blocchi procedurali per cui unico possibile tentativo per rendere bancabili determinati impianti, è ricorrere alla organizzazione per < sistema > (basata*

sull'individuazione di 3 famiglie di porti a seconda del valore aggiunto prodotto n.d.r.)". E ancora: *“supponiamo però che tale ipotesi di rivisitazione sostanziale dell'attuale offerta portuale non sia accettata perché mette in crisi la ormai consolidata articolazione attuale delle Autorità portuali, allora, purtroppo, nell'arco di un quinquennio la offerta portuale del Paese sarà estranea ad ogni forma di competitività. Una scelta che non volesse, magari per fasi, dare corso a tale cambiamento non solo sarebbe miope ma annullerebbe le potenzialità reali degli impianti portuali del Paese che si ritiene, a ragione, attualmente competitivi. D'altra parte non possiamo non prendere atto della ricerca effettuata dalla Commissione Europea sui porti candidati ad essere i porti chiave della Comunità. Tale ricerca ha identificato 40 impianti portuali. L'Italia è presente con i porti di Genova, La Spezia, Venezia, Trieste, Ravenna, Gioia Tauro, Taranto, Bari e Brindisi”*.

L'Allegato ritiene altresì opportuno, in tale contesto, agevolare la possibilità, per le Autorità Portuali, di ricorrere, comunque, a forme di compartecipazione del capitale privato, anche secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto. Tale nuovo sistema di finanziamento potrà così verosimilmente permettere l'avvio di quel processo di infrastrutturazione portuale che continua comunque ad apparire come imprescindibile per un adeguato sviluppo dei traffici marittimi e per il recupero di competitività del settore (allo scopo vengono citati gli esempi dei porti di Savona e Napoli).

In tema di Reti TEN-T l'Allegato ribadisce la valenza dei quattro corridoi che già interessano l'Italia (il n. 1 Berlino-Palermo; il n. 6 Lisbona-Kiev; il n. 24 Genova-Rotterdam e il n. 21 le Autostrade del Mare) a cui si aggiunge il n. 8 (Bari-Varna con estensione fino a Napoli) che verrà proposto alla Commissione Europea alla luce dei processi di revisione in corso delle Reti stesse. Nulla, purtroppo, figura in relazione all'inserimento nella medesima Rete del Corridoio Adriatico-Baltico (da Gdank a Bologna/Ravenna via Vienna) ed alle potenzialità che tale Asse potrebbe rappresentare per i porti del Nord Adriatico.

L'Allegato rileva inoltre il ruolo strategico del bacino Mediterraneo per l'economia dell'UE ed in questo contesto segnala l'importanza delle Autostrade del Mare non solo in termini di collegamenti e relazioni ma anche per la valenza ambientale di tale modalità.

A tale proposito viene proposta la realizzazione di un Master Plan Euromediterraneo per rivedere in modo organico l'assetto dell'offerta portuale e retroportuale in cui: *“quando invociamo per Genova, Venezia e Trieste la necessità di una interazione con i Corridoi comunitari e parliamo di <portualità di corridoio> non ricerchiamo un banale nominalismo ma tentiamo di far capire la urgenza che tali realtà portuali hanno di interagire con i cordoni ombelicali che li collegano non con la città di Genova o con quella di Trieste ma con il Sempione, con il Brennero, con Monaco, con Basilea, cioè con teatri economici lontani dalla realtà geografica in cui i porti sono ubicati. Sarebbe opportuno costituire Società capaci di ottimizzare al massimo i vantaggi prodotti dai vari <Corridoi comunitari plurimodali>. Società che si configurano, come soggetti catalizzatori delle attività e delle rendite che, nell'intorno del corridoio o in alcuni nodi particolari dello stesso, riescono ad attivare”*.

In merito alla organizzazione della gestione portuale l'Allegato prevede che entro la fine del 2010 sia necessario produrre un documento organico sulla offerta portuale ed interportuale

italiana. A tal fine si propone di istituire, entro il 15 ottobre 2010, una “Cabina di Regia” presso il MIT (a gennaio 2011 tale organismo non è stato ancora attivato). Il quadro strategico risultante dai lavori di tale organismo dovrà contenere un Piano Fonti-Impieghi in cui dovranno essere individuate quelle azioni infrastrutturali che possono ritenersi bancabili e quindi possono essere realizzate, in toto o in parte, con capitali privati. La Cabina dovrà inoltre definire le interazioni tra portualità e retroportualità nel rispetto del concetto di Piastra Logistica nonché una serie di provvedimenti per il rilancio delle Autostrade del Mare identificando un apposito Fondo Rotativo finalizzato all’abbattimento dei vincoli dell’”ultimo miglio”.

Nella sua prima versione (licenziata dal Governo nel settembre scorso), l’Allegato aveva escluso il porto di Ravenna dalla lista dei porti beneficiari di risorse pubbliche. In una fase successiva, tuttavia, attraverso l’Intesa tra lo Stato e la Conferenza Unificata delle Regioni (4 novembre 2010), il documento base è stato emendato ed oggi, all’interno degli interventi di cui alla c.d. Tabella 1 (che rappresenta la condizione necessaria ma non sufficiente per l’ottenimento di fondi statali) è stata inserita, su richiesta della Regione Emilia-Romagna, la voce “Realizzazione approfondimento fondali a – 14.50 metri e sistemazione banchine” (con l’Autorità Portuale di Ravenna indicato come soggetto Aggiudicatore) per la quale è stato definito un costo di 70 milioni di euro con la precisazione che tali somme sono da intendersi come interamente da reperire.

1.2.2 - Scenari possibili per il Nord Adriatico

Nell’ultimo anno è venuta sviluppandosi una crescente attenzione alle potenzialità del Nord Adriatico, specificamente nel settore dei contenitori, ma non solo. Tale attenzione deriva dalla consapevolezza della natura imponente, non transitoria e destinata a crescere nel tempo, dell’interscambio tra Europa e Far East sia in importazione di materie prime e prodotti, ma anche in export di prodotti, macchinari, ecc.. Tale tendenza riguarda l’intera Europa, specie quella centrale e anche le parti in più veloce sviluppo della un tempo Europa dell’Est. Naturale quindi che, in tale ottica, il Mediterraneo riconfermi e accentui una funzione di assoluto rilievo nelle rotte intercontinentali. Non più solo, però, (come avvenne a partire dagli anni novanta) come fondamentale ma semplice punto di passaggio dal Far East al Nord Europa e come sede dell’inoltro verso i mercati del sud Europa. Emergono con più chiarezza due fenomeni. In primo luogo il forte sviluppo di grandi hub nella sponda meridionale del Mediterraneo, sfruttando la ricchezza di spazi e il basso costo del lavoro. Hub capaci di servire potenzialmente ben più che i bacini economici del sud Europa. Dall’altro la crescita consapevolezza che – a determinate condizioni – i transit time marittimi Far East-Mediterraneo (e quindi anche Nord Adriatico) possono tradursi in un risparmio di tempo e di costi nell’intero percorso origine/destinazione da/per il centro Europa. Finora il risparmio teorico è stato vanificato dalla scarsità di servizi e dalla debolezza della logistica terrestre, soprattutto intermodale, rispetto ai porti del nord Europa. Il che ha prodotto, a sua volta, una scarsa domanda di tali servizi.

Tale nuova attenzione, mirata soprattutto alle potenzialità piuttosto che a fenomeni già in essere, sta dando luogo ad una serie di propositi e di progetti che riguardano praticamente tutti i porti del Nord Adriatico.

Da questo punto di vista la creazione di NAPA, pur non intervenendo minimamente nelle scelte infrastrutturali di ogni singolo porto, ha focalizzato una maggiore attenzione a livello internazionale ed ha aumentato la autoconsapevolezza delle potenzialità di questo arco portuale.

Se Koper e Rijeka (recentemente entrata in NAPA) stanno sviluppando con velocità e concretezza i propri progetti di potenziamento infrastrutturale e logistico (contando su una attenzione molto coerente e fattiva dei rispettivi Stati e su management giovani e aggressivi), è su alcuni porti italiani che si sono concentrati i progetti (o propositi) di maggiore notorietà. Per tali progetti (ci si riferisce a Unicredit-Monfalcone e al terminal off shore a Venezia) sussistono naturalmente molti elementi di incertezza, ma essi stanno a significare che l'interesse per la potenzialità del Nord Adriatico non è più solo accademica, ma diventa concreta e ravvicinata. Si nota però come all'oggi i progetti di cui si parla siano soprattutto centrati sulla parte infrastrutturale terminalistica, mentre debole è la presenza di importanti soggetti armatoriali e pare essere al momento assente quella di grandi operatori internazionali della logistica intermodale, senza la quale le potenzialità di cui sopra rischiano di restare inesprese.

Occorre approfondire inoltre le dimensioni reali di tali potenzialità. Alcuni dati, contenuti nello studio Unicredit fanno ritenere che il potenziale di TEU movimentabile da/per il centro Europa possa ammontare oggi a circa 10 milioni di TEUS e al 2020 17 milioni. Si aggiunga che si ritiene inoltre che circa 2 milioni di TEUS vadano oggi dalla Pianura Padana ai porti del nord Europa e che possano essere recuperati ai porti italiani. Tali dati paiono quasi essere stati assunti come assiomatici, anche, ad esempio, nelle Linee per il Piano Nazionale della Logistica. La questione meriterebbe indagini più approfondite, specie quando essa è alla base di progetti di enorme portata finanziaria. Anche per il porto di Ravenna è essenziale avere a disposizione dati di scenario più precisi. Intanto per capire le possibili quote di traffico non containerizzato, che sono parte cospicua della vocazioni del nostro porto. In secondo luogo perché da questi si possono avere indicatori migliori, da incrociare con quelli a disposizione dei proponenti il nuovo terminal container.

NAPA sta predisponendo le procedure per uno studio in tal senso, finanziato da un progetto comunitario (ITS).

1.2.3 - Piano Nazionale della Logistica

Il 2 dicembre 2010 sono state adottate dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica (un organismo istituito presso il MIT) le Linee Guida del Piano Nazionale della Logistica (nel seguito PNL).

Obiettivi di tale Piano sono quelli di ridurre quella che è stata definita come "la grande tassa" della logistica (quantificata in 40 miliardi di euro all'anno) che pesa sull'economia nazionale e consentire al contempo che il settore possa diventare un fattore di sviluppo che spinga il

Paese a crescere maggiormente. Allo scopo il PNL si prefigge di ottenere annualmente una riduzione degli extra-costi logistici del 10% (pari quindi a 4 miliardi di euro) nonché ad aumentare la capacità di attrazione di nuovi flussi di traffico in modo tale da consentire l'aumento di mezzo punto di PIL.

Al PNL viene fatto costante riferimento all'interno dell'Allegato Infrastrutture (rif. specifico paragrafo) per quanto attiene la definizione puntuale delle strategie operative necessarie per il raggiungimento degli obiettivi sopra-citati (che vengono declinati in 51 azioni specifiche).

In termini di risorse lo stesso Allegato prevede la costituzione di un Fondo Rotativo di *“almeno 2 miliardi di euro mirato alla integrazione funzionale delle reti con impianti portuali ed interportuali strategici, impianti già definiti nell'Allegato Infrastrutture del 2009 all'interno delle sette Piastre Logistiche del Paese”*.

Il PNL rilegge ed attualizza il vecchio Piano approvato nel 2006 e mai attuato, ma continua ad essere frutto dell'elaborazione di un organismo, la Consulta per l'Autotrasporto, in cui – in ragione della composizione della stessa – tendono a prevalere alcuni interessi corporativi.

Per quanto riguarda la portualità va segnalato lo specifico capitolo ad essa dedicato introdotto da un titolo suggestivo già utilizzato nel passato con riferimento a FIAT: *“I porti: ciò che va bene per i porti, va bene per il Paese”*.

In particolare il PNL rileva come i porti, insieme ai valichi, *“sono una grande risorsa per il nostro Paese”*.

Gli obiettivi del PNL per l'attività portuale sono graduati nel tempo e riguardano:

- a) recuperare 2 milioni di contenitori – destinati all'Italia ed alle Regioni limitrofe – che invece scelgono di arrivare ai porti del Nord Europa sin qui più competitivi. Il valore di questo obiettivo varia a seconda della efficienza della retroportualità e può oscillare da 2 a 4 miliardi di Euro;
- b) rafforzare il ruolo dei porti italiani quali capolinea delle linee di traffico con i Paesi non europei del bacino mediterraneo, creando così le condizioni anche per una miglior tenuta degli scali che effettuano transhipment rispetto ai competitori del fronte Sud;
- c) puntare, attraverso nuove infrastrutture e modalità organizzative, all'aumento dei volumi gestiti che rendano conveniente la relazione diretta tra i porti liguri e dell'Alto Adriatico con l'Estremo Oriente;
- d) arrivare a catturare almeno il 50% delle potenzialità di container destinati ai Paesi dell'Europa centrale che ci circondano (quantificati in 5/8 milioni di TEUs).

Il Piano, per il raggiungimento di tali obiettivi, ruota attorno a quattro temi:

- il tema del ruolo della portualità italiana nel contesto euromediterraneo:
 - ✓ alternativa ai porti del Nord Europa
 - ✓ aumento della quota di scambi intercontinentali
 - ✓ sviluppo dei traffici Inframed
 - ✓ crescita dei collegamenti marittimi domestici alternativi al tutto-strada
- il tema della competitività in cui è prevista l'istituzione dello sportello unico doganale nonché:

- ✓ una semplificazione del ciclo dei controlli, anche attraverso un più intenso utilizzo della tecnologia;
- ✓ uniformi orari operativi degli uffici H24

Al fine di definire le priorità infrastrutturali, in una situazione di risorse scarse, il PNL considera indispensabile che vi sia una pianificazione da definire attraverso la cabina di regia, così come previsto dall'Allegato Infrastrutture .

“Nell’attuazione del Piano il contributo dei privati e della finanza di progetto sarà valorizzata.

Ed è evidente che tre criteri dovranno prevalere nelle valutazioni di ordine tecnico e politico: (a) quello della importanza di una certa opera per la politica nazionale, (b) quello della idoneità del progetto ad auto finanziarsi con il traffico e (c) quello del coinvolgimento del territorio e della sua disponibilità finanziaria, scelte di politica connessa a quella dei porti”.

- il tema delle risorse:

“Ai programmi infrastrutturali che hanno ottenuto l’approvazione del CIPE debbono essere garantiti i finanziamenti necessari alla loro realizzazione, così come debbono essere garantite alle Autorità Portuali le risorse per l’ordinaria manutenzione.

Il fine principale dell’autonomia finanziaria è quello di introdurre meccanismi premianti che costituiscano incentivo ad accrescere la competitività dei singoli porti. E’ un intendimento diametralmente opposto a quello dei finanziamenti a pioggia”.

- il tema della governance:

- ✓ revisione Legge 84/94
- ✓ autonomia finanziaria delle Autorità Portuali
- ✓ apertura al mercato
- ✓ coinvolgimenti capitali internazionali rendendo attrattivi gli investimenti

Sulle strategie nazionali di rilancio del trasporto merci su ferrovia il PNL ritiene che sia *“necessario un cambio di passo per il cargo sia pure graduale, con un atto di indirizzo e di controllo da parte del Governo accompagnato dalle necessarie risorse economiche e finanziarie per il sostegno alla competitività del ferro”.*

Sempre in tema di ferrovie, con specifico riferimento alla portualità, il Piano sottolinea come un aspetto importante sia il collegamento efficiente e diretto tra porti e retroporti, con scelte innovative sulla operatività dei sistemi ferroviari all’interno dei porti. Per quest’ultimo aspetto il PNL ritiene necessario intervenire su un punto di forte criticità che è quello delle manovre ferroviarie che incidono significativamente sulla formazione del costo ferroviario.

Come già anticipato il PNL riprende il vecchio Piano del 2006 per quanto attiene le Piastre Logistiche.

Ravenna viene collocata all’interno della Piattaforma Logistica dell’Area Centro-Settentrionale *“i porti di Livorno sul Tirreno e quello di Ravenna sull’Adriatico, sono i due capisaldi che tracciano e consolidano la retroportualità di Livorno con l’interporto di Prato e l’area logistica di Parma con il nodo interportuale e ferroviario di Bologna e Cesena*

determinando un asse logistico fondamentale per i prodotti alimentari e quelli dell'agro-refrigerati nell'area di Cesena”.

Un riferimento specifico a Ravenna è anche contenuto all'interno della descrizione della piattaforma logistica del Nord-Est allorché si segnala che *“il porto di Ravenna si configura anche quale testa di ponte per il sistema fluviale padano, che trova il supporto logistico in Mantova-Cremona nell'area del Nord-Est, ferma restando la sua baricentricità rispetto all'area centrale”.*

1.2.4 - Reti TEN-T

Con il Libro verde sullo sviluppo futuro della rete transeuropea di trasporto (nel prosieguo TEN-T), pubblicato nel febbraio 2009, la Commissione Europea ha avviato una revisione della politica in materia, la cui principale innovazione proposta è il concetto di un approccio di pianificazione basato su una struttura a doppio livello.

Nel 2011 la Commissione dovrebbe dapprima pubblicare le Linee Guida per la revisione delle TEN-T e, successivamente, proporre al Parlamento Europeo il nuovo quadro infrastrutturale sui cui impostare i processi di programmazione per i prossimi 10/20 anni.

L'anno in corso si presenta quindi come particolarmente importante per le decisioni che andranno prese a scala europea.

Secondo la Commissione, la metodologia di pianificazione delle TEN-T largamente privilegiata potrebbe essere caratterizzata come segue: a una fitta rete ferroviaria, stradale, portuale, aeroportuale e di vie navigabili interne, la cosiddetta “rete globale” (*Comprehensive Network*), come livello fondamentale delle TEN-T costituito in gran parte dalle corrispondenti reti nazionali, e che verrà mantenuta, si sovrapporrà la “rete centrale” (*Core Network*), *“espressione genuina di una pianificazione di prospettiva europea mirata a realizzare un miglioramento sistematico nell'uso delle risorse del sistema dei trasporti e una significativa riduzione complessiva delle emissioni di gas serra provocate da tale settore”.* La “rete centrale” dovrebbe includere assi e nodi di vitale importanza per i flussi di trasporto nel mercato interno e tra la UE, i paesi vicini e altre parti del mondo, e sostenere la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione europea, fornendo, per tutti i modi di trasporto e attraverso gli stessi, la base infrastrutturale necessaria per conseguire gli obiettivi della politica comune dei trasporti necessari per realizzare le strategie di “Europa 2020” e della decarbonizzazione. La “rete centrale” non dovrebbe essere intesa come rete che si limita a coprire l'ambito geografico dell'Unione bensì come una parte della TEN-T su cui andranno concentrati i diversi strumenti, di tipo finanziario e non, per garantirne un efficace completamento.

“Pianificare una rete centrale non significa avviare un nuovo programma infrastrutturale di immensa portata. Si tratta invece di garantire la continuità dei progetti in corso, perseguendo con la dovuta attenzione l'eliminazione delle strozzature, basandosi principalmente sull'infrastruttura esistente, per fare sì che la rete centrale diventi la base di un sistema di trasporti efficiente, meno dipendente dal carbonio e sicuro”.

Nel definire la configurazione della rete sulla base di un approccio geografico, la Commissione rileva che si dovrà tenere conto di una serie di criteri, quali l'integrazione territoriale e gli effetti sulla coesione, le esigenze del mercato interno, i flussi commerciali esterni e mondiali, il traffico passeggeri e merci e le esigenze dei clienti, l'interconnettività e la multimodalità della rete e gli aspetti inerenti all'ambiente e ai cambiamenti climatici.

La pianificazione della rete centrale comporta quindi una sequenza di quattro fasi principali:

- (1) l'individuazione dei nodi principali che configurano l'ossatura generale della rete;
- (2) il collegamento dei nodi principali e la selezione dei nodi intermedi da inserire nella rete;
- (3) la definizione dei parametri tecnici da applicare sulla base delle esigenze funzionali e di capacità;
- (4) l'inclusione di infrastrutture "pesanti" o "leggere" complementari o ausiliari per rispettare i requisiti di operatori e utenti, in linea con gli obiettivi strategici specifici, e migliorare l'efficienza e la sostenibilità.

Di seguito sono indicati i nodi principali che determineranno la configurazione di base della rete:

- i nodi più grandi o importanti quali le capitali degli Stati membri, altre città o agglomerati di importanza sovregionale in campo amministrativo, economico, sociale, culturale e dei trasporti;
- porti gateway (di ingresso), porti e aeroporti che costituiscono hub intercontinentali e che collegano la UE con il resto del mondo e i più importanti porti delle acque interne e terminali merci.

Città, aeroporti, terminali merci, ecc. di dimensioni o di importanza minori costituiranno i nodi intermedi che, una volta integrati nella rete, ne definiranno in dettaglio le rotte.

A livello di finanziamenti sembra acclarato che tutti i fondi europei in futuro saranno concentrati sul Core Network in quanto dotato di "valore aggiunto europeo" mentre il Comprehensive Network sarà finanziato principalmente dai singoli Stati Membri.

La revisione delle reti transeuropee è una occasione forse irripetibile per la modifica del sistema logistico europeo, basato sul primato dei porti del Northern Range.

In sede di revisione delle TEN-T, possono essere infatti immaginate due differenti strategie:

1. approccio "policy driven": coerentemente con gli obiettivi di de-carbonizzazione e competitività (soprattutto per le relazioni Asia-Europa ed infra-Med) potrebbe essere avanzata la proposta di co-finanziamento europeo per investimenti atti a migliorare la dotazione infrastrutturale e le connessioni dei porti del Mediterraneo inseriti nella Core Network;
2. "approccio market driven": coerentemente con l'attuale domanda di mercato, potrebbero essere privilegiati gli investimenti verso i sistemi portuali del Mare del Nord che movimentano la maggior parte dei carichi (soprattutto containerizzati), per superare le attuali criticità di cui soffrono questi porti, quali ad esempio la congestione.

In questo contesto di revisione delle Reti TEN-T si inseriscono due progetti di fondamentale importanza per il futuro del porto di Ravenna:

1. l'inserimento di Ravenna nella rete dei core ports;
2. l'inserimento del Corridoio Adriatico-Baltico nella rete principale ed il suo prolungamento fino a Ravenna.

Per quanto riguarda il Corridoio Adriatico-Baltico, come già descritto nel POT 2010-2012, esso rappresenta l'estensione verso sud fino a Bologna del progetto prioritario TEN-T n. 23 via ferrovia (Gdansk/Varsavia/Bratislava-Vienna) ed del progetto prioritario n. 25 via strada (Gdansk-Brno/Bratislava-Vienna). In particolare si segnala come il 6 ottobre 2009 sia stato siglato un Accordo tra 14 Regioni Europee (per l'Italia: Friuli, Veneto ed Emilia Romagna) volto a suggellare un'alleanza per supportare la realizzazione di tale Corridoio ferroviario secondo il seguente itinerario: Gdansk/Gdynia – Varsavia – Brno - Vienna/Bratislava – Venezia – Bologna/Ravenna.

Nel corso del 2010 va rilevato come sia stata svolta una importante attività di sensibilizzazione a livello europeo condotta direttamente dalle Regioni firmatarie dell'Accordo nonché attraverso gli incontri di specifici progetti sull'argomento, mentre a livello nazionale i Governatori delle tre Regioni interessate hanno più volte manifestato al Ministro Matteoli la necessità che anche l'Italia assumesse una posizione ufficiale su tale questione.

Purtroppo va rilevato come sia nell'Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013 (rif. specifico paragrafo) che nel position paper sulle Reti TEN-T prodotti dal Governo italiano (settembre 2010), il Corridoio Adriatico-Baltico risulti assente tra quelle definiti strategici (a differenza invece da quanto sostenuto ad es. dal Gruppo FS che nel suo position paper ha incluso tale Corridoio tra quelli fondamentali per lo sviluppo futuro nel Paese, il solo nuovo oltre alla conferma di quelli già in essere).

Unico inciso ufficiale sull'argomento fino ad ora - a quanto è dato di sapere - è stato un passaggio della Relazione che il Ministro ha tenuto a Saragozza nel giugno scorso in occasione dei TEN-T Days 2010.

Il collegamento tra Vienna e l'Adriatico è anche oggetto di un acceso dibattito a livello europeo tra chi sostiene che il Corridoio dovrebbe raggiungere i porti italiani e chi invece preferirebbe come terminale il porto di Koper. Recentemente (2 dicembre 2010), in occasione di un incontro tenuto a Bruxelles sull'argomento ed organizzato dalle Regioni italiane, il rappresentate del Governo austriaco ha indicato di essere favorevole a quest'ultima opzione in quanto meno costosa e capace di collegare sia la capitale slovena che, in vista di un allargamento UE, anche quella croata. Ciò in contrasto con quanto sostenuto dai Governi regionali della Carinzia e della Stiria che propendevano invece per una soluzione italiana.

E' utile sottolineare che, con Regolamento UE n. 913/2100 del Parlamento Europeo e del Consiglio (22 settembre 2010) relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, il collegamento: Gdynia-Katowice-Ostrava / Zilina-Bratislava / Vienna / Klagenfurt-Udine-Venezia / Trieste / Bologna / **Ravenna** / Graz-Maribor-Lubiana-Koper / Trieste, è stato inserito tra i nove corridoi strategici per l'UE.

In sintesi quindi emergono le seguenti criticità:

1. non è scontato che il Corridoio Adriatico-Baltico venga inserito nelle future Reti TEN-T;
2. non è scontato che, anche qualora venisse inserito, preveda un collegamento diretto con i porti italiani;
3. anche se ciò avvenisse, a fronte di localismi regionali in atto, non è scontato che il terminale finale sia in Emilia-Romagna, soprattutto nell'accezione Bologna/Ravenna.

Per quanto riguarda invece la rete dei core ports, la Commissione UE (più specificatamente la DG Move) ha incaricato nel 2009 un raggruppamento di Società/Università, guidate dall'olandese NEA, di produrre uno Studio ("Ports and their connections within the TEN-T") allo scopo di comporre il quadro conoscitivo sull'argomento. Nell'interim report presentato nel luglio 2010, NEA aveva proposto una lista di 40 porti (o archi portuali) da considerare come "core ports". Tra questi, per quanto riguarda l'Italia, ne erano stati individuati nove racchiusi in tre archi: l'arco n° 18 (Genova, La Spezia), l'arco n°19 (NAPA: Venezia, Trieste, **Ravenna**, Koper e Rijeka) e l'arco n° 20 (Gioia Tauro, Taranto, Bari, Brindisi).

Successivamente, il MIT ha proposto a nome dell'Italia una nuova lista allargata a 15 porti in cui, oltre a quelli precedentemente indicati nell'interim report, si aggiungevano anche: Savona, Livorno, Napoli, Salerno, Cagliari ed Ancona.

Nella versione finale dello Studio NEA, presentato il 2 dicembre a Bruxelles, i "core ports" sono stati portati a 57 (anziché 40) ed i porti italiani sono ora diventati 11 (racchiusi in 6 archi): Savona, Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Taranto, Brindisi, Venezia e Trieste, così come rappresentati nella figura seguente.



Dall'elenco originario sono stati quindi esclusi **Ravenna** e Bari. L'intervento del MIT ha ottenuto come effetto l'esclusione di Ravenna.

Come la stessa Assoporti si è premurata di assicurare, i risultati dello Studio NEA non sono da intendersi come vincolanti ma sono comunque orientativi.

Successivamente a tale notizia l'Autorità Portuale e la Regione Emilia-Romagna hanno sollevato con forza la questione sia presso il MIT che presso il Ministero degli Affari Esteri e la stessa Presidenza del Consiglio, ottenendo che già a fine dicembre il MIT indirizzasse una lettera alla Commissione UE in cui si chiedeva di aggiungere all'elenco dei core ports italiani anche Ravenna (nonché Ancona).

Sarà quindi fondamentale anche su questa partita attendere gli esiti del confronto in essere - che presumibilmente si conosceranno nel corso dei primi mesi del 2011 - che si presenta tuttavia irto di ostacoli in quanto è giunta notizia che la Commissione sia sottoposta a forti pressioni da parte dei singoli Governi per modificare i quadri preliminari per le diverse modalità di trasporto.

E' del tutto evidente che l'esclusione definitiva di Ravenna dalla lista dei core ports pregiudicherebbe nella sostanza qualsiasi futuro finanziamento sia di fonte europea (dato che saranno previsti soltanto per i porti principali) che, con buona probabilità, anche nazionale, in ragione dell'esiguità delle risorse pubbliche e di una scelta di priorità tra i porti italiani a quel punto sancita ed avvalorata dall'Europa stessa.

1.3 Scenari finanziari

Per comprendere le scelte finanziarie e di investimento dell'Autorità Portuale è importante sottolineare come l'anno che ci si appresta ad avviare non sia semplice dal punto di vista economico e finanziario. Non lo è perché anche il porto di Ravenna ha vissuto le drastiche conseguenze di una crisi internazionale che ha colpito gli operatori, le imprese e i lavoratori, in una stretta che si è manifestata su tutti i porti, come su tutto il Paese.

Una crisi che, seppure negli ultimi mesi sembra avere lasciato il passo ad una ripresa, incide drasticamente su tutto il settore portuale. Per l'Autorità Portuale di Ravenna, questo ha significato, nel 2009 e nel 2010, una sensibile riduzione delle entrate tributarie e comporterà, anche per il 2011, conseguenze significative.

Avendo dunque la responsabilità di dettare le linee economico-finanziarie dei prossimi anni, l'Autorità Portuale deve fare, in primo luogo, i conti con questa difficile situazione.

Accanto alla complessa congiuntura economica, altre difficoltà caratterizzano il contesto in cui opera l'Autorità Portuale di Ravenna. Non da ultimo il quadro politico nazionale e le scelte infelici riguardanti il settore portuale effettuate dal Governo. Dopo avere solo formalmente riconosciuto, con la Legge Finanziaria 2007, alle Autorità Portuali nuove prerogative tese a riconoscere l'autonomia finanziaria e gestionale e sottolineato più volte l'importanza di accelerare questo percorso, il Governo ha attuato e sta attuando scelte politiche centralistiche, che depauperano le Autorità Portuali e in questo modo impoveriscono le politiche a sostegno dei porti.

Le difficoltà non terminano qui. Le disposizioni del Decreto Legge n. 78 del 31 maggio 2010 recante «Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e competitività economica» si sostanziano esclusivamente in "tagli" indiscriminati prevalentemente alla spesa corrente,

senza prospettare rilancio o sviluppo, necessari per quella competitività che è parte del titolo del decreto stesso. E le indicazioni contrastanti che stanno caratterizzando da tempo i rapporti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Assopporti e Autorità Portuali sono uno degli indicatori più evidenti delle difficoltà che le Autorità Portuali sono costrette ad affrontare nella gestione delle loro risorse. Che la pubblica amministrazione, tutta, debba imparare a contenere i costi è una realtà innegabile, ma non si comprende perché il prezzo deve ricadere anche sulle Autorità Portuali, tra i pochi enti pubblici "economicamente virtuosi", in quanto generatori di ricchezza.

È dunque in questo contesto teso e imbrigliato in burocratismi che non lasciano all'Autorità Portuale molta libertà di movimento che si è cercato di costruire una previsione di spesa che cerca, tra le molte difficoltà, di sviluppare importanti investimenti per il porto e per la portualità ravennate.

Proprio in relazione alle spese, l'Autorità Portuale, ancora una volta, si è impegnata da un lato, in una difficile azione di contenimento della spesa corrente allo scopo di rispettare la normativa che impone una serie di riduzioni su specifiche e ormai note voci di spesa (consulenze, autovetture, relazioni pubbliche, pubblicità, etc) e dall'altro, in una altrettanto onerosa azione di programmazione finanziaria delle opere non considerando (nel rispetto del principio della "certezza dell'entrata") gli elementi di novità introdotti dall'intesa, raggiunta il 4/11/10, dalla Conferenza Stato-Regioni sul Programma Infrastrutture Strategiche, Allegato alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013 che vede l'Autorità Portuale di Ravenna destinataria di importanti finanziamenti che però risultano ad oggi "da reperire".

L'incertezza circa le risorse pubbliche statali da mettere in campo per gli ammodernamenti infrastrutturali – e comunque l'insufficienza delle stesse per la loro piena realizzazione – non può però frenare l'attuazione di investimenti di grande infrastrutturazione nei limiti delle proprie possibilità. L'Autorità Portuale, già da tempo, realizza una parte considerevole dei lavori e delle opere, tramite l'utilizzo delle risorse proprie. Queste tuttavia, al fine di poter procedere all'assegnazione di progetti e lavori di rilevante importanza, risultano comunque insufficienti.

L'Autorità Portuale pertanto ha individuato e ricercherà strumenti al fine di reperire le necessarie risorse.

Cap. 2 – L’attuazione del P.O.T. 2010-2012

2.1 Attuazione dei progetti e degli investimenti

Nel corso del 2010 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, alcuni tra i principali e più recenti interventi realizzati o di prossima ultimazione.

2.1.1 - Approfondimenti

- Approfondimento del canale a -11.50 fino a Largo Trattaroli: completati anche gli ultimi interventi localizzati sottobanchina.
- Approfondimento del canale a -11.50 da Largo Trattaroli alle Darsene SanVitale: sono stati appaltati i lavori di approfondimento ma non è stato stipulato il relativo contratto in attesa della conclusione del V.I.A. delle opere presso il Ministero dell’Ambiente.
- Dragaggio dei fondali in corrispondenza del nuovo terminal crociere: sono stati effettuati i relativi lavori che hanno permesso l’operatività nella struttura
- Approfondimento della canaletta di accesso al porto e dei fondali antistanti il nuovo terminal crociere: è stato espletato l’appalto delle opere fondali ed a breve di procederà alla consegna dei lavori
- Approfondimento del Canale Piombone e risanamento della parte ambientale della Pialassa: è stato espletato il relativo appalto integrato per cui i lavori potranno avere inizio presumibilmente a partire da settembre 2011

2.1.2 - Banchine

- Opere di protezione a mare di Porto Corsini – 1°, 2° e 3° stralcio: i lavori sono stati ultimati ed il terminal è entrato in funzione a fine agosto 2010 consentendo al porto di Ravenna di fare un considerevole salto di qualità nello scenario internazionale del traffico crocieristico
- Adeguamento banchine operative 1° stralcio (Bunge): i lavori sono in corso con ultimazione prevista per aprile 2011
- Adeguamento banchine operative 2° stralcio 1° lotto (San Vitale): i lavori consegnati in gennaio 2011 si concluderanno in luglio 2011
- Realizzazione protezione di sponda lungo via Molo San Filippo a Porto Corsini: si è concluso l’appalto dei lavori e si procederà dopo l’estate all’inizio delle opere

- Banchina Enel: i lavori della banchina sono stati ultimati; è stato affidato un ulteriore intervento per il miglioramento delle condizioni operative della struttura che si concluderà in maggio 2011

2.1.3 - Viabilità portuale e reti di collegamento

- Realizzazione nuovo ponte mobile per l'attraversamento del Canale Candiano: l'opera è entrata in funzione il 30.06.2010 e consente il passaggio delle merci da una sponda all'altra senza pedaggio
- Sistemazione del tratto comunale di via Classicana per l'accesso alle banchine in dx canale: è stato approvato il progetto e quanto prima si darà corso all'appalto per iniziare i lavori entro la primavera 2011
- Potenziamento fascio base ferroviario in DX canale: R.F.I. cui è stato affidato l'intervento per la realizzazione di due binari aggiuntivi a quelli dell'attuale "fascio base in destra canale" e consentire la formazione dei treni in modo più efficace e rapido ed impegnare meno i binari della stazione di città riducendo così anche le interferenze con il traffico urbano, sta ultimando il progetto esecutivo per avviare le opere entro il 2011

2.1.4 - Sicurezza e Ambiente

- T.C.S. (Traffic Control System): il sistema per migliorare e rendere più sicuro l'accesso delle navi in porto ha ottenuto tutte le necessarie autorizzazioni per cui si potrà procedere all'appalto delle opere nei prossimi mesi
- Completamento della fognatura nera in via Classicana: i lavori sono attualmente in avanzata fase di realizzazione.

2.1.5 - Security

- Sistema integrato di controllo accessi: l'intervento è ultimato ed il sistema entrerà in funzione nei prossimi mesi non appena definite e diffuse le procedure operative
- Recinzioni e cancelli per la delimitazione delle aree soggette a controllo: è stato ultimato un primo stralcio a cui dovrà seguire un successivo per recepire le recenti modifiche della perimetrazione delle zone interessate
- Realizzazione telepass ed accessi per i marittimi: i lavori sono attualmente in corso

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

Premessa

Il precedente Piano Operativo in questo specifico capitolo dava conto con realismo della circoscritta disponibilità di risorse dell'Autorità Portuale di Ravenna in assenza di una reale autonomia finanziaria, dell'indeterminatezza dei contributi pubblici dello Stato e dell'incertezza di alcuni importanti investimenti privati che si erano prospettati in un recente passato.

Il miglioramento dei traffici portuali pur ancora lontani dai valori massimi a suo tempo raggiunti e la consapevolezza che l'inerzia e la mancanza di prospettive rischiano di relegare il porto di Ravenna ad un ruolo marginale nella competizione globale ha dato la spinta ad un processo propulsivo di idee ed azioni di cui questo POT cerca di dare conto.

Si è aperto nel 2010 un confronto fra Autorità Portuale ed operatori, fra istituzioni locali e regionali e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per individuare il percorso più proficuo per il porto e definire le attività prioritarie su cui convogliare i fondi disponibili.

3.1 Le direttrici dello sviluppo del porto e dell'intermodalità

3.1.1 - Investimenti

L'Autorità Portuale di Ravenna ha programmato un piano di interventi di approfondimento dei fondali del porto indispensabile per consentire allo scalo ravennate di mantenere/migliorare il proprio posizionamento nell'ambito di riferimento.

Prioritario a questo scopo è l'approfondimento dell'asta del canale sino a quota – 11,50 m. s.l.m.m. da Largo Trattaroli a San Vitale a cui deve seguire un ulteriore incremento dei pescaggi relativamente alle banchine operative rispetto alle quali detto miglioramento comporti un dimostrabile ritorno dei consistenti investimenti pubblici occorrenti.

Condizione imprescindibile per tutto ciò sono la conclusione della Valutazione d'Impatto Ambientale degli interventi inseriti nel Piano Regolatore Portuale in corso presso il Ministero dell'Ambiente e la disponibilità di siti idonei alla sistemazione provvisoria dei reflui di dragaggio (casce di colmata) e/o alla collocazione definitiva del materiale estratto

Per quest'ultima finalità l'Autorità Portuale ha pubblicato specifico avviso nell'aprile 2010 a cui sono pervenute numerose risposte da formalizzare una volta terminato l'iter autorizzatorio.

Al fine di accedere alle risorse che il Ministero ha dichiarato disponibili è vincolante che il ritorno degli investimenti pubblici trovi connessione con i piani investimento degli attori portuali privati. Si sono pertanto acquisiti dai vari operatori interessati tramite specifici incontri, sia in forma singola che collettiva, i relativi piani industriali che illustrano gli obiettivi da perseguire, le risorse economiche che essi metteranno in campo, le tipologie merceologiche da movimentarsi, i volumi e le loro provenienze/destinazioni, la logistica

conseguente quanto a naviglio, mezzi su gomma e rotaia, per formare un quadro completo delle prossime azioni di sviluppo del porto.

Ne è conseguita una previsione di incremento dei traffici immediatamente realizzabile a fronte del completamento dell'approfondimento a quota – 11,50 m. pari a 4.500.000 tonn./anno, con un ulteriore incremento di 1.500.000 tonn./anno al raggiungimento di quota – 12,50 m. Ciò consentirà al porto di sviluppare la maggior parte della residua capacità di stoccaggio pari a circa 10.000.000 tonn./anno.

Gli investimenti dichiarati dagli attori privati come già realizzati sia nello specifico portuale che industriale retroportuale assommano a 350.000.000 euro per il quinquennio appena trascorso e sono previsti 250.000.000 euro per il prossimo triennio. In stretta correlazione con gli interventi pubblici, gli operatori privati investiranno poi in opere civili, attrezzature, informatizzazione, safety, security, formazione e manutenzioni ulteriori 250.000.000 euro nel successivo quinquennio.

Dalla sinergia pubblico-privato deriverà un ampliamento del raggio di provenienza delle merci in arrivo tale da consentire il raggiungimento delle coste americane e dell'estremo oriente, estendendo invece le destinazioni a tutto il centro Italia ed alla mitteleuropa con contestuale incremento del traffico ferroviario.

3.1.2 - Nuovo terminal container e piattaforma logistica

Nel novembre 2010 è stato presentato all'Autorità Portuale il piano economico finanziario inerente la delocalizzazione dell'attuale terminal container nella nuova destinazione in penisola Trattaroli. Si prevede così di collocare il traffico contenitori nella zona del porto migliore per l'accessibilità nautica dove il Piano Regolatore Portuale prevede fondali adeguati alle esigenze dei collegamenti diretti con Far East e Sud America. Con lo spostamento si libera un'importante area del porto, oltre 22 ettari, per nuove iniziative.

Il nuovo terminal si attuerà per fasi funzionali.

Lo sviluppo del traffici container attesi con la nuova piattaforma potrà dare poi un impulso all'avvio degli insediamenti nell'area destinata alla logistica in destra canale.

Il nuovo terminal container e la piattaforma logistica sono tra gli elementi caratterizzanti il piano regolatore, approvato nel 2010. Le prossime azioni in merito riguarderanno l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni (V.I.A. sulle opere del P.R.P. e Piano urbanistico dell'area) e la verifica dei finanziamenti disponibili (A.P. e Ministero) che possono essere convogliati su quest'opera.

3.1.3 - Crociere

L'avvio del nuovo terminal crociere di Porto Corsini è avvenuto nell'agosto 2010, con una tempistica assolutamente precisa quanto alla ultimazione del terminal, di poco posticipata per il completamento del dragaggio dei fondali. L'escavo deve essere ulteriormente implementato al fine di cogliere le opportunità che si sono presentate. L'Autorità Portuale sta sperando tutte le procedure per completare i nuovi lavori entro i tempi previsti, per consentire al meglio lo svolgimento della stagione 2011.

Nel suo primo anno di vita, l'attività di gestione e di marketing della società concessionaria Ravenna Terminal Passeggeri (RTP), ricordiamo che la Società che ha avuto aggiudicata la concessione del servizio di stazione marittima a Porto Corsini che durerà sino al 2019 è costituita da Royal Caribbean (24%), Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna (24%), Venezia Terminal Passeggeri (24%), Società Bassani di Venezia (24%) e Camera di Commercio di Ravenna (4%), si è avviata con un'intensificazione in termini di azioni promozionali ed incontri mirati soprattutto attraverso la partecipazione alle principali rassegne del settore ed eventi organizzati dall'Associazione di Medcruise.

In questa fase iniziale di "lancio" del nuovo Terminal e sulla base delle prenotazioni, le prospettive per il 2011 sono molto superiori a quanto previsto soprattutto se confrontate con iniziative analoghe con altri porti, consentendo di rappresentare l'effettivo ingresso del nuovo terminal passeggeri di Ravenna nello scenario del turismo crocieristico.

Considerati i tempi di programmazione degli itinerari delle navi crocieristiche (in media due anni di anticipo), le prenotazioni per il 2011 includono già nuove acquisizioni di clienti ed alcune prime esperienze di home-port (porto di avvio/fine crociera) con la possibilità di ripetersi anche negli anni successivi in aggiunta a quelle attuali. La possibilità della realizzazione di un terzo accosto, sarebbe un elemento importante per il definitivo sviluppo del terminal ed anche un elemento utile per valutare l'intenzione futura di costruire nell'area una stazione marittima permanente, più ampia ed attrezzata.

L'Autorità Portuale intanto intende continuare a collaborare e a sostenere le azioni sopramenzionate promosse da Ravenna Terminal Passeggeri, mediante tutte le procedure e gli strumenti disponibili per il completamento tempestivo di tutti i lavori di carattere strutturale ed infrastrutturale, ma anche integrando le azioni promozionali della società concessionaria ed attivando i rapporti con le realtà istituzionali ed economiche della città come previsto dal ruolo che l'Autorità Portuale deve svolgere per legge.

L'Autorità Portuale, che sta facendo la propria parte, richiama l'insieme delle Istituzioni e delle forze economiche locali ad attivarsi per valorizzare al massimo in termini di economia turistica l'importante risorsa costituita dal Terminal Crociere.

Si pone a questo punto il problema di giungere a realizzare anche un terzo accosto, ristrutturando il lato nord del molo guardiano di Porto Corsini.

Entro il 2011 è prevista la progettazione dell'opera, verificando anche opzioni tecniche e costruttive diverse.

Tutto ciò sarà possibile, programmarne la sua realizzazione. Nell'arco del triennio, a seconda della evoluzione del traffico e delle sue tipologie (effettiva domanda di home-port) andrà verificata l'eventuale esigenza di realizzare una stazione marittima, tema di grande complessità urbanistica, finanziaria e amministrativa.

3.1.4 - Nautica

Il progetto di riconversione produttiva dell'ex petrolchimico AGIP a cittadella per la nautica rappresenta una delle più grandi occasioni di sviluppo in termini di nuovi insediamenti, ricerca, occupazione ed indotto che la città di Ravenna ha visto negli ultimi anni.

Lo strumento urbanistico di attuazione dell'area ("Master Plan 2009") ha ottenuto nel 2010 l'approvazione del Consiglio Comunale ed è ora possibile dar corso ai conseguenti Progetti Urbanistici Attuativi.

La validità dell'accordo con E.N.I. proprietario della maggioranza delle aree è in fase di proroga per consentire alle Amministrazioni locali di individuare percorsi di finanziamento delle opere pubbliche che sostituiscano i fondi ministeriali di cui si è persa traccia nonostante gli impegni pubblici ed il riconoscimento della bontà tecnica ed economica del progetto.

La conferma delle adesioni pervenute manifesta il perdurare dell'interesse del mondo imprenditoriale e delle associazioni verso la cittadella della nautica e dell'innovazione.

3.1.5 - Azioni sul ferroviario

Nel corso del 2010 ha iniziato a trovare applicazione il contributo al trasporto ferroviario (precisamente per la riduzione dei costi dell'handling delle merci da banchina a ferro) deciso dall'Autorità Portuale con il bando pubblicato nel dicembre 2009.

L'attivazione del contributo, di cui hanno fatto richiesta sei imprese portuali, ha trovato iniziale difficoltà, oltre che nella riduzione dei traffici, anche nella carenza di carri messi a disposizione da Trenitalia, difficoltà che ora pare essere in via di superamento. La durata del contributo è triennale e rientra nei limiti delle regole del "de minimis" comunitario.

È evidente che tale provvedimento, come del resto la più consistente legge regionale (peraltro non pienamente utilizzata dagli operatori ravennati), non bastano a dare un contributo decisivo alla competitività del trasporto ferroviario.

C'è un arco assai più vasto di problemi, alcuni di carattere contingente, altri di carattere strutturale.

Tra i primi, andrebbero superate situazioni di distorsione della concorrenza, talora di dimensioni macroscopiche, che continuano a interessare alcuni nodi e soggetti portuali/ferroviari. Il caso di Alpe-Adria su Trieste (oggetto anche di polemiche pubbliche in quella realtà) è il più evidente e consistente. Ma anche i contributi (non notificati all'UE, a differenza della legge regionale dell'E-R) di Sistemi Territoriali (società di logistica della Regione Veneto) a linee ferroviarie Venezia-Milano.

Quanto ai problemi strutturali, i principali paiono essere il destino prossimo e i comportamenti di Trenitalia Cargo, il cui futuro è destinato a pesare, per un verso o per l'altro, sulle prospettive della logistica ferroviaria nazionale. La situazione di operatività sottocosto di tale struttura pare non essere più proponibile a lungo, per via dei costi che ha comportato e comporta per le finanze pubbliche. D'altronde è necessario che la medesima struttura cessi i comportamenti ostruzionistici all'entrata di altri operatori nel mercato del trasporto ferroviario, cosa peraltro segnalata all'autorità Garante della Concorrenza.

Nella consapevolezza che nel futuro lo sviluppo del trasporto ferroviario non potrà contare per molto tempo su forme di "assistenza" impropria, occorre pensare alle possibilità di configurazione del mercato. In questo senso è possibile pensare alla costituzione di un soggetto imprenditoriale, a scala almeno regionale, con il coinvolgimento di vari attori pubblici e privati (ad iniziare da FER, che dovrebbe vedere la separazione della parte

commerciale da quella infrastrutture) che possa svolgere in condizioni di concorrenza servizi ferroviari in modo competitivo. L'Autorità Portuale ha avviato un rapporto con la Regione per capire le possibilità e le condizioni di una operazione di questo tipo, contando anche sulla propria partecipazione nella società "Dinazzano Po".

Quanto agli aspetti infrastrutturali - per i quali l'Autorità Portuale stipulò il 30.10.2009 una convenzione con RFI per contribuire con 2 milioni di € alla progettazione e realizzazione del potenziamento del "Fascio base" in destra canale" – RFI ha comunicato lo scorso 15.12.2010 l'avvenuta progettazione definitiva, il prossimo avvio dei lavori e la loro conclusione per la metà del 2011.

3.1.6 - Azioni sul fluvio-marittimo

Nel 2010 si è consolidata la sperimentazione di una linea di collegamento fluvio-marittimo tra il porto di Ravenna e quello fluviale di Mantova per il trasporto di coils della società Marcegaglia verso i propri stabilimenti nel mantovano.

Tale sperimentazione, rappresenta un elemento importante anche se in dimensioni modeste (a scala del porto di Ravenna e anche di altre esperienze fluvio-marittime, come ad esempio Venezia). Ciò sia per i positivi riflessi ambientali, considerando che il fluvio-marittimo è in questo caso alternativo al trasporto su gomma sia per verificare le problematiche aperte da una modalità poco conosciuta nel nostro porto, oltre che problematiche infrastrutturali a più ampio raggio. Sotto quest'ultimo aspetto va rilevato che l'adeguamento dei fondali presso l'imboccatura del tratto fluviale a Porto Levante consentirebbero lo svolgimento del servizio a vettori fluvio-marittimi assai più capaci di quello usato oggi consentendo consistenti economie stante il perdurare dell'impossibilità di utilizzare il percorso d'acqua che passa per Porto Garibaldi e Ferrara.

Ci sono poi problematiche normative, a scala locale ma anche nazionale, la cui soluzione consentirebbe quelle riduzioni di costi tali da rendere pienamente competitivo, per determinate merceologie, il fluvio-marittimo rispetto al trasporto terrestre, anche su gomma.

Si è attivato un positivo rapporto con la Provincia di Mantova per costruire un quadro complessivo di problematiche, comune ai porti marittimi e quindi da condividere con Venezia e Trieste, da sottoporre al Governo. Nel frattempo l'Autorità Portuale di Ravenna è impegnata a rivedere quei provvedimenti che possono interagire con questa modalità di trasporto, per contribuire anche localmente, per quanto possibile, a migliorarne la competitività.

3.2 Piano regolatore portuale

Il Piano Regolatore Portuale adottato dal Comitato Portuale con delibera n.9 del 09.03.2007, a seguito di valutazione ambientale strategica positiva da parte della Regione Emilia-Romagna, è stato approvato dalla Provincia di Ravenna con Delibera di Giunta n. 20 del 03.02.2010.

Si è così concluso l'iter autorizzativo dello strumento urbanistico.

Per realizzare gli interventi di Piano è necessario, ai sensi della L. 84/1994 e del D.L.gs. 152/2006 e s.m.i., ottenere la Valutazione di Impatto Ambientale da parte del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto col Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

In data 19.03.2010 l’Autorità Portuale ha trasmesso lo Studio di Impatto Ambientale e la documentazione connessa al Ministero per l’attivazione della procedura e la pubblicazione degli atti, che si è conclusa in data 29.06.2010.

Successivamente la Commissione ha effettuato un sopralluogo presso il porto di Ravenna in data 07.09.2010 e ha avanzato, in data 20.10.2010, richiesta di precisazioni ed integrazione della documentazione prodotta, per la gran parte già esaudita ed in parte di prossimo completamento.

3.3 Promozione e Comunicazione

3.3.1 - Attività promozionale

L’Autorità Portuale intende proseguire nella propria attività promozionale, indirizzata sia a livello locale che a livello nazionale ed internazionale, per diffondere e consolidare la conoscenza del ruolo che l’Autorità Portuale esercita, dei servizi che è in grado di offrire e dei progetti, non solo di infrastrutturazione, che all’interno del porto e della comunità portuale si stanno realizzando, anche in relazione a nuovi mercati obiettivo.

In particolare, l’Autorità Portuale attenta 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 oltre che delle Istituzioni – che consenta di superare la sola funzione di promozione/presentazione del prodotto “porto”.

Detta attività sarà realizzata nel quadro della sempre minore disponibilità di risorse che se da una parte svolge un ruolo importante di stimolo a favorire le aggregazioni, la costruzione di sistemi o reti tra porti (dal marzo 2010 opera l’Associazione dei Porti del Nord Adriatico – NAPA, per esempio), in maniera tale da superare il limite della frammentazione, anche delle scarse risorse disponibili, che spesso preclude la possibilità di svolgere azioni promozionali efficaci o di aprirsi verso nuovi mercati, dall’altra impone una rigorosa selezione dei settori chiave sui quali si intende puntare per le potenzialità di sviluppo che questi rappresentano sia per il porto che per l’intero territorio.

Si tratta dei comparti del turismo crocieristico, della nautica, delle infrastrutture e della logistica.

In questi ambiti l’azione promozionale, sostanzialmente, si traduce nella partecipazione ad eventi specialistici sia in rappresentanza della comunità portuale in senso lato, sia in forma “aggregata” con operatori e portatori di interesse in riferimento a precisi settori 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 efficaci e coerenti di promozione (per esempio attraverso accordi di settore e di programma, promozione delle aggregazioni di imprese e dei distretti, azioni di network con università ed istituzioni), idonee allo sviluppo commerciale del porto.

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.

3.3.2 - Comunicazione

L’aspetto della comunicazione, ancor più di quello della promozione, risente della drastica riduzione delle risorse disponibili. Se, infatti, l’Autorità Portuale di Ravenna si impegna nel tentativo di dare continuità ad una attività di comunicazione - sia a livello locale che a livello nazionale - consolidando gli strumenti di cui già dispone (comunicati stampa, siti internet ecc.), questo sforzo più che in passato si scontra con il limite delle risorse economiche utilizzabili. Diventa pressoché impossibile quindi attuare più articolati programmi di comunicazione e/o campagne informative per far conoscere i servizi che l’Autorità Portuale è in grado di offrire, i progetti che interessano il porto e che, conseguentemente riguardano l’intera comunità ed il suo territorio. Questo pesa maggiormente in un momento di grave crisi economica, nel quale si avverte la necessità di presentare ad un numero di persone il più ampio possibile, le opportunità di sviluppo che il porto offre e che sia in termini economici che occupazionali hanno ricadute di indubbio valore sul territorio.

Lo stesso vale per quanto riguarda gli strumenti atti a promuovere quel processo di identificazione della macchina amministrativa quale elemento propulsore dello sviluppo del territorio, tanto importante ai fini della percezione dell’Ente pubblico quale sostegno e facilitatore del bene comune.

Ancor più in questo caso, dovendo privilegiare l’impiego delle scarse risorse disponibili in azioni di comunicazione che abbiano un ritorno concreto in termini di business e di sviluppo, sarà impegnativo il cercare di coniugare questo con la volontà, comunque, di consolidare quella immagine di 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.

Come è stato già detto, in questo contesto è fondamentale il ruolo che può e deve giocare il sito internet dell’Autorità Portuale di Ravenna, sito che diviene la proiezione di quel “sistema porto” che è in grado di contribuire significativamente allo sviluppo socio-economico del territorio. Parallelamente si definiranno i contenuti di una comunicazione “ad hoc”, caratterizzata da un taglio più economico-finanziario rivolta a potenziali investitori, italiani e

stranieri, in relazione ai progetti per i quali è possibile sviluppare forme di project-financing o che, comunque, vedono nella collaborazione pubblico/privato la sola opportunità di realizzazione.

Ugualmente si procederà a dare corso ad ogni azione atta a valorizzare il 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.

3.4 Prospettive di azione di NAPA (North Adriatic Ports Association)

La costituzione, nel marzo 2010, di NAPA (North Adriatic Ports Association) ha incominciato a produrre i primi risultati: primi riconoscimenti istituzionali e negli strumenti di analisi e pianificazione europea, prime azioni di sensibilizzazione rispetto al tema delle reti TEN-T, prime iniziative promozionali congiunte, partecipazione comune ad alcuni progetti europei, primi scambi di dati e di *best practice*.

Alla fine del 2010 è entrata a far parte di NAPA l'Autorità Portuale di Rijeka.

Nel prossimo futuro gli obiettivi che andranno perseguiti riguardano in primo luogo la prosecuzione e lo sviluppo delle attività già impostate. In particolare andrà rafforzata l'iniziativa congiunta sui temi delle reti TEN-T e dei *core ports* europei, coinvolgendo in modo efficace e lineare le rispettive istituzioni regionali e statali, trovando punti di convergenza reale sulle questioni ove permangono diversità di vedute (p.es. la diramazione sud del corridoio Adriatico-Baltico).

Oltre a ciò è possibile un deciso rafforzamento ed una maggiore continuità all'iniziativa promozionale.

Cap. 4 - Programma Triennale Lavori 2011 – 2013

L'art. 128, comma 11 del D.Lgs. 12.04.2006, n. 163 stabilisce che le amministrazioni aggiudicatrici sono tenute ad adottare il Programma Triennale e gli elenchi annuali dei lavori pubblici

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 1021/IV del 09.06.2005, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 150 del 30.06.2005, ha definito la Procedura e gli schemi-tipo sulla base dei quali le Amministrazioni aggiudicatrici sono tenute ad adottare detto programma.

Il Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2011-2013, redatto ai sensi dell'art. 13 del D.P.R. 21.12.1999, n. 554, è stato approvato contestualmente al bilancio di previsione ed al bilancio pluriennale con delibera del Comitato Portuale n. 15 del 25.11.2010.

I lavori programmati per il triennio 2011 - 2013 sono riassunti nel seguente prospetto dai cui si evince che la parte preponderante delle risorse dell'Autorità Portuale è finalizzata all'approfondimento dei fondali del porto canale.

ANNO 2011

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	211/20	€ 3.000.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria di banchine, fondali e strade del porto - anno 2011
211/10		€ 8.000.000,00	Lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino d'evoluzione in avamporto
211/10		€ 4.000.000,00	Cittadella della nautica e dell'innovazione (quota 2011)
211/10		€ 1.000.000,00	Progetto definitivo adeguamento banchine operative
211/11		€ 30.000.000,00	Approfondimento canale Candiano

TOTALI

Cap. 211/10	Cap. 211/20	
€ 43.000.000,00	€ 3.000.000,00	€ 46.000.000,00

ANNO 2012

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	211/20	€ 1.500.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria di banchine, fondali e strade del porto - anno 2012
211/10		€ 4.000.000,00	Cittadella della nautica e dell'innovazione (quota 2012)

TOTALI

Cap. 211/10	Cap. 211/20	
€ 4.000.000,00	€ 1.500.000,00	€ 5.500.000,00

ANNO 2013

CAPITOLO		IMPORTO	ELENCO DESCRITTIVO DEI LAVORI
	211/20	€ 1.500.000,00	Interventi di manutenzione straordinaria di banchine, fondali e strade del porto - anno 2013
211/10		€ 4.000.000,00	Opere di protezione a mare di Porto Corsini - 4° stralcio

TOTALI

Cap. 211/10	Cap. 211/20	
€ 4.000.000,00	€ 1.500.000,00	€ 5.500.000,00

Cap. 5 - Riqualificazione dei waterfront e valorizzazione del Demanio

5.1 La gestione dell'esistente e gli scenari futuri

L'Autorità Portuale cura la gestione di beni demaniali con destinazione portuale e a più generale valenza. Riguardo questi ultimi beni si sono succedute negli ultimi tempi alcune norme generali atte a modificare ampiamente l'attività amministrativa di questo Ente.

Si tratta dell'articolo 1, comma 18, del D.L. 194/2009 convertito in L. 25/2010, con il quale è intervenuta soppressione di parte dell'articolo 37 del Codice della Navigazione attraverso il quale si è era prodotto il cosiddetto "diritto di insistenza" nei confronti dei concessionari dei beni convenzionalmente definiti "turistico-ricreativi". La norma, che nel tempo produrrà maggior concorrenza ed efficienza nella gestione attraverso una progressiva "messa a gara delle concessioni", nel breve periodo comporta invece un effetto marcatamente distorsivo attraverso il "congelamento" delle situazioni in essere al momento dell'entrata in vigore della norma sino al 31 dicembre 2015. In pratica, le concessioni aventi destinazione commerciale, abitativa, culturale, sportiva, ecc. sono prorogate quanto a scadenza sino a tale ultima data, ferme restando le possibilità di revoca e decadenza nei casi di legge ma limitando ancor di più la possibilità da parte di terzi di avanzare proposte gestionali concorrenti rispetto a quella del concessionario.

L'altra norma, il D.Lgs. 85/2010, ha dato attuazione al cosiddetto "federalismo demaniale". Perché produca i suoi effetti in relazione ai beni demaniali non portuali occorre tuttavia che intervenga emanazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri dei decreti di cui all'articolo 3, lettera a) del predetto decreto legislativo. La stessa norma stabilisce in 180 giorni (ovvero grosso modo per la fine dell'anno 2010) il tempo utile per l'emanazione dei provvedimenti. Ad oggi il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti si è pronunciato nel senso

di ritenere non trasferibili alle regioni i beni demaniali marittimi compresi entro la circoscrizione territoriale delle autorità portuali.

Tali provvedimenti non possono non incidere sul percorso di valorizzazione di tali beni avviato da questa Autorità Portuale.

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.

5.2.1 - Darsena di città

La società Agen.Da., costituita da Autorità Portuale di Ravenna, Comune di Ravenna, Ravenna Holding S.p.A., Provincia di Ravenna e Camera di Commercio di Ravenna per gestirà le attività di competenza pubblica correlate alla riqualificazione dell'ambito urbano della Darsena di città, ha posto nel 2010 le basi per poter espletare le funzioni che la caratterizzano.

Sono state portate a termine procedure per acquisire le competenze tecniche ed economiche necessarie in modo che a partire dal 2011 Agen.Da possa costituire un elemento propulsivo per il decollo del progetto Darsena.

Sarà fondamentale in questo contesto trovare un punto d'intesa fra i proprietari privati ed avviare una concreta ricerca dei finanziamenti necessari ad un progetto di tali dimensioni.

L'eliminazione totale del circuito doganale in città, ormai prossima dato lo spostamento degli Uffici Doganali nella nuova sede in San Vitale, sarà un'occasione per ragionare su una nuova immagine della città in un punto nevralgico quale la testata del canale di fronte alla stazione ferroviaria.

5.2.2 - Porto Corsini / Marina di Ravenna

L'anno in corso sarà fondamentale per completare il percorso autorizzativo del progetto di urbanizzazione dell'area demaniale fra via Sirotti e la banchina in modo da soddisfare le esigenze del paese ed offrire un'immagine qualificata alle crociere che attraccano al nuovo molo.

Attenzione particolare andrà rivolta alla tempistica delle opere che dovrà coordinarsi con altri interventi già programmati come lo spostamento dell'attracco del traghetto che collega Porto Corsini con Marina di Ravenna.

Per quest'ultima località andrà a concludersi la valutazione del progetto di sistemazione funzionale del molo sud di cui potranno essere avviati i primi stralci.

5.2.3 - Area autotrasporto

Essendo in via di conclusione l'autorizzazione dell'intervento l'anno in corso potrà vedere l'appalto per la concessione delle opere che andranno a realizzarsi nei prossimi anni.

Il porto di Ravenna si doterà così di una valida struttura di ausilio al traffico delle autostrade del mare che non ha conosciuto cali neanche in questi momenti di crisi.

5.2.4 - Fabbrica Vecchia e Marchesato

Ottenuta l'approvazione del progetto esecutivo ormai ultimato, sarà possibile acquisire il complesso dal Comune di Ravenna e recuperarlo ad uso pubblico cercando di connettere questo intervento con la necessaria realizzazione di una protezione lungo il tratto di canale frontistante i fabbricati.

Cap. 6 - Funzionalità del porto

6.1 Concessioni

Con la Determinazione 1/2009 del Comitato Portuale, l'Autorità Portuale ha dato attuazione all'obiettivo del perseguimento dell'ottimizzazione nell'uso dei beni portuali, dello sviluppo quantitativo-qualitativo dei traffici e delle prestazioni degli operatori oltreché della 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, stabilito nel Piano Operativo Triennale 2005-2007. Sono infatti stati adottati nuovi criteri per la determinazione dei canoni prevedendo 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 quali-quantitativo 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.

L'Autorità Portuale sta proseguendo nella realizzazione di quanto già avviato. Nell'ambito di tale processo l'Ente ha dato corso, mediante consultazione con le categorie interessate, a un processo per l'adozione delle 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 sulla base dei seguenti principi:

- l'operazione di deposito è aggiuntiva rispetto alle altre operazioni portuali, in ragione della destinazione a banchina e non a piazzale delle strutture, e pertanto è relativa al temporaneo stoccaggio delle sole merci che, scaricate da una specifica nave, non possano essere immediatamente trasportate a destino, permanendo in banchina anche dopo la partenza della nave per il tempo strettamente necessario alla loro movimentazione e comunque non oltre il termine massimo a ciò fissato;
- le banchine non possono mai essere utilizzate per il deposito continuativo delle merci né risultare appendice delle aree e piazzali privati in cui tale deposito continuativo può invece liberamente svolgersi;
- le banchine non possono subire modifiche per il ricovero dei materiali in quanto, a conclusione della permanenza delle merci, le stesse devono essere ricondotte alla condizione primitiva in modo tale da consentirvi lo svolgimento delle altre operazioni portuali;

- la porzione di banchina interessata dal deposito è comunque limitata nell'estensione in modo che tutte le operazioni portuali abbiano a svolgersi regolarmente nel rispetto delle norme vigenti;
- tutte le attività svolte sulla banchina per la realizzazione dei depositi, la loro conduzione, nonché la cessazione dei medesimi costituiscono operazione portuale, mentre la successiva liberazione della banchina dai residui costituisce servizio portuale, ambedue da svolgersi da parte delle sole imprese a ciò autorizzate;
- le imprese devono richiedere e ottenere dall'Autorità Portuale la possibilità di svolgere il deposito, fornendo dimostrazione della capacità di farlo, prima di qualunque stoccaggio sulla banchina;
- la valutazione circa l'accogliibilità della richiesta è effettuata dall'Autorità Portuale, caso per caso, attraverso l'esame di ciò che comporta lo svolgimento dell'attività in relazione alle specificità delle singole banchine e la formulazione delle eventuali prescrizioni per l'uso qualora il deposito risulti possibile;
- il consenso ad effettuare deposito sulla banchina in concessione comporta la corresponsione di un canone ad hoc per lo specifico uso;
- le operazioni devono essere svolte secondo modalità idonee a consentire la verificabilità da parte dell'Autorità Portuale del corretto svolgimento consentendo la tracciabilità del flusso delle merci che passa per la banchina;
- l'effettuazione di deposito al di fuori delle regole costituisce abusivo uso del demanio marittimo ed è perciò sanzionata a norma di legge e, comunque, con il venire meno di ogni provvedimento precedentemente emanato per consentirla;
- la realizzazione di depositi temporanei su banchina preordinati al carico delle merci su nave non è disciplinata dalla regolamentazione di cui si tratta, potendo comunque essere consentita qualora sia accertata l'indispensabilità della occupazione della banchina per l'effettuazione del successivo imbarco (in tal caso nel provvedimento di accoglimento è stabilita la regolamentazione dell'uso della banchina, con particolare benché non esclusivo riferimento a quelle disposizioni che abbiano riguardo alla destinazione a banchina e non a piazzale del bene demaniale).

L'eventuale positivo esito del percorso verrà formalizzato attraverso l'emanazione di apposita delibera del Comitato 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.

L'obiettivo perseguito è quello della formazione ed aggiornamento delle figure professionali impiegate nello svolgimento delle operazioni portuali sulle banchine demaniali del porto di Ravenna al fine del loro adeguamento alla evoluzione tecnologica dei mezzi operativi e alle esigenze operative derivanti dalle nuove tipologie merceologiche trattate, con particolare attenzione agli aspetti legati alla sicurezza sul lavoro. A seguito di altrettante Delibere Presidenziali, sono stati avviati n. 3 interventi di finanziamento alla formazione rivolte a soggetti terzi mediante corresponsione di contributi da erogare ai richiedenti a sostegno di progetti formativi in linea con gli obiettivi guida sopra citati, secondo le modalità indicate nelle Deliberazioni medesime.

6.3 Servizi pubblici e ICT

L'impegno dell'Autorità Portuale di Ravenna per contribuire al miglioramento complessivo della qualità dei servizi resi dalle pubbliche amministrazioni in porto si è concentrato negli ultimi anni in azioni tese a sensibilizzare i centri decisionali dei ministeri di riferimento in relazione alla necessità di porre rimedio alla generalizzata situazione di sottodimensionamento degli organici degli uffici locali degli stessi ministeri e nell'organizzazione di tavoli di coordinamento attraverso i quali affrontare problematiche più locali e contingenti (quali, ad esempio, la necessità di pervenire all'adeguamento delle strutture in uso al Posto di Ispezione Frontaliero presso il terminal contenitori e ad una razionalizzazione delle procedure per l'invio ai laboratori dei campioni prelevati dal locale Ufficio di Sanità Marittima).

Oggi si delinea l'ipotesi per l'Autorità Portuale di contribuire più direttamente alla razionalizzazione di certe operazioni che coinvolgono amministrazioni pubbliche nella misura in cui tali attività, ed in particolare i rapporti con gli operatori, debbano svolgersi obbligatoriamente per via telematica.

L'Autorità Portuale, infatti, in tale ambito ha in corso due iniziative che potranno avere ripercussioni su diversi ambiti operativi.

La prima è relativa alla realizzazione di un sistema telematico finalizzato allo scambio di informazioni connesse 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).

Dall'1.01.2011 è in vigore la normativa introdotta dalle modifiche al codice doganale comunitario che vanno sotto il nome di "security amendments".

Il protocollo di intesa tra l'Autorità Portuale e l'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Ravenna e con la partecipazione delle associazioni degli operatori portuali, dopo alcune difficoltà iniziali, è sfociato nell'affidamento all'Associazione agenti marittimi e raccomandatari di Ravenna del ruolo di soggetto attuatore del protocollo con l'incarico di individuare il soggetto che dovrà fornire all'utenza portuale ravennate uno strumento telematico con cui agevolmente far fronte alle esigenze operative poste dalla normativa sopra citata. L'Autorità Portuale

sosterrà il progetto nelle fasi di progettazione, installazione, avvio e start-up per un periodo di due anni.

In questo periodo potranno essere affrontate le problematiche poste dalla necessità di altre amministrazioni pubbliche coinvolte nel ciclo dei controlli delle merci di disporre di informazioni relative ai carichi, dalle esigenze delle operazioni di pre-clearing e così via. Alcune applicazioni del sistema (che viaggeranno tutte via internet) potranno essere ospitate nel sito internet dell'Autorità Portuale.

La seconda iniziativa riguarda gli scambi di informazioni connesse con il controllo dell'accesso delle persone in porto. Il sistema realizzato, per motivi di sicurezza, velocità e affidabilità delle comunicazioni si serve di una infrastruttura di rete appositamente realizzata dall'Autorità Portuale. Anche in questo caso applicazioni complementari o integrative potranno essere sviluppate. Ad esempio, già oggi sulla dorsale di comunicazione sono presenti alcuni servizi relativi alla sicurezza (della navigazione) quali ad esempio quelli relativi al controllo video e radar.

Inoltre si sta sviluppando un sistema telematico per la comunicazione dei dati relativi alle liste dell'equipaggio delle navi dall'agenzia marittima all'ufficio della Polizia di frontiera ed il relativo invio degli shore pass.

Un terzo ambito di attività si è creato a seguito dell'aggiudicazione di un bando di finanziamento comunitario al quale l'Autorità Portuale di Ravenna ha partecipato nella sua qualità di membro dell'associazione dei porti NAPA. Il progetto vincitore prevede, a seguito di un'analisi dell'organizzazione portuale e dei processi comunicativi al suo interno, che si pervenga all'identificazione dei requisiti standard per una piattaforma telematica comune ai porti NAPA e per il data sharing all'interno delle singole port communities; lo sviluppo di un'applicazione EDI per l'integrazione dei sistemi portuali e il data sharing e lo sviluppo di un prototipo e fase di test. In tale contesto vi sarà spazio anche per lo sviluppo dei sistemi ICT esistenti nei singoli porti.

Cap. 7 - Sicurezza

7.1 Safety - Sicurezza del lavoro

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, come ormai consolidato, nel rispetto di uno specifico programma annuale che tiene conto delle imprese ex art.16 della L.84/94 autorizzate.

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 siano condotti principalmente al fine di promuovere un esteso e regolare 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 conferma il costante impegno nel controllo e nella vigilanza delle operazioni portuali relative alle merci alla rinfusa polverulente.

Si conferma e rafforza il ruolo del Comitato di igiene e sicurezza del lavoro ex art. 7 del d.lgs. 272/99 anche in qualità di organo di raccordo e sintesi dei vari tavoli composti da enti pubblici, rappresentanze sindacali, rappresentanze datoriali in relazione agli aspetti dell'igiene e sicurezza del lavoro in porto.

Per quanto riguarda l'attuazione del "Protocollo di intesa per la pianificazione degli interventi sulla sicurezza nel porto di Ravenna" l'Autorità Portuale ha portato a compimento gli impegni assunti con la sottoscrizione dello stesso.

La scadenza del Protocollo è prevista nel febbraio 2011, in considerazione della positività dell'esperienza maturata così come dei risultati, l'Autorità Portuale sostiene l'assoluta opportunità del rinnovo triennale dello stesso.

E' in questa ottica che l'Autorità Portuale intende promuovere le azioni necessarie al rinnovo del Protocollo e conferma nella sostanza gli impegni definiti nel protocollo in scadenza.

7.2 *Security*

In materia di "port security" vi sono tre principali ambiti di attività nei prossimi anni.

Il primo è relativo al completamento ed all'entrata in attività del sistema di controllo accessi. Dopo il passaggio delle competenze e della localizzazione delle macchine e dei dati dall'Autorità Marittima all'Autorità Portuale si è resa necessaria una riconfigurazione dell'intero sistema che rifletterà necessariamente le diverse competenze territoriali dell'Autorità Portuale rispetto alla Capitaneria di Porto.

Inoltre negli ultimi mesi si è assistito all'accoglimento da parte dell'Autorità designata in materia di port security di diverse istanze con cui alcuni operatori terminalisti privati hanno richiesto di non rientrare nell'applicazione della normativa ISPS e altri hanno richiesto di ridurre la superficie della cosiddetta "port facility" ai fini della port security.

Il sistema di controllo accessi dovrà necessariamente tener conto di tali significative modifiche .

Il secondo tema da affrontare è quello normativo. Come conseguenza del passaggio di competenze, sarà l'Autorità Portuale ad emettere un provvedimento che disciplini la materia tenendo nella debita considerazione quanto sopra e delle disposizioni contenute nel Piano di sicurezza del porto in corso di esame in seno alla conferenza di servizi per la sicurezza portuale istituita ai sensi del D.lgs- 203/2007.

Infine, sono in corso le revisioni quinquennali di tutti i PFSA. All'Autorità Portuale competerà poi l'elaborazione dei PFSP degli impianti pubblici in precedenza non esistenti o non censiti/utilizzati come tali. Si tratta di impianti che insistono su banchine non assentite in concessione e sulle quali possono svolgere operazioni portuali imprese portuali.

Il configurarsi di tale opportunità ha ripercussioni considerevoli in materia di sicurezza e di organizzazione della security e, conseguentemente, sulla gestione del sistema di controllo accessi.

Cap. 8 - Ambiente e sistemi di gestione

Continua 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. Si conferma il percorso avviato per l'introduzione in Autorità Portuale di un sistema di gestione ambientale la cui certificazione secondo le ISO 14001 è prevista all'inizio del triennio in esame.

Il Sistema ha visto la definizione della Politica Ambientale la cui attuazione si concretizza con il raggiungimento degli obiettivi e traguardi ambientali qui di seguito esplicitati.

Aspetto Ambientale	Obiettivo		Traguardi
	N	Descrizione	
Politica Ambientale	1	Diffusione dell'impegno ambientale	- Diffusione della PA in area portuale e all'esterno
Risorse ambientali e energetiche	2	Promozione e sensibilizzazione all'uso razionale dell'energia favorendo il risparmio energetico	- Analisi e valutazione dei consumi energetici - Utilizzo di energie alternative - Valutazione fattibilità progetti di utilizzo fonti rinnovabili in porto
Rete fognaria e scarichi	3	Miglioramento della conoscenza sulla qualità delle acque del porto e sugli scarichi	- Registro e mappatura degli scarichi e nuove reti fognarie in area portuale - Approfondimento conoscenza qualità specchi acquei portuali
Rete fognaria e scarichi	4	Miglioramento della rete fognaria in area portuale	- Contributo per la realizzazione della nuova linea fognaria in dx canale per il convogliamento delle acque di 1° pioggia

Aria	5	Sostegno e partecipazione ad azioni di monitoraggio della qualità dell'aria in porto	<ul style="list-style-type: none"> - Attuazione nuovo protocollo polveri - Campagna di sensibilizzazione per la riduzione di emissioni e utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo - Valutazione progetti elettrificazione banchine
Rifiuti	6	Miglioramento della gestione dei rifiuti	<ul style="list-style-type: none"> - Riduzione quantitativo dei rifiuti prodotti negli uffici AP - Promozione e sensibilizzazione in area portuale per la riduzione dei rifiuti e dell'inquinamento marino - Ottimizzazione servizio ritiro rifiuti dalle navi e pulizia aree comuni portuali
Dragaggi	7	Miglioramento degli impatti del dragaggio dei fondali	<ul style="list-style-type: none"> - Organizzazione dati campionamenti dei sedimenti di fondale - Partecipazione a progetti e studi di valutazione per trattamento e recupero fanghi - Miglioramento della gestione delle casse di colmata
GPP	8	Promozione del Green Public Procurement	<ul style="list-style-type: none"> - Studio per l'inserimento di criteri di preferibilità ambientale per gli acquisti di beni e servizi
Ambienti Naturali	9	Promozione e tutela delle aree naturali	<ul style="list-style-type: none"> - Definizione azioni di sensibilizzazione degli utenti e degli operatori portuali alla conservazione delle aree naturali protette che ricadono nella gestione AP
Amianto	10	Bonifica edifici dell'Autorità Portuale in aree demaniali	<ul style="list-style-type: none"> - Rimozione amianto fabbricato in piazzale Adriatico 11

Nel 2007 è stato sottoscritto il “Protocollo per il miglioramento della qualità dell’aria in ambito portuale” presso la Provincia. L’Autorità Portuale ha partecipato al tavolo tecnico che ha sviluppato un progetto specifico mirato al miglioramento delle conoscenze dell’impatto delle operazioni portuali sulla qualità dell’aria ed ha contribuito ai costi relativi e per l’adeguamento della rete di monitoraggio dell’aria in area portuale. Con il rinnovo del Protocollo polveri per il triennio in esame avvenuto in data 25.01.2011 è stato confermato il contributo attivo dell’Autorità Portuale. Nello specifico è previsto il sostegno economico per lo sviluppo di uno studio del verde che riqualifichi l’area portuale e che contribuisca alla limitazione della diffusione delle polveri generate dalle operazioni portuali e per il funzionamento della stazione di monitoraggio dell’aria in area portuale. Inoltre è previsto di:

- incentivare l’adozione di pratiche e tecniche capaci di ridurre l’impatto ambientale delle operazioni di movimentazione di merci polverulente da parte degli operatori portuali, anche aggiornando l’ordinanza relativa alla capacità tecnica delle imprese portuali;
- sviluppare una analisi della possibilità di attrezzare le nuove banchine con un sistema di erogazione di energia elettrica (eventualmente prodotta da fonti rinnovabili) cui connettere le navi all'attracco, che potranno così sostituire la produzione di energia generalmente determinata da propri motori diesel, responsabili di emissioni non trascurabili;

- stimolare continui miglioramenti nell'ambiente del porto e nella sua gestione ambientale.

L'adesione, data nel triennio scorso, 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 ha avuto il suo corso. Informazioni e dati inerenti le caratteristiche del traffico navale del Porto di Ravenna sono stati forniti per consentire lo studio della fattibilità tecnica e dei relativi costi dell'allacciamento alla rete elettrica delle navi per alcune banchine del porto. I risultati dello studio una volta resi disponibili saranno di supporto a specifici approfondimenti da parte dell'Autorità Portuale in relazione alla tematica. Infine si è pervenuti alla approvazione del progetto denominato SafePort – “Il porto e la gestione dei rischi industriali ed ambientali” nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013. Le attività di start up sono state avviate seppure il finanziamento UE risulti tuttora sub-iudice. Il programma prevede lo sviluppo ed il completamento del progetto nel triennio di riferimento.

INDICE

Introduzione	pag. 1
Cap. 1 Scenari di riferimento	» 3
1.1 Traffici e posizionamento	» 3
1.2 Scenario programmatico	» 9
1.2.1 Allegato Infrastrutture DPEF alla decisione di finanza Pubblica 2011-2013»	9
1.2.2 Scenari possibili per il Nord Adriatico	» 12
1.2.3 Piano nazionale della Logistica	» 13
1.2.4 Reti TEN-T	» 16
1.3 Scenari finanziari	» 20
Cap. 2 L'attuazione del P.O.T. 2010 – 2012	» 22
2.1 Attuazione dei progetti e degli investimenti	» 22
2.1.1 Approfondimenti	» 22
2.1.2 Banchine	» 22
2.1.3 Viabilità portuale e reti di collegamento	» 23
2.1.4 Sicurezza e Ambiente	» 23
2.1.5 Security	» 23
Cap. 3 Azioni e strumenti per lo sviluppo del porto	» 24
3.1 Le direttrici dello sviluppo del porto e dell'intermodalità	» 24
3.1.1 Investimenti	» 24
3.1.2 Nuovo terminal container e piattaforma logistica	» 25
3.1.3 Crociere	» 25
3.1.4 Nautica	» 26
3.1.5 Azioni sul ferroviario	» 27
3.1.6 Azioni sul fluvio-marittimo	» 28
3.2 Piano Regolatore Portuale	» 28
3.3 Promozione e Comunicazione	» 29
3.3.1 Attività promozionale	» 29
3.3.2 Comunicazione	» 30
3.4 Prospettive di azione di NAPA (Northern Adriatic Ports Articulation)	» 31
Cap. 4 Programma Triennale Lavori 2011 – 2013	» 31
Cap. 5 Riqualficazione dei waterfront e valorizzazione del Demanio	» 33
5.1 La gestione dell'esistente e gli scenari futuri	» 33
5.2 Gli interventi in essere più significativi	» 34
5.2.1 Darsena di città	» 34
5.2.2 Porto Corsini / Marina di Ravenna	» 34
5.2.3 Area Autotrasporto	» 35
5.2.4 Fabbrica Vecchia e Marchesato	» 35
Cap. 6 Funzionalità del porto	» 35
6.1 Concessioni	» 35
6.2 Lavoro portuale, formazione	» 37
6.3 Servizi pubblici e ICT	» 38

Cap. 7 Sicurezza	»	39
7.1 Safety – Sicurezza del lavoro	»	39
7.2 Security	»	40
Cap. 8 Ambiente e sistemi di gestione	»	41