

TESTO DEFINITIVO – 6 AGOSTO 2007

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

INDICE

Pag.

1	<i>Ruolo e Posizioni</i>	1
2	<i>Cosa è stato fatto</i>	1
2.1	Le opere	2
2.2	Strumenti di Pianificazione e Progetti	2
2.2.1	Strumenti	3
2.2.2	Progetti e Piani	3
3	<i>Il che fare – Le iniziative e le azioni</i>	4
3.1	Le grandi opere strategiche	4
3.2	Innovazione-Regole-Sicurezza-Ambiente	4
3.3	Alto Adriatico	6
3.4	Porto e Territorio	6
4	<i>Adeguamento delle Grandi Infrastrutture di Interesse del Porto di Ravenna</i>	7
5	<i>Project Financing</i>	8

RUOLO E POSIZIONI

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

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

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

2

COA È STATO RATIO

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

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

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

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

2.1 LE OPERE

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

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

2.2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGETTI

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

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

2.2.1 STRUMENTI

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

2.2.2 PROGETTI E PIANI

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

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

IL CISE PARIE - LE INIZIATIVE E LE AZIONI

3.1 LE GRANDI OPERE STRATEGICHE

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

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

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

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

3.2 INNOVAZIONE - REGOLE - SICUREZZA - AMBIENTE

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

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

- CANONI DEMANIALI

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

- LAVORO PORTUALE E SICUREZZA SUL LAVORO

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

- AREE DEMANIALI

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

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

- RICONVERSIONE DI AREE

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

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

LE REGOLE NAZIONALI

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

3.3 ALTO ADRIATICO

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

3.4 PORTO E TERRITORIO

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

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

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

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

4

ADDEBIAMENTO DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE DI INGENNERIE DEL PORTO DI RAVENNA

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

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

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

5

PROJECT FINANCING

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

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

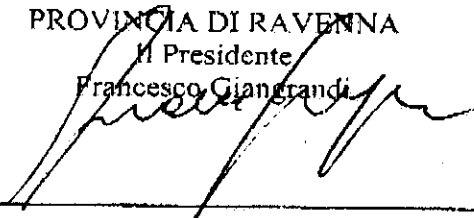
A tale concorso finanziario occorre collegare anche la capacità di finanziamento propria dell'Autorità Portuale, che intende porsi come soggetto attivo in tali processi.

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

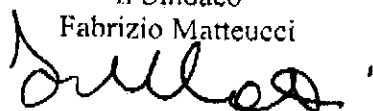
REGIONE EMILIA ROMAGNA
Il Presidente
Vasco Errani



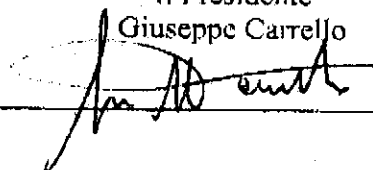
PROVINCIA DI RAVENNA
Il Presidente
Francesco Giangrandi



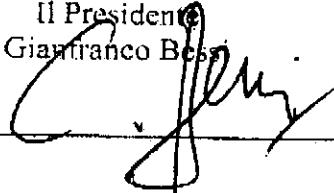
COMUNE DI RAVENNA
Il Sindaco
Fabrizio Matteucci



AUTORITA' PORTUALE
DI RAVENNA
Il Presidente
Giuseppe Carrello



CAMERA DI COMMERCIO
DI RAVENNA
Il Presidente
Gianfranco Bessi



Ravenna, 17 settembre 2007