



AUTORITA DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE  
PORTO DI RAVENNA

PIANO OPERATIVO TRIENNALE  
2017-2019  
Revisione annuale

---

Approvato con Delibera n.45  
Comitato di Gestione del 20 dicembre 2018





## INDICE

<i>Premessa</i>	2
<i>Cap 1 Struttura del Piano e Contenuti</i> .....»	3
<i>Cap 2 Scenario di riferimento</i> .....»	7
i) <i>Scenario macroeconomico</i> .....»	8
ii) <i>Trasporto marittimo</i> .....»	11
iii) <i>La portualità italiana</i> .....»	14
iv) <i>Porto di Ravenna</i> .....»	17
v) <i>Traffico Ferroviario</i> .....»	20
<i>Cap 3 Programmi tematici strategici e Obiettivi specifici</i> .....»	22
i) <i>Digitalizzazione della logistica e ICT</i> .....»	23
ii) <i>Ultimo/penultimo miglio ferroviario e</i> <i>connessioni a rete</i> .....»	25
iii) <i>Ultimo miglio stradale</i> .....»	28
iv) <i>Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale –</i> <i>Accessibilità marittima - Aumento selettivo della</i> <i>capacità portuale</i> .....»	30
v) <i>Efficienza energetica ed ambientale</i> .....»	35
vi) <i>Altri temi/interventi</i> .....»	36
<i>Sub par. Security</i> .....»	36
<i>Sub par. Efficientamento servizi di controllo</i> .....»	37
<i>Sub par. Promozione</i> .....»	38
<i>Sub par. Waterfront</i> .....»	38
<i>Sub par. Adeguamento struttura dell’Ente</i> .....»	40
vii) <i>Nuovi interventi</i> .....»	41



## PREMESSA

Il presente documento è il primo aggiornamento annuale del POT 2017-2019 dell'AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale – Porto di Ravenna, approvato nel maggio 2017.

In carenza di specifiche indicazioni normative, tenuto altresì conto che la verifica dell'andamento dell'attività dell'Ente di fatto ha luogo con l'approvazione della relativa relazione intervenuta con riguardo all'anno 2017 il 20 aprile 2018 con delibera del n.30/2018 del Comitato di Gestione, si è inteso procedere al previsto aggiornamento del POT subito a valle dell'approvazione, sempre da parte del Comitato di Gestione, ferma rimanendo la definitiva approvazione da parte del MIT (Amministrazione vigilante ed indirizzante) e del MEF, dal budget per l'anno 2019.

Questa opzione è conseguenza della stretta interconnessione tra i contenuti e le finalità del POT – “atto concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche” (art.9, c.5, Legge n.84 del 1994 come modificato dal Dlgs n.169 del 2017) – e la natura ed i contenuti del bilancio – documento nel quale si individuano puntualmente le risorse necessarie per lo svolgimento degli ordinari compiti attribuiti all'AdSP dalle norme nonché ciascuna delle attività che, complessivamente, concorrono al raggiungimento degli obiettivi strategici dell'Ente.

Ciò ancor più dal momento che costituiscono parte integrante del bilancio, da poche settimane approvato, gli elenchi (annuali e triennali) delle opere e, per la prima volta da quest'anno, l'elenco biennale dei servizi e delle forniture.

Con queste premesse, fermo rimanendo quanto già detto riguardo i contenuti e le finalità della Relazione annuale – la quale è strutturata secondo le pertinenti indicazioni ministeriali che non hanno riguardo all'obiettivo di verifica del raggiungimento (o del livello di raggiungimento) degli obiettivi strategici dell'AdSP - non si è voluto fare del presente aggiornamento una superflua (per certi versi, inutilmente dispendiosa) riscrittura del POT, quanto piuttosto il documento nel quale si individuano:

- a) I macro scenari di settore;
- b) Gli (eventuali) elementi innovativi delle scelte strategiche nazionali di settore;
- c) La coerenza degli obiettivi strategici di sviluppo dell'AdSP individuati nel POT corrente con gli (eventuali) nuovi obiettivi strategici nazionali e la attualità/validità delle scelte strategiche già adottate nel POT corrente;
- d) Il livello di raggiungimento per ciascuno degli obiettivi strategici;
- e) Gli (eventuali) nuovi obiettivi strategici dell'Ente.



## CAP 1

# STRUTTURA DEL PIANO E CONTENUTI



## **Struttura del piano e contenuti**

Tenendo conto delle finalità sopra elencate è stata articolata la struttura del presente aggiornamento che si compone di una parte Cap 2, nella quale, con dovizia di dati; tabelle e rappresentazioni grafiche si aggiornano gli **scenari macroeconomici e trasportistici** (anzitutto del segmento/modalità marittimo) ai livelli globale, nazionale e dello specifico ravennate.

Ne risulta una situazione moderatamente positiva, tanto a rendiconto quanto in prospettiva, pur non potendosi trascurare il margine di incertezza che l'UNCTAD non manca di opportunamente segnalare in conseguenze di emergenti politiche di chiusura commerciale a livello mondiale e, a livello nazionale, una rivisitazione in diminuzione, da ultimo, degli indici di crescita attesi.

A livello locale di porto, indubbiamente positivo è l'indice di crescita del traffico (merci imbarcate e sbarcate) dell'anno 2017 giacchè, pur se apparentemente contenuto (+2,1%) è ben più alto di quello del complesso dei porti amministrati dalle AdSP (+1,4%). Un segnale di attenzione è, di contro, la flessione del traffico TEUs, pur comune a molti altri porti "maggiori". Attenzione e non allarme poiché, letto in parallelo con l'attuale livello dei fondali del porto e la loro non adeguatezza all'evoluzione prevista del naviglio, anche feeder, motiva la conferma di scelte e impegni strategici dell'ente, a partire dalla centralità del "Progetto Hub".

Per quel che riguarda le **scelte strategiche di livello nazionale**, va dato atto che, a oltre un anno dall'approvazione del POT dell'AdSP e a due anni circa dall'istituzione di queste nuove entità amministrative, anche a motivo del passaggio non breve tra due legislature, non vi sono elementi innovativi o aggiuntivi rispetto alla prima parte dello scorso anno. Le indicazioni nazionali strategiche in materia di grandi interventi infrastrutturali, pianificazione urbanistica o promozione che, secondo le previsioni di legge, spettano alla Conferenza Nazionale di coordinamento delle AdSP non sono state oggetto di dibattito in quel consesso, per lo più attivo su questioni legate al passaggio tra il vecchio ed il nuovo modello di amministrazione dei porti o su questioni specifiche di più immediato impatto.

Meno che mai, ed in ciò sicuramente ha giocato un ruolo determinante la transizione da una legislatura all'altra, si è proceduto a disegnare un nuovo PGTL – Piano Generale dei Trasporti e della Logistica – che dovrebbe costituire la cornice e l'indirizzo di livello nazionale per gli strumenti di pianificazione e programmazione



sottostanti di breve periodo, qual'è per le AdSP il POT.

Conseguentemente il presente aggiornamento del POT assume come riferimento le medesime strategie ed i programmi tematici che erano alla base del documento che qui si aggiorna, confermando pertanto, come già detto, la centralità del progetto Hub portuale 2017 e, come già si evidenziava nel POT approvato nel 2017, della digitalizzazione a servizio dell'efficienza logistica, il miglioramento delle connessioni di rete, l'efficientamento energetico ed ambientale, nonché elevando a livello di scelte strategiche dell'ente aspetti quali la sicurezza (security e safety) e la più funzionale sistemazione dei servizi pubblici che intervengono nella fase portuale.

Strumentale agli obiettivi ed esso stesso obiettivo "trasversale" dell'Ente, è l'adeguamento della struttura dell'Ente medesimo che, come si vedrà, è in significativo divenire ma ancora percorso non ultimato.

Al fine di dare conto del **livello di raggiungimento degli obiettivi previsti nel POT** a suo tempo approvato, si è quindi predisposta la griglia, Cap 3 del presente documento, nella quale sono indicati per ciascun programma-tema strategico, i singoli interventi a ciascuno dei quali è associata una sintetica descrizione dello stato di attuazione con l'indicazione della programmazione attuativa (piano dei lavori/servizi) in cui l'intervento è previsto.

Sempre nel Cap.3, alla fine della specifica tabella, sono elencati nuovi interventi di Piano.

Trattasi di interventi non omogenei, ovvero riconducibili a temi-obiettivo diversi tra quelli in cui era articolato il POT, ma tutti di rilievo significativo.

Per l'intervento "Sviluppo SUA" – Sportello Unico Amministrativo, si evidenzia che, pur in carenza delle linee guida ministeriali finalizzate alla regolamentazione del funzionamento del SUA, si ritiene opportuno dare avvio ad attività funzionali a sviluppare nel prosieguo questo Sportello con il fine ultimo di facilitare gli utenti del porto a partire, in via sperimentale, da alcune attività più significative.

Addirittura di maggiore rilievo appare l'ulteriore intervento determinazione della Zona Logistica Semplificata "ZLS".

La scelta della Regione di istituire la ZLS, che è imperniata (necessariamente) sul porto di Ravenna, impone di svolgere le attività intese a mettere a punto, previo confronto con gli operatori della logistica e gli altri nodi logistici regionali, il piano di Sviluppo Strategico, che è presupposto indispensabile per la costituzione della ZLS.

Altresì rilevante è l'obiettivo "adozione dei piani operativi di intervento per lavoro



portuale ex art.8, c.3 bis, L.84/94 e s.m. e i.". Trattasi infatti di redigere strumenti di intervento sul fattore lavoro tali da assicurare, senza ingiustificati superflui aggravati, un valore aggiunto alla competitività del porto.



## Cap 2

# SCENARIO DI RIFERIMENTO





## i) Scenario macroeconomico

Secondo il Fondo Monetario Internazionale (IMF), nel suo ultimo aggiornamento del World Economic Outlook (WEO) di **ottobre 2018**, si prevede **una frenata della crescita globale** che, nel 2018 e 2019, si fermerà al 3,7% raggiunto l'anno scorso, in calo di 0,2 punti percentuali rispetto alle previsioni di aprile e luglio. **Aumenta inoltre l'incertezza** in quanto i tassi di crescita dei Paesi risultano meno sincronizzati tra di loro.

Per le economie avanzate l'incremento dovrebbe confermarsi quest'anno al 2,4%, in crescita dal 2,3% del 2017, per poi scendere al 2,1% il prossimo anno. **In particolare, il Fondo rivede al ribasso le stime per l'Area Euro e per gli Stati Uniti.** Per gli USA il PIL è previsto in crescita del 2,9% nel 2018 e del 2,5% il prossimo anno, mentre per l'**Area Euro** il PIL dovrebbe registrare un **rallentamento significativo** passando dal 2,4% del 2017 al 2,0% del 2018 e all'1,9% del 2019. Secondo l'IMF, l'UE si trova ad affrontare sfide politiche fondamentali sui migranti, sulla governance di bilancio e sulla propria architettura istituzionale. **Per il 2018 e 2019, il Fondo ha poi previsto per la Germania un PIL in crescita dell'1,9% e per la Francia dell'1,6%, in calo per entrambi i Paesi rispetto alle precedenti previsioni;** per il Regno Unito si prevede, per il 2018 un incremento dell'1,4% e per il 2019 dell'1,5%, per la Spagna, sempre per i due anni considerati, ci si aspetta incrementi, rispettivamente, del 2,7% e del 2,2% e per il Giappone si prevede una crescita dell'1,1% e dello 0,9%. **Per tutti i principali Paesi Sviluppati quindi ci si aspetta un 2019 con una crescita inferiore al 2018.**

**L'IMF rivede al ribasso le stime di crescita per l'Italia.** Dopo il +1,5% del 2017, il PIL italiano crescerà quest'anno dell'1,2%, mentre il prossimo anno si fermerà all'1,0%, rispettivamente 0,3 e 0,1 punti percentuali in meno rispetto alle previsioni di aprile e in linea con quelle di luglio. La revisione al ribasso è legata alla **maggiore incertezza politica e ai conseguenti effetti sulla domanda interna.**

Per le economie emergenti si prevede una crescita del 4,7% per il 2018 e per il 2019, in calo rispetto alle precedenti previsioni. Per i due anni si stimano incrementi rispettivamente pari al 6,6% e al 6,2% per la Cina, e pari all'1,7% e all'1,8% per la Russia.

I Paesi più deboli risultano soprattutto quelli dell'America Latina e quelli esportatori di materie prime, per i quali le stime sono tutte al ribasso.



### Andamento economia mondiale (ottobre 2018)

PIL	2015	2016	2017	2018*	2019*
<b>Mondo</b>	<b>3,4</b>	<b>3,2</b>	<b>3,7</b>	<b>3,7</b>	<b>3,7</b>
<b>Economie avanzate</b>	<b>2,1</b>	<b>1,7</b>	<b>2,3</b>	<b>2,4</b>	<b>2,1</b>
USA	2,6	1,5	2,2	2,9	2,5
<b>Area Euro</b>	<b>2,0</b>	<b>1,8</b>	<b>2,4</b>	<b>2,0</b>	<b>1,9</b>
Germania	1,5	1,9	2,5	1,9	1,9
Francia	1,1	1,1	2,3	1,6	1,6
<b>Italia</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>1,5</b>	<b>1,2</b>	<b>1,0</b>
Spagna	3,2	3,3	3,0	2,7	2,2
Gran Bretagna	2,2	1,8	1,7	1,4	1,5
Giappone	1,1	1,0	1,7	1,1	0,9
Russia	-2,8	-0,2	1,5	1,7	1,8
Cina	6,9	6,7	6,9	6,6	6,2
India	8,0	7,1	6,7	7,3	7,4

Fonte: IMF ; \* = stime

Anche l'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) ha rivisto al ribasso le sue previsioni fatte a settembre 2018; l'economia italiana crescerà al ritmo del +1,2% quest'anno e del +1,1% il prossimo, in calo rispetto alla stima (+1,4%) per il 2018 ipotizzata a fine maggio, alla vigilia della formazione del governo. Nell'Interim Economic Outlook diffuso a settembre, l'OCSE si allinea così ad altri previsori privati e istituzionali, come l'IMF e la Commissione Ue, che hanno recentemente rivisto al ribasso le previsioni sulla crescita. Nel report si legge che "E' probabile per l'Italia una crescita più debole, con l'incertezza sulle scelte politiche, tassi di interesse più elevati e un rallentamento nella creazione di posti di lavoro che zavorrano la spesa delle famiglie".

Nella Nota di aggiornamento del DEF (Documento di Economia e Finanza) pubblicata a settembre scorso, si legge che la ripresa dell'economia italiana è continuata nella prima metà dell'anno, ma a un ritmo inferiore alle attese. Il tasso di crescita del PIL nel 2017 era stato in media pari all'1,6% e, alla luce dei più recenti indicatori congiunturali, che prefigurano un modesto ritmo di espansione nei mesi finali dell'anno, la previsione di crescita del PIL per il 2018 scenderà dall'1,5 all'1,2%, mentre per il 2019 si prevede una crescita pari allo 0,9%.

Per quanto riguarda i principali partner commerciali del porto di Ravenna, i dati dell'IMF aggiornati ad ottobre 2018 sono i seguenti:



### PIL principali Paesi di O/D per il porto di Ravenna – ottobre 2018 (proiezioni)

PIL	2018	2019	2023
ARGENTINA	-2,6	-1,6	3,2
COREA DEL SUD	2,8	2,6	2,6
EGITTO	5,3	5,5	6,0
GERMANIA	1,9	1,9	1,2
GRECIA	2,0	2,4	1,2
INDIA	7,3	7,4	7,7
ISRAELE	3,6	3,5	3,0
LIBANO	1,0	1,4	2,9
ROMANIA	4,0	3,4	3,1
RUSSIA	1,7	1,8	1,2
TURCHIA	3,5	0,4	2,6
UCRAINA	3,5	2,7	3,4

Fonte: IMF

In relazione all'andamento del **commercio mondiale**, l'IMF prevede una **crescita** pari al 4,2% per il 2018 e pari al 4,0% per il 2019. **In sensibile calo rispetto alle previsioni** di luglio ed aprile.

In particolare, per il 2018, per i Paesi in Via di Sviluppo, si prevede un incremento del 6,0% per l'import e del 4,7% per l'export, mentre per il 2019 si prevede una crescita pari al 4,8% sia per l'import che per l'export.

Per i Paesi Sviluppati, invece, si prevede per il 2018 un incremento del 3,7% e del 3,4%, rispettivamente per l'import e per l'export; per il 2019 si stima un incremento del 4,0% per l'import e un 3,1% per l'export.

	2017	2018*	2019*
<b>Commercio mondiale</b>	<b>5,2</b>	<b>4,2</b>	<b>4,0</b>
Import			
Economie Avanzate	4,2	3,7	4,0
Paesi in Via di Sviluppo	7,0	6,0	4,8
Export			
Economie Avanzate	4,4	3,4	3,1
Paesi in Via di Sviluppo	6,9	4,7	4,8

Fonte: IMF ; \* = stime



## ii) *Trasporto marittimo*

Secondo l'UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), nel suo recente rapporto annuale (Review Maritime Transport 2018), il commercio mondiale è cresciuto nel 2017 del 4,7%; gli incrementi per i Paesi Sviluppati sono stati pari al 3,1% per l'import e al 3,5% per l'export, mentre per i Paesi in Via di Sviluppo sono stati per l'import il 7,2% e per l'export il 5,7%. Tra questi gli incrementi più significativi si sono registrati per l'Asia (+9,6% in import e +6,7% in export).

L'UNCTAD evidenzia che il **trasporto mondiale di merci via mare è cresciuto del 4,0%** rispetto all'anno precedente segnando **l'incremento percentuale più elevato dell'ultimo quinquennio**. Lo scorso anno sono state trasportate via mare complessivamente 10,7 miliardi di tonnellate di merce, con una crescita di 413 milioni di tonnellate sul 2016, di cui quasi la metà costituita da rinfuse secche.

L'aumento più significativo è per le merci in container (+5,8%) con una movimentazione di 1.834 milioni di tonnellate.

Per le merci secche si è registrato un incremento del 4% rispetto all'anno precedente, in particolare le principali rinfuse secche (minerali ferrosi, carbone, cereali, minerali non metallici, concimi), pari a 3.196 milioni di tonnellate, sono cresciute del 5,1%. Tra queste 515 milioni di tonnellate sono cereali (+7,1% rispetto al 2016), 1.209 milioni di tonnellate sono carbone (+5,8%) e 1.473 milioni di tonnellate sono minerali ferrosi (3,9%). Mentre, per le altre merci secche, pari a 2.526 milioni di tonnellate, si è registrato un incremento del 2,7%.

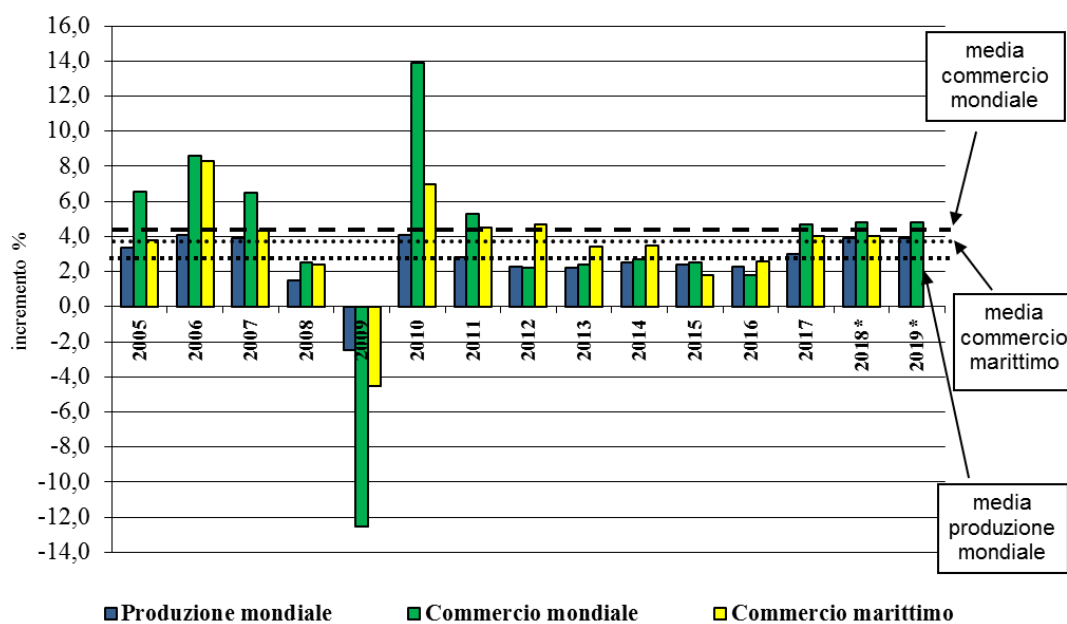
Nel settore delle rinfuse liquide, lo scorso anno il trend di crescita dei trasporti marittimi di petrolio grezzo è risultato in aumento del 2,4%, mentre i trasporti di prodotti petroliferi raffinati e di gas hanno segnato un incremento del 3,9%. In totale per i prodotti petroliferi, pari a 3.146 milioni di tonnellate, l'aumento è stato del 3,0%. Le economie emergenti rappresentano la componente più significativa del trasporto marittimo per dimensione, con una quota del 59,5% del totale merci imbarcate e del 63,4% per quelle sbarcate. In particolare l'Asia rappresenta il 39,7% degli imbarchi e il 52,9% degli sbarchi.

L'UNCTAD prevede che **nel 2018 il trasporto di merci per via marittima registrerà nuovamente un aumento del 4,0%**, con un rialzo dei volumi in tutti i principali segmenti merceologici e in particolare in quelli dei container e delle rinfuse secche



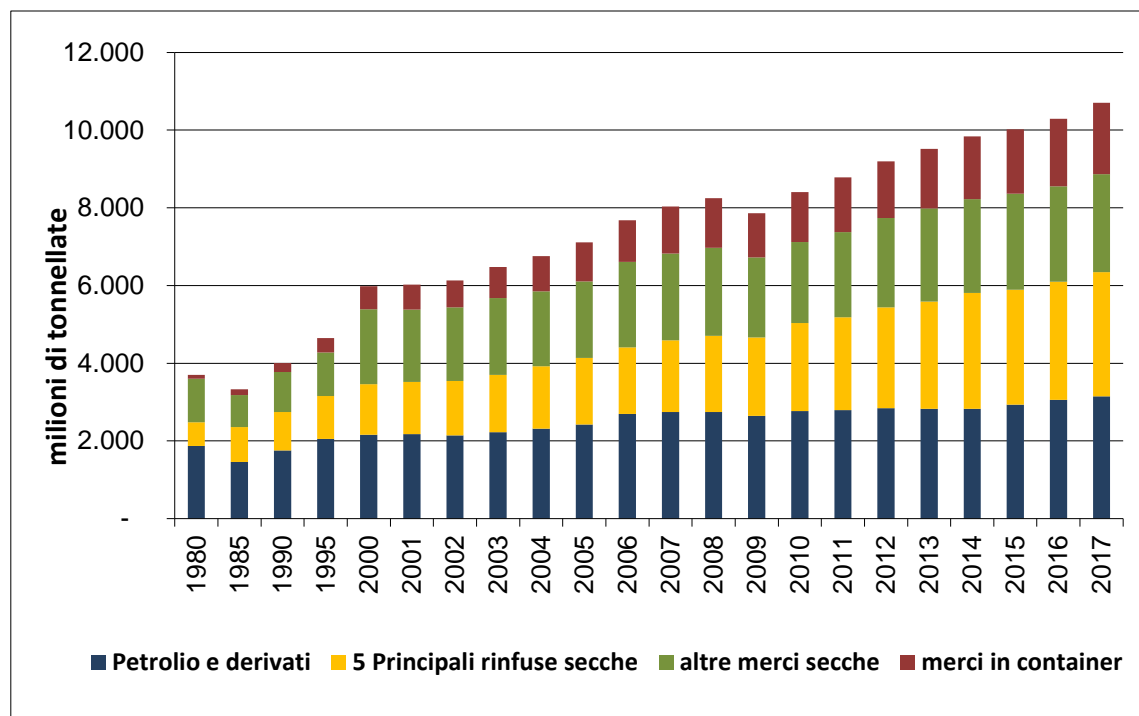
che risulteranno superiori alla crescita delle rinfuse liquide. L'organizzazione delle Nazioni Unite prevede, inoltre, che nel periodo 2018-2023 il tasso annuo di crescita del trasporto marittimo sarà del 3,8%, con un incremento del 4,9% delle rinfuse secche, del 6,0% dei trasporti in container, dell'1,7% dei trasporti di petrolio grezzo e del 2,6% dei prodotti petroliferi e del gas.

Il segretario generale dell'UNCTAD avverte però che, **anche se le prospettive per il commercio marittimo sono positive, queste sono minacciate dall'insorgere di guerre commerciali e dalle crescenti politiche di chiusura**, in quanto l'escalation del protezionismo e le battaglie sulle tariffe potranno potenzialmente nuocere al sistema di scambi commerciali globali che sostiene la domanda di trasporto marittimo.





## Traffico internazionale via mare



Fonte: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2018

## Serie storica trasporto marittimo mondiale (milioni di tonnellate)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Petrolio e derivati	2.772	2.794	2.841	2.829	2.825	2.932	3.055	3.146
5 principali rinfuse secche*	2.259	2.392	2.594	2.761	2.988	2.961	3.041	3.196
altre rinfuse secche**	2.087	2.188	2.304	2.393	2.408	2.471	2.459	2.525
merce in container	1.291	1.411	1.458	1.532	1.622	1.660	1.734	1.834
<b>totale</b>	<b>8.409</b>	<b>8.785</b>	<b>9.197</b>	<b>9.515</b>	<b>9.843</b>	<b>10.024</b>	<b>10.289</b>	<b>10.702</b>

Fonte: Unctad

(\*) 5 Principali rinfuse secche = minerali ferrosi, minerali non ferrosi, cereali, carbone, concimi

(\*\*) altre rinfuse secche = prodotti agricoli, metalli e minerali e manufatti



### iii) *La portualità italiana*

Da una elaborazione condotta sui dati del database COEWEB dell'ISTAT, in relazione al commercio estero dell'Italia via mare, risulta che il trasporto marittimo, nel 2017, ha rappresentato, in peso, il 54,8% dell'import e il 43,7% dell'export, mentre per il commercio tra Italia e Paesi extra UE, il marittimo rappresenta, sempre in peso, il 79,2% dell'import e l'84,5% dell'export.

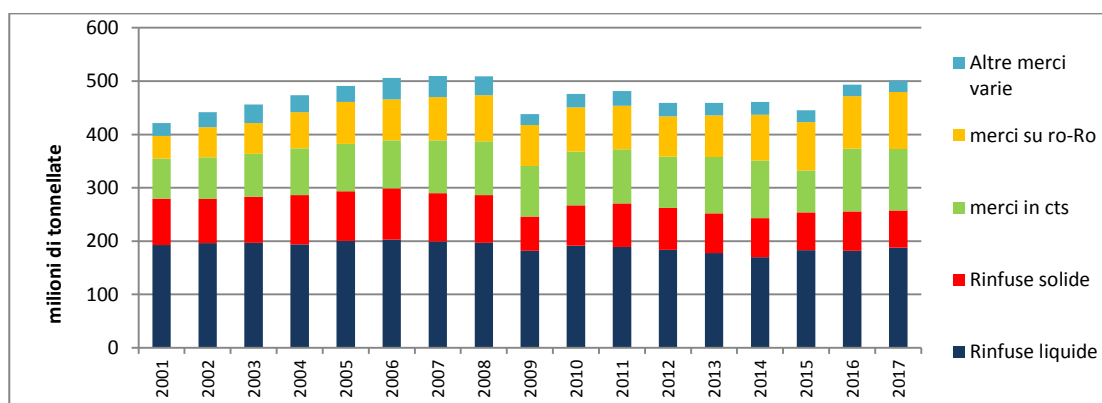
Nel suo complesso, nel 2017, per il commercio estero dell'Italia via mare, pari a 235,4 milioni di tonnellate, risulta un incremento pari al 2,5% (+2,3% per l'import e +2,9% per l'export) rispetto al 2016; mentre con i Paesi extra UE si è registrato un aumento del 2,7% (+2,5 per l'import e +3,5% per l'export).

In valore il commercio estero dell'Italia via mare, pari a 241,0 milioni di euro, rappresenta il 30,5% dell'import e il 26,5% dell'export, mentre per i Paesi extra UE rappresenta il 68,% dell'import e il 55,4% dell'export. Rispetto all'anno precedente, il trasporto via mare dell'Italia è cresciuto in termini monetari del 12,3% e con i Paesi extra UE dell'11,8%.

I dati del primo semestre 2018 dell'Istat sono in linea con quelli del 2017. Per il trasporto marittimo si è registrato un calo dello 0,9%, in peso, e un incremento del 3,0% in valore.

Per quanto riguarda la portualità italiana, secondo i dati diffusi da Assoport, per il 2017 si è registrato un traffico totale pari a 500,3 milioni di tonnellate, in crescita dell'1,4% rispetto al 2016 (pari a 493,5 milioni di tonnellate). In termini di condizionamento il 37,5% sono rinfuse liquide, il 14,0% rinfuse solide, mentre la restante quota sono merci varie, in particolare il 23,0% in contenitori, il 21,3% su ro-ro e il 4,2% merci in colli.

#### **Serie storica traffico merci nei principali porti italiani per condizionamento**



Fonte: Assoport



### Traffico merci nei principali porti italiani (2017, differenza con 2016)

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MOVIMENTI PORTUALI	2016		2017		DIFFERENZA %	
	MERCE	TEUs	MERCE	TEUs	MERCE	TEUs
	tonnellate	numero	tonnellate	numero	tonnellate	numero
<b>Mar Ligure Occidentale</b>	<b>62.573.799</b>	<b>2.352.511</b>	<b>68.052.439</b>	<b>2.666.244</b>	<b>8,8%</b>	<b>13,3%</b>
Genova	49.829.585	2.297.917	54.185.150	2.622.187	8,7%	14,1%
Savona - Vado	12.744.214	54.594	13.867.289	44.057	8,8%	-19,3%
<b>Mar Ligure Orientale</b>	<b>16.076.146</b>	<b>1.305.205</b>	<b>18.260.066</b>	<b>1.526.023</b>	<b>13,6%</b>	<b>16,9%</b>
La Spezia	14.186.943	1.272.425	15.980.341	1.473.571	12,6%	15,8%
Marina di Carrara	1.889.203	32.780	2.279.725	52.452	20,7%	60,0%
<b>Mar Tirreno Settentrionale</b>	<b>41.138.919</b>	<b>800.475</b>	<b>41.070.163</b>	<b>734.085</b>	<b>-0,2%</b>	<b>-8,3%</b>
Livorno	32.815.851	800.475	33.702.171	734.085	2,7%	-8,3%
Piombino	5.497.731	-	4.787.206	-	-12,9%	
<b>Mar Tirreno Centro Settentrionale</b>	<b>16.807.008</b>	<b>74.208</b>	<b>16.754.432</b>	<b>94.401</b>	<b>-0,3%</b>	<b>27,2%</b>
Civitavecchia	11.474.941	74.208	11.428.365	94.401	-0,4%	27,2%
Fiumicino	3.412.717	-	3.460.815	-	1,4%	
<b>Mar Tirreno Centrale</b>	<b>35.466.236</b>	<b>872.053</b>	<b>37.398.775</b>	<b>964.562</b>	<b>5,4%</b>	<b>10,6%</b>
Napoli	22.317.633	483.481	22.430.085	509.876	0,5%	5,5%
Salerno	13.148.603	388.572	14.968.690	454.686	13,8%	17,0%
<b>Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto</b>	<b>61.436.264</b>	<b>2.797.070</b>	<b>59.031.528</b>	<b>2.448.570</b>	<b>-3,9%</b>	<b>-12,5%</b>
A.P. Gioia Tauro - porto di Gioia Tauro	38.079.539	2.797.070	32.388.593	2.448.570	-14,9%	-12,5%
A.P. Messina - porti di Messina-Milazzo	22.816.131	-	26.095.141	-	14,4%	
<b>Mar Ionio</b>	<b>24.668.850</b>	<b>375</b>	<b>21.648.287</b>	<b>-</b>	<b>-12,2%</b>	<b>-100,0%</b>
Taranto	24.668.850	375	21.648.287	-	-12,2%	-100,0%
<b>Mare Adriatico Meridionale</b>	<b>17.324.733</b>	<b>73.450</b>	<b>16.923.523</b>	<b>69.801</b>	<b>-2,3%</b>	<b>-5,0%</b>
Bari	5.609.702	71.593	5.661.927	68.695	0,9%	-4,0%
Brindisi	10.097.563	1.857	9.507.508	1.106	-5,8%	-40,4%
<b>Mare Adriatico Centrale</b>	<b>11.204.363</b>	<b>185.846</b>	<b>11.024.933</b>	<b>168.578</b>	<b>-1,6%</b>	<b>-9,3%</b>
Ancona-Falconara	11.204.363	185.846	11.024.933	168.578	-1,6%	-9,3%
<b>Mare Adriatico Centro Settentrionale</b>	<b>25.962.764</b>	<b>234.511</b>	<b>26.508.485</b>	<b>223.369</b>	<b>2,1%</b>	<b>-4,8%</b>
Ravenna	25.962.764	234.511	26.508.485	223.369	2,1%	-4,8%
<b>Mare Adriatico Settentrionale</b>	<b>26.984.037</b>	<b>605.875</b>	<b>25.134.624</b>	<b>611.383</b>	<b>-6,9%</b>	<b>0,9%</b>
Venezia	25.219.960	605.875	25.134.624	611.383	-0,3%	0,9%
Chioggia	1.764.077	-	-	-		
<b>Mare Adriatico Orientale</b>	<b>63.880.130</b>	<b>487.442</b>	<b>66.588.816</b>	<b>617.022</b>	<b>4,2%</b>	<b>26,6%</b>
Trieste	59.244.255	486.462	61.955.405	616.156	4,6%	26,7%
Monfalcone	4.635.875	980	4.633.411	866	-0,1%	-11,6%





<b>Mare di Sicilia Occidentale</b>	<b>6.725.833</b>	<b>12.160</b>	<b>6.980.467</b>	<b>13.310</b>	<b>3,8%</b>	<b>9,5%</b>
Palermo	6.486.918	12.160	6.309.574	13.310	-2,7%	9,5%
<b>Mare di Sicilia Orientale</b>	<b>33.575.479</b>	<b>49.198</b>	<b>36.099.415</b>	<b>50.111</b>	<b>7,5%</b>	<b>1,9%</b>
Catania	7.883.662	49.198	8.705.238	50.111	10,4%	1,9%
Augusta	25.691.817	-	27.394.177	-	6,6%	
<b>Mare di Sardegna</b>	<b>49.721.421</b>	<b>723.037</b>	<b>48.844.273</b>	<b>463.940</b>	<b>-1,8%</b>	<b>-35,8%</b>
Cagliari-Sarroch	40.020.252	723.037	37.900.249	463.940	-5,3%	-35,8%
Olbia	4.451.531	-	4.910.770	-	10,3%	
<b>TOTALE</b>	<b>493.545.982</b>	<b>10.573.416</b>	<b>500.320.226</b>	<b>10.651.399</b>	<b>1,4%</b>	<b>0,7%</b>

*Fonte: Assoporti*

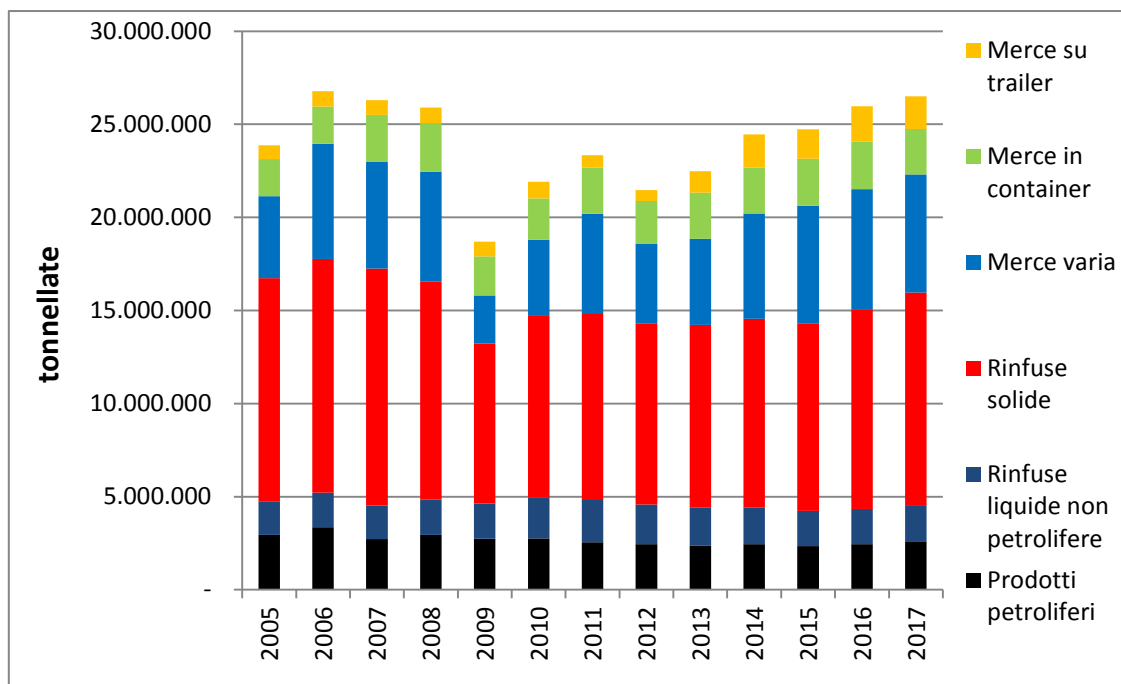


#### iv) **Porto di Ravenna**

Il porto di Ravenna movimentata il 5,3% delle merci dei Sistemi Portuali italiani e si distingue per il traffico di rinfuse solide e di merci in colli, per le quali detiene la maggiore movimentazione in termini assoluti di tonnellate e in termini relativi tra tutti i porti italiani: il 16,3% delle rinfuse solide e il 30,1% delle merci varie nel 2017.

Negli ultimi 17 anni, l'incidenza sul totale del traffico di rinfuse solide, nei porti italiani, ha subito una contrazione del 32%, passando dal 21% al 14%, molto superiore a quella relativa al porto di Ravenna che, per gli stessi anni, è stata pari al 3%, dove l'incidenza delle rinfuse solide è passata dal 44% al 43%.

#### **Serie storica traffico merci nel porto di Ravenna per condizionamento**



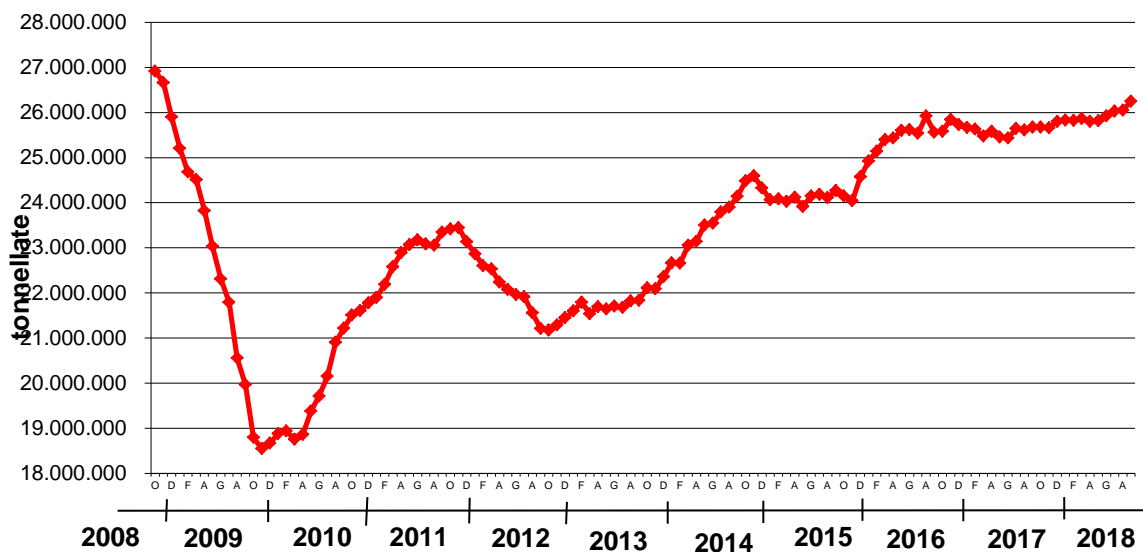
Fonte: ADSP del Mare Adriatico centro settentrionale.

Per il **porto di Ravenna**, dopo il calo di traffico iniziato nell'ottobre 2008, in concomitanza con la crisi che ha riguardato tutto il mondo, come si evince dal grafico sottostante, si è assistito ad un andamento negativo culminato l'apice a novembre 2009. In seguito c'è stata una costante crescita durante tutti gli anni 2010 e 2011 e, successivamente, una nuova diminuzione fino ad ottobre 2012, mese in cui c'è stata



una inversione di tendenza e un recupero che gradualmente ha coinvolto le diverse merceologie. Da gennaio 2016 si è assistito ad una sostanziale crescita delle tonnellate movimentate nell'annata mobile. Per il 2018 il trend risulta in costante crescita.

**Valore cumulato sull'annata mobile**  
**(andamento del traffico totale cumulando i dodici mesi precedenti)**



Fonte: ADSP del Mare Adriatico centro settentrionale.

La movimentazione dei primi nove mesi del 2018 è stata pari a 19.732.646 tonnellate di merce, lo 0,6% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 16.887.329 tonnellate (+1,5%) e 2.845.317 tonnellate (-4,1%).

Dai condizionamenti delle merci si può osservare che le merci secche, 13.217.433 tonnellate, hanno segnato un aumento dell'1,6%, le rinfuse liquide hanno fatto registrare un incremento pari al 3,5%, mentre per le merci unitizzate, quelle in container risultano in diminuzione del 5,3%, mentre quelle su rotabili segnano un -7,7%.

Un risultato molto positivo, registrato sin dai primi mesi dell'anno, è da attribuire al comparto agroalimentare (derrate alimentari solide e prodotti agricoli), con oltre 3 milioni di tonnellate di merce ed un incremento del 10,7% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Questo grazie ai quantitativi delle importazioni di prodotti agricoli,



in particolare di frumento, pari a oltre 770 mila tonnellate e 221 mila tonnellate in più (+40,4%) e di granturco, pari a 659 mila tonnellate e 188 mila tonnellate in più (+39,8%).

Buono il dato dei prodotti metallurgici che hanno registrato una movimentazione di 4.947.800 tonnellate e una crescita del 3,1%; le principali provenienze sono state Taranto (21,5%), la Turchia (16,6%), la Germania (11,3%) e la Corea del Sud (9,2%). I materiali da costruzione hanno registrato una movimentazione di 3.834.858 tonnellate ed una diminuzione del 6,9%, dovuta al calo delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo che sono state pari a 3.335.138 milioni di tonnellate (-6,7%).

Per quanto riguarda le rinfuse liquide, si è registrata una crescita per le derrate alimentari, pari all'8,9%, grazie in particolare agli oli vegetali (+16,9%), provenienti perlopiù dall'Indonesia e dall'Ucraina; in aumento i prodotti petroliferi (2,9%) e in calo, invece, i prodotti chimici (-1,1%).

Per i container il risultato è stato di 162.351 TEUs, 5.491 in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (-3,3%); in calo del 3,5% i pieni e del 2,5% i vuoti.

Il numero dei trailer è stato pari a 51.119 unità (-1,2%).

Al terminal crociere hanno attraccato 27 navi con 15.795 passeggeri, contro le 39 toccate e i 40.896 passeggeri dello scorso anno.



## v) Traffico Ferroviario

Una nota particolarmente positiva viene dal traffico ferroviario del 2017: con 3.437.704 tonnellate (375.225 tonnellate in entrata e 3.062.479 in uscita) ed un incremento del 2,1% rispetto al 2016, ha rappresentato il 13,2% del totale movimentato al porto e ha registrato il proprio record storico. In particolare i prodotti metallurgici trasportati su ferrovia sono aumentati del 20,9%, mentre i prodotti chimici del 12,5%.

I TEUs trasportati su ferrovia sono stati pari a 19.730 (9.186 in entrata e 10.544 in uscita) e hanno rappresentato l'8,9% del traffico portuale di contenitori al netto del transshipment.

Il numero di treni nel 2017 è stato di 7.397, oltre 300 in più (+4,4%) rispetto allo scorso anno.

### Traffico ferroviario per merceologia – dati in tonnellate (2017)

MERCE (tonnellate)	IN	OUT	totale
chimici	119.620	86.037	205.657
metallurgici	-	1.941.255	1.941.255
ceramici	130.275	907.976	1.038.251
cereali	-	48.574	48.574
altri	12.419	6.931	19.350
merci in container	112.911	71.706	184.617
<b>TOTALE TRAFFICO FERROVIARIO</b>	<b>375.225</b>	<b>3.062.479</b>	<b>3.437.704</b>
<b>TEUs</b>	<b>9.186</b>	<b>10.544</b>	<b>19.730</b>

Fonte: ADSP del Mare Adriatico centro settentrionale.

Per quanto riguarda il periodo gennaio-settembre 2018 il traffico di merci movimentate via treno ha riguardato 2.676.794 tonnellate, 13.313 TEUs e 5.364 treni. Tali dati sono in linea con i risultati dello scorso anno.



	IN	OUT	Totale
Metallurgici	-	1.548.095	1.548.095
Merce in container	72.948	52.473	125.421
Chimici liquidi	99.019	53.271	152.290
Cereali e sfarinati	2.230	53.165	55.395
Inerti	177.122	618.472	795.594
<b>Totale</b>	<b>351.318</b>	<b>2.325.476</b>	<b>2.676.794</b>

*Fonte: ADSP del Mare Adriatico centro settentrionale.*

Gli elementi di maggior dettaglio riguardo al porto di Ravenna sono disponibili nell'allegato statistico al Piano al quale si rinvia.



*Cap. 3*

*PROGRAMMI TEMATICI STRATEGICI  
E OBIETTIVI SPECIFICI*



### Par. i) Digitalizzazione della logistica e ICT.

**Tutti gli interventi di questo paragrafo erano già previsti nel POT 2017.**

<p>Maggiore connessione con i nodi logistici dell'entroterra e con i corridoi multimodali e dialogo con le grandi piattaforme telematiche nazionali (es.PLN)</p>	<p>L'affidamento del servizio di gestione del PCS al gestore della PLN va, tra le altre cose, nella direzione di poter realizzare su scala nazionale le connessioni e gli interscambi di dati fra i diversi sistemi della logistica: PLN, PIC, PIL, PMIS. Al momento il PCS prevede alcune funzionalità di interfaccia con la PLN e con PMIS. È stata analizzata l'implementazione del cd. "Fast Export" una procedura doganale sperimentale che dovrebbe consentire l'integrazione fra Sistema telematico Doganale, PCS, Terminal Operating System ed Esportatore per coordinare le attività di presentazione "anticipata" delle dichiarazioni di export. Per l'implementazione si è in attesa dell'approvazione del disciplinare da parte dell'Agenzia delle Dogane.</p>
<p>Gestione di PCS Ravenna e dei suoi successivi sviluppi affidata a UIRNet</p>	<p>La gestione del PCS è stata affidata a Logistica Digitale Srl, concessionario del servizio di Gestione della Piattaforma Logistica Nazionale. L'attività di migrazione del sistema e conseguente avvio del servizio si è conclusa il 30/10/2017. Nel corso del 2018 si è insediato ed ha iniziato ad operare l'Organismo di Regia, tavolo di governance del PCS che raccoglie i rappresentanti delle associazioni degli operatori portuali, AdSP e UIRNET.</p>
<p>Manutenzione evolutiva PCS Inserito nel P.B. SS.FF 2019</p>	<p>Nell'ambito del contratto che regola il servizio di gestione del PCS è normato il processo di richiesta, valutazione, approvazione e affidamento degli sviluppi della manutenzione evolutiva. Nel corso del 2018 sono stati richieste le prime relazioni di</p>





	<p>fattibilità e preventivi per una serie di implementazioni concordate con i rappresentanti degli operatori portuali locali. Una volta pervenute tali relazioni sarà possibile pianificare le attività in base a priorità e disponibilità economiche.</p>
<p>Potenziamento dell'infrastruttura di rete e completamento del cablaggio in fibra ottica destra canale</p> <p>Inserito nel P.B. SS.FF 2019</p>	<p>Il progetto non ha finora avuto avvio in quanto per motivi tecnici si intende affidarne la realizzazione a Lepida SpA (società interamente partecipata dalla Regione Emilia-Romagna e dalle PP.AA. del territorio regionale fra le quali anche la AdSP; ha il compito istituzionale di gestire la rete ed i servizi informatici erogati da e per le PP.AA. emiliano-romagnole) per la quale siamo in attesa che ANAC processi la richiesta di iscrizione al registro delle Stazioni Appaltanti che si avvalgono di società in-house.</p>
<p>Realizzazione T.O.C. e collegamento in fibra fra le sponde del Canale Candiano all'imbocco del porto</p>	<p>Questo progetto sarà superato nel momento in cui si realizzerà il potenziamento dell'infrastruttura di rete e completamento del cablaggio in fibra ottica destra canale che prevede anche l'attraversamento del canale utilizzando un cablaggio ed una canalizzazione già in opera.</p>
<p>Avvio e implementazione sistema gestione terminal Traghetti (Progetto URSA Major NEO)</p> <p>Inserito nel P.B. SS.FF 2019</p>	<p>Nuova attività che ha come obiettivo il completamento e l'attivazione del sistema di gestione e automazione del varco e del piazzale del terminal traghetti e la successiva integrazione nel PCS. Si intende realizzarlo nell'ambito del servizio di manutenzione evolutiva del PCS come attività di integrazione delle funzionalità previste nel PCS.</p>



## Par. ii) Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni a rete.

### Tutti gli interventi di questo paragrafo erano già previsti nel POT 2017

Per quanto riguarda gli interventi di ultimo miglio ferroviario, l'Autorità di Sistema Portuale svolge un ruolo di promotore di azioni sistematiche e coordinate, assieme agli attori istituzionali più direttamente interessati (Regione Emilia Romagna, Comune di Ravenna ed RFI), finalizzate alla realizzazione delle opere infrastrutturali e della altre azioni necessarie.

In questo senso, si conferma il massimo impegno dell'AdSP nell'ambito del gruppo di lavoro istituito per il monitoraggio delle attività progettuali riferite ai vari interventi inseriti nel POT 2017-2019.

- Protocollo d'Intesa per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto "core" di Ravenna (giugno 2015)
- Accordo Operativo per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del porto di Ravenna (maggio 2017)

1. Sostituzione del passaggio a livello su via Canale Molinetto con un sottopasso carrabile

E' in fase di predisposizione, da parte di RFI, la progettazione definitiva che, una volta completata, verrà poi consegnata al Comune di Ravenna per essere sottoposta a Conferenza di Servizi per ottenere i necessari pareri/autorizzazioni.

2. Prolungamento dei binari sul lato destro del canale Candiano.

E' in fase di progettazione (a carico di RFI). Attualmente RFI è in attesa della redazione, da parte del Comune di Ravenna, del piano degli espropri delle aree necessarie all'opera (e della messa a disposizione di eventuali aree demaniali)

3. Adeguamento allo standard P/C 80 della sagoma del ponte Teodorico

Attualmente RFI ha realizzato il progetto preliminare che è in attesa del parere della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Bologna

- Protocollo d'Intesa per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e l'ottimizzazione del traffico merci (novembre 2017)

4. Fase 1A:  
attivazione del raccordo

RFI ha confermato che questa Fase sarà finanziata a stretto giro (3,5 M€ compresi anche 200.000 €



esistente in sinistra Candiano ed elettrificazione fino allo Scalo Candiano	necessari per il proseguimento delle attività progettuali della Fase 1B) e quindi viene confermato l'obiettivo di un inizio lavori in tempo per consentire la conclusione entro dicembre 2019.
5. Fase 1B: realizzazione di ulteriori 7 binari (incluso modulo da 750 m.), centralizzazione ed elettrificazione di tutto il fascio e attività complementari	Lo studio di pre-fattibilità di questa Fase, già condiviso a livello territoriale, è stato inoltrato alla Struttura Centrale di Progettazione Funzionale della Direzione Commerciale di RFI, per condivisione ed approvazione. La cifra necessaria per il proseguimento della progettazione definitiva (200.000 €) è stata ricompresa nella richiesta di finanziamento della Fase 1. E' stata ipotizzata la scadenza di marzo 2019 per lo sviluppo della progettazione definitiva. E' stato stimato un costo di circa 23M € e una durata dei lavori di circa 36 mesi. Occorre attivarsi per ottenere il suddetto finanziamento chiedendo di inserire l'intervento nel Contratto di Programma Stato-RFI
6. Fase 2: Trasformazione del Fascio Base in Fascio Arrivi/Partenze, elettrificazione/attrezzaggio tecnologico, eventuale realizzazione nuova bretella di collegamento diretto con la linea Ravenna-Rimini	Al fine di avviare le attività di questa Fase, RFI si impegna ad approfondire l'analisi funzionale ed il modello di esercizio dell'impianto di Ravenna nell'ipotesi in cui la totalità del traffico afferente alla Destra Candiano venga gestito presso l'attuale Fascio Base e ad effettuare una stima di tempi e costi per l'elettrificazione della dorsale di collegamento tra la stazione di Ravenna ed il Fascio Base. E' stata ipotizzata come scadenza per la realizzazione di uno studio di fattibilità preliminare il primo trimestre 2019
7. Fase 3: realizzazione del nuovo collegamento ferroviario e stradale tra sponda destra e sinistra Candiano mediante nuova infrastruttura	I tempi di progettazione previsti sono di 24 mesi dalla stipula del Protocollo d'Intesa.
	A seguito dell'individuazione in Confindustria



<p>Individuazione del Gestore Unico della manovra ferroviaria (entro il 31/12/2017) e individuazione di spazi ad uso del Gestore Unico dei servizi di manovra tenendo conto dell'Accordo quadro" (tra ANSF, MIT con il coinvolgimento di Assoport) inteso a garantire che i collegamenti tra la rete ferroviaria nazionale ed i porti abbiano lo stesso livello di sicurezza della rete nazionale</p>	<p>Romagna del rappresentante degli operatori del comprensorio ferroviario di Ravenna e dell'approvazione del Regolamento Comprensoriale per la manovra ferroviaria (ReCoMaF), è in fase di predisposizione la procedura per l'individuazione del gestore unico della manovra con l'obiettivo di concluderla nei primi mesi del 2019.</p> <p>Nell'arco dei prossimi anni sarà necessario istituire, essendo finora mancato a causa dell'assenza di specifici compiti istituzionali, un efficace interfacciamento da parte dell'AdSP con il gestore unico della manovra ferroviaria con l'obiettivo di garantire un'organizzazione del servizio adeguata alle esigenze del comprensorio e di mettere in campo ogni possibile azione finalizzata al miglioramento della stessa a beneficio del sistema portuale, ad esempio valutando la possibilità di scambi informativi tra sistemi ICT del gestore unico / esecutore della manovra e PCS, e di rendere il più fluido ed agevole possibile l'entrata in esercizio, anche se solo parziale, dello scalo Candiano (cfr. Fase 1 sopra) merci pericolose.</p>
<p>Potenziamento della rete ferroviaria nella tratta Ferrara – Poggio Rusco – Verona</p>	<p>Viene confermato l'interesse per questo intervento, di valenza strategica per il sistema di trasporto interregionale, che richiede una programmazione condivisa con gli enti territoriali ed il forte supporto di RFI.</p>



<b>Par. iii) Ultimo miglio stradale.</b>	
<b>Tutti gli interventi di questo paragrafo erano già previsti nel POT 2017</b>	
Interferenze linee stradali e ferroviarie	Le problematiche di sicurezza e di allungamento dei tempi di manovra ferroviaria derivanti dalla presenza di numerosi passaggi a livello (di cui diversi non protetti) lungo entrambe le dorsali ferroviarie, impongono di affrontare la questione sia valutando la possibilità di chiusura di qualche attraversamento non indispensabile sia verificando la possibilità di studiare soluzioni infrastrutturali con circolazione stradale alternativa a quella attuale.
Acquisizione alla gestione AdSP di alcuni tratti della rete	Viene confermato l'interesse per l'acquisizione al demanio e alla gestione, dell'AdSP di alcuni tratti della rete stradale al fine di garantirne un adeguato standard qualitativo per via della enorme mole di interventi manutentivi di cui spesso necessitano oggi non garantiti dalle amministrazioni competenti.
Interventi infrastrutturali di ANAS: <ul style="list-style-type: none"><li>• Adeguamento della SS 309 Dir allo standard ex III CNR (tipo B1 Nuove norme geometrico funzionali),</li><li>• Adeguamento delle corsie della SS 16 da 3,25 m a 3,75 m compreso il completamento dello svincolo a quadrifoglio fra la stessa SS 16 e la E45 e la Via Dismano,</li><li>• Adeguamento della SS67</li></ul>	Si conferma la necessità degli interventi che possano eliminare i colli di bottiglia e migliorare la circolazione dei mezzi (e, conseguentemente, delle merci) in porto e nella viabilità di accesso e tangenziale al porto e alla città di Ravenna.  Al riguardo, e per poter creare la possibilità di svolgere un ruolo almeno di monitoraggio delle attività svolte dagli enti preposti, occorre verificare la possibilità di istituire, analogamente a quanto in essere circa gli interventi di ultimo miglio ferroviario, gruppi di lavoro con gli enti istituzionali interessati.



<p>da Classe al porto</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Realizzazione del collegamento fra la SS 67 e la SS 309 Dir in by pass del Canale Candiano</li><li>• Realizzazione dell'E55 almeno nel tratto fino a Ferrara</li></ul>	
<p>Unica via di accesso e uscita ai terminal nella sponda destra del Canale Candiano</p>	<p>Viene confermato l'interesse per lo studio di una soluzione adeguata che preveda un secondo distinto accesso a quest'area che possa evitare la sospensione temporanea dei collegamenti in caso di un eventuale evento bloccante lungo l'attuale unica via di comunicazione.</p>



**Par. iv) Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale – Accessibilità marittima – Aumento selettivo della capacità portuale**

**Tutti gli interventi di questo paragrafo erano già previsti nel POT 2017**

<p>Monitoraggio, caratterizzazione e dragaggio periodico dei fondali</p> <p>Inserito nel P.B. SS.FF 2019</p>	<p>La predisposizione del piano di aggiornamento della caratterizzazione dei fondali alla luce delle nuove disposizioni normative incardinate principalmente nel D.Lgs. 173/2016 e l'appalto del relativo servizio hanno posto le basi per dar corso a dragaggi periodici di manutenzione dei fondali che affiancano i progetti di sviluppo ed approfondimento. Si prevede inoltre di attivare un servizio di controlli batimetrici dei fondali a cadenza prestabilita.</p>
<p>Manutenzione di tutte le opere civili ed impiantistiche</p>	<p>Sono stati avviati accordi quadro pluriennali per la <i>“gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di illuminazione, degli impianti elettrici, apparati elettronici e di trasmissione dati sul porto di Ravenna”</i> e per la <i>“gestione e manutenzione delle aree demaniali marittime del porto canale di Ravenna nonché delle aree di proprietà ed in uso all’Autorità di Sistema Portuale”</i>.</p> <p>In questo modo si è cercato di garantire per la fruizione delle aree comuni livelli di sicurezza costanti.</p>
<p>Realizzazione impianto di trattamento dei materiali di dragaggio</p> <p>Previsto nel POT 2017 come intervento di più lungo periodo</p>	<p>La realizzazione di un impianto di trattamento dei materiali di dragaggio estratti e destinati a terra ai fini del loro riutilizzo rimane strategico per l’Autorità di Sistema Portuale.</p> <p>Si intende così perseguire una manutenzione continua del porto canale e porre le basi per il proseguimento dell’approfondimento dei fondali successivo ai lavori della I fase di Hub portuale.</p> <p>E’ stata individuata una possibile area ove ubicare l’impianto e si sta sviluppando il progetto di fattibilità per dar poi corso ad un appalto di realizzazione e gestione.</p>



<p>Recupero ambientale della Pialassa dei Piomboni</p>	<p>Sono in fase di completamento i lavori di recupero della Pialassa, ultimati i quali andrà valutato, in accordo con la Regione Emilia-Romagna come gestire l'area demaniale collocata al di fuori dell'ambito portuale.</p>
<p>Adeguamento banchine operative</p> <p>Inserito nel PT LLPP 2019-2021</p>	<p>Parallelamente alla realizzazione del progetto di Hub portuale si rende necessario ristrutturare una serie di banchine operative per adeguarle alla normativa sismica ed ai fondali di Piano Regolatore Portuale. Si tratta delle banchine c.d. TCR, Setramar, Docks Cereali, Eurodocks, Sapir e Yara. Sono in corso parte dei relativi progetti esecutivi.</p>
<p>Completamento area ex Porto Carni</p> <p>inserito nel PTLPP 2019-2021</p>	<p>Contestualmente alla conclusione del recupero della Pialassa dei Piomboni previsto per il prossimo anno si renderà disponibile un'area di dieci ettari nel porto per nuovi usi e funzioni</p>
<p>Hub Portuale 2017</p>	<p>L'opera in oggetto costituisce l'asse portante del Piano Regolatore Portuale vigente e rappresenta la I fase (ovvero il 1° e 2° stralcio) di un ampio intervento di potenziamento delle infrastrutture portuali necessario per adeguare il porto alle crescenti esigenze dettate dai traffici marittimi - e mantenere così le quote di mercato che rischiano di essere erose nella competizione tra porti europei - ed alle condizioni ed agli standard stabiliti per la rete centrale di trasporto trans-europea di cui il porto fa parte.</p> <p>L'opera include lavori di dragaggio dei canali portuali, con annesse importanti opere a terra per la gestione delle casse di colmata e la movimentazione dei materiali dragati, i conseguenti interventi di adeguamento di importanti banchine esistenti alla quota di Piano Regolatore Portuale, la realizzazione di una nuova banchina da destinare a servizio del terminal per</p>





	<p>contenitori progettato dalla società concessionaria della banchina attualmente dedicata a tale tipo di traffico, l'acquisizione e l'apprestamento di aree da adibire a servizi per la logistica, la predisposizione delle quali avviene anche mediante la collocazione definitiva dei materiali di risulta dell'escavo che vengono in tal modo opportunamente valorizzati.</p> <p>A seguito della revisione della Fase I (1 e 2 stralcio), il progetto definitivo dell'opera, già positivamente esaminato in linea tecnica dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 63 del 15.12.2017, con prescrizioni e raccomandazioni, è stato successivamente approvato dal CIPE con Delibera n. 1/2018 del 28.02.2018 (registrata presso la Corte dei Conti in data 20 Agosto 2018, Registro: 1, Foglio: 1171 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 12.09.2018, Serie Generale n. 212), condizione necessaria all'avvio delle procedure di affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere previste.</p> <p>E' in corso la predisposizione della gara d'appalto per realizzare le opere con un contraente generale.</p> <p>La Fase I del progetto Hub Portuale di Ravenna è coerente con le altre iniziative in corso per lo sviluppo del porto, così come definite nel piano di sviluppo portuale ed oggi in fase di implementazione, tra cui in particolare interventi di sviluppo delle interconnessioni alle reti ferroviarie, stradali e di navigazione interna, di nuove aree logistiche, di digitalizzazione della logistica e ICT, di port security, nonché la realizzazione di un nuovo terminal e di un impianto di trattamento dei materiali di dragaggio.</p> <p>Assieme all'intervento di approfondimento dei fondali e realizzazione del nuovo terminal container sono stati sviluppati i progetti per l'urbanizzazione delle piastre</p>
--	---



	<p>logistiche in destra e sinistra canale. Occorre ora avviare azioni per promuovere le possibilità di investimento ed insediamento in queste aree.</p> <p>In fase di predisposizione atti per affidamento lavori.</p> <p>Le attività del progetto Hub Portuale di Ravenna sono poi previste proseguire con interventi aggiuntivi rispetto a quelli inclusi nella Fase I in oggetto: la successiva Fase II consentirà infatti di portare i fondali portuali a -14,50 m e di completare gli interventi di sviluppo delle aree per attività logistiche del porto.</p>
<p>Potenziamento delle infrastrutture ad uso traghetti (ro-ro e ro-pax)</p> <p>Inserito nel PT LLPP 2019-2021</p>	<p>La necessità di disporre di più accosti e di maggiori spazi per poter soddisfare le esigenze di una tipologia di traffico in espansione per il porto di Ravenna rende doveroso valutare una collocazione del terminal traghetti più funzionale all'evoluzione del naviglio e al potenziamento di quei traffici verso/da Paesi mediterranei infra ed extra UE. E' stata ultimato uno studio a supporto del progetto di massima di nuova localizzazione del terminal Ro-Ro.</p>
<p>Collegamento del porto di Ravenna col sistema idroviario padano-veneto e la navigazione interna</p> <p>Già previsto nel POT 2017 come intervento di lungo periodo</p>	<p>Si conferma l'importanza di poter collegare il porto di Ravenna all'entroterra padano attraverso l'idrovia padano-veneto.</p>
<p>Nuovo terminal GNL</p>	<p>La società La Petrolifera Italo Rumena S.p.A ha predisposto un progetto per la realizzazione di un deposito per la ricezione e lo stoccaggio di Gas Naturale Liquefatto (GNL) da realizzarsi all'interno dell'area industriale del porto di Ravenna, con lo scopo di servire il mercato di GNL attualmente in forte espansione.</p>



	<p>Il deposito verrà edificato in un'area di circa 23.000 mq sita nel porto di Ravenna in via Baiona compresa tra lo stabilimento della società Bunge Italia e la centrale termoelettrica "Teodora" della società Enel produzione.</p> <p>La società PIR ha presentato alla Regione Emilia Romagna la domanda di attivazione della procedura di V.I.A. e contestualmente è stato avviato il procedimento c/o il Comitato Tecnico Regionale.</p> <p>Nei primi mesi del 2018 sono stati acquisiti l'intesa Stato-Regione ed il Decreto Interministeriale emesso dal M.I.S.E., di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, concernente l'autorizzazione alla costruzione ed esercizio del deposito.</p> <p>L'Autorità di Sistema Portuale sta attualmente concludendo con la società La Petrolifera Italo Rumena S.p.A., già concessionaria per la temporanea occupazione e l'uso della banchina portuale denominata "ex Enel", sita a Porto Corsini (RA) in sinistra canale Candiano, l'accordo sostitutivo di concessione demaniale ai sensi dell'art.18, co. 4, Legge 84/1994", che prevede la ristrutturazione della banchina, da parte della stessa Società, a servizio dell'attività di deposito costiero di GNL, anch'esso da realizzarsi da parte della predetta Società, previa revoca dell'attuale concessione assentita.</p>
--	---



<b>Par. v) Efficienza energetica ed ambientale</b>	
<b>Intervento già previsto nel POT 2017</b>	
Riqualificazione energetica sede AdSP	<p>È stato realizzato il progetto di relamping degli uffici della sede dell'Ente con l'obiettivo della riduzione e ottimizzazione dei consumi. È stato inoltre realizzato il progetto di installazione di pannelli fotovoltaici sul tetto della sede dell'Ente con l'obiettivo di raggiungere l'autosufficienza energetica.</p> <p>La realizzazione è prevista nel 2019.</p>
Revisione e aggiornamento del Sistema di Gestione Ambientale affinché risulti conforme al nuovo standard internazionale UNI EN ISO 14001 ed. 2015	<p>La revisione e l'aggiornamento del Sistema di Gestione Ambientale per la conformità al nuovo standard internazionale UNI EN ISO 14001 ed. 2015 nel corso del 2017 ha avuto esito positivo con la transazione della certificazione alla nuova norma.</p>
Applicazione del Sistema di Gestione Ambientale	<p>L'Ente di certificazione ha riscontrato che il sistema di gestione dell'ente è molto ben applicato e condiviso tra tutti i servizi e le aree. Le persone intervistate hanno mostrato una buona consapevolezza delle regole del sistema di gestione ed hanno evidenziato una profonda conoscenza tecnica delle tematiche loro affidate.</p>



## Par. vi) Altri temi/interventi

**Tutti gli interventi di questo paragrafo erano già previsti nel POT 2017**

### Sub par. "security"

<p>Approvazione del piano di security portuale</p>	<p>Il percorso che, dopo l'approvazione del documento di valutazione della sicurezza del porto (10.02.2016) e l'approvazione dei confini del porto (10.02.2016), ha portato all'approvazione del piano di sicurezza del porto (4.09.2017) dovrà essere ripreso in esito ad un audit presso il porto di Ravenna da parte del Comando Generale delle Capitanerie di Porto . L'impostazione data al Port Security Assessment, che metodologicamente seguiva da vicino le linee guida TUPS II, dovrà infatti essere meglio dispiegata e recepita anche negli ulteriori due documenti (Confini del porto e Port Security Plan).</p> <p>In tal modo, oltre ad apportare quei miglioramenti ai documenti che nel corso di questi ultimi due anni si sono resi necessari, troveranno una più coerente sistematizzazione alcuni interventi già programmati in seno al Comitato di Ordine e Sicurezza Pubblica ed in accordo con le Forze dell'Ordine.</p>
<p>Sistema di videosorveglianza degli accessi all'area portuale</p> <p>Inserito nel P.B. SS.FF 2019</p>	<p>È stato definito un progetto preliminare che definisce le caratteristiche tecnico-funzionali del sistema. Tale progetto è stato approvato dal Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza. È stato predisposto un Protocollo di intesa con Prefettura e Comune al fine di definire e regolare le reciproche competenze e compiti. Sia è in attesa che questo documento possa essere sottoscritto per passare alla fase realizzativa del</p>



	sistema.
<p>Servizio di vigilanza e PFSO banchina pubblica</p> <p>Inserito nel P.B. SS.FF 2019</p>	<p>L'approvazione del PFSP dell'impianto portuale pubblico "Piombone" previsto nel POT2017, l'attivazione su di esso di un innovativo sistema di security gestito su incarico dell'AdSP e l'entrata in vigore dell'Ordinanza n. 3 del 31.10.2018 impongono nei prossimi mesi un attento monitoraggio del buon funzionamento del sistema e l'introduzione degli eventuali correttivi già a partire dal prossimo affidamento del servizio di vigilanza e di PFSO, essendo in scadenza entro il 2019 il contratto vigente.</p>
<b>Sub. Par. Efficiamento servizi di controllo</b>	
<p>Unificazione in un'unica area di tutti servizi di controllo alle merci</p>	<p>Al fine di riunire tutti i servizi di controllo delle merci in un'unica area è stato sottoscritto un Accordo Quadro affinché Sapir, proprietaria dell'area e TCR, sua attuale utilizzatrice in forza di affitto di ramo di azienda, possano concedere all'AdSP in comodato d'uso gratuito un'area del piazzale di TCR sulla quale l'AdSP medesima possa collocare le strutture già acquistate a beneficio di USMAF, PIF e Servizio Fitosanitario.</p> <p>A seguito del posizionamento definitivo dei moduli prefabbricati, che deve essere preceduto dalla costruzione di un locale per il prelievo dei campioni di merce, le strutture verranno cedute dall'AdSP con atti di comodato d'uso gratuito alle rispettive Amministrazioni.</p> <p>Si tratta di una soluzione provvisoria in vista della realizzazione del nuovo container terminal dove sarà realizzata una struttura in muratura per ospitare tutti i servizi.</p> <p>Analogamente, con un altro Accordo Quadro sulla cui attuazione è attivo il monitoraggio da parte</p>



	dell'AdSP, Sapir, proprietaria dell'area, e TCR, affittuaria, cederanno in comodato d'uso gratuito all'Agenzia delle Dogane, un'area del piazzale di TCR dove verrà installata la nuova apparecchiatura scanner che verrà assegnata al Porto di Ravenna.
--	--

### Sub. Par. Promozione

<p>Rilancio dell'attività di promozione del porto nell'ambito del piano di "disseminazione" e comunicazione del progetto "Ravenna Port Hub: Infrastructural Works"</p> <p>Inserito nel P.B. SS.FF 2019 (3 distinti interventi)</p>	<p>Trattasi di precisazione e puntuale finalizzazione di nuovo obiettivo già individuato nel POT 2017. Lo scopo primario è quello di fornire informazioni sull'avanzamento del progetto e sui risultati raggiunti, attraverso la produzione di materiali di comunicazione e la creazione di vari strumenti web dedicati al progetto. Verranno altresì organizzate missioni economiche ed incontri con gli stakeholders pubblici e privati del porto in parallelo all'avanzamento dei lavori.</p> <p>La gestione di tali attività necessita di competenze di marketing integrato da reperire attraverso apposite procedure ad evidenza pubblica, come specificato nel Piano della comunicazione del progetto "Ravenna Port Hub: Infrastructural Works" che è stata già trasmessa alla Commissione europea (INEA), essendo una milestone di progetto (milestone n.22).</p>
--	--

### Sub. Par. Waterfront

<p>Riqualificazione di parti del fronte canale dell'abitato di Porto Corsini</p>	<p>Il progetto si inserisce nel più complesso e ampio intervento di riqualificazione e valorizzazione di 35 km di litorale Ravennate ed interessa l'area demaniale dell'Avamporto di Porto Corsini.</p> <p>La valorizzazione, concepita come un progetto unitario, sarà attuata mediante un progetto suddiviso in due</p>
--	---



<p>Inserito nel PT LLPP 2019</p>	<p>stralci, con il compito anche di razionalizzare e adeguare la viabilità ed i percorsi ciclopedonali.</p> <p>Il 1° stralcio riguarda la realizzazione delle opere di urbanizzazione dell'area a servizio del Terminal Crociere a Porto Corsini – Ravenna e, più precisamente, la parte a mare, a diretto contatto con la banchina e i moli di attracco esistenti per le navi da crociera.</p> <p>Nel medio-lungo periodo dovrà essere valutata la fattibilità di un sistema di collegamenti fra il Terminal Crociere ed il centro urbano di Ravenna.</p> <p>Il 2° stralcio dell'intervento ha il compito di razionalizzare e adeguare la viabilità esistente ed i percorsi ciclopedonali, che hanno necessità di essere connessi al progetto delle opere di urbanizzazione dell'area a servizio del Terminal crociere ed i tessuti esistenti presenti in loco e nella zona circostante.</p> <p>Il progetto comprende l'adeguamento dello spazio della banchina lato Canale Candiano, riqualificato con aree pedonali pavimentate alternate ad aree verdi.</p> <p>Le aree a parcheggio esistenti si prevede vengano riqualificate e, in continuità alle finalità pubbliche, il progetto vede la creazione di una grande area a verde, di servizi e attrezzature connesse all'accoglienza turistica, la riqualificazione dell'area camper e il suo ampliamento.</p>
<p>Fabbricati storici Fabbrica Vecchia e Marchesato</p> <p>Inserito nel PT LLPP2019</p>	<p>I due fabbricati, che vedono il loro primo impianto nel XVIII secolo, hanno subito nel corso del tempo numerose modifiche, ampliamenti, demolizioni, cambi d'uso e frazionamenti in differenti proprietà. Ad oggi i due edifici sono gravemente ammalorati e non agibili.</p> <p>L'Autorità di Sistema Portuale nell'ambito dell'Accordo di programma con il Comune di Ravenna del 03.07.2003 ha assunto l'impegno di predisporre il progetto esecutivo del restauro del Marchesato e della</p>





	<p>Fabbrica Vecchia.</p> <p>A fronte di tale del progetto, il Comune ha assunto l'impegno di conferire a questa Autorità di Sistema Portuale anche l'area di terreno antistante i fabbricati oggetto di restauro, essenziale ai fini di indispensabili lavori di adeguamento del porto.</p> <p>Sono in avanzata fase di predisposizione gli atti di intesa con il Comune al fine di dare attuazione a quelle intese di massima.</p>
<p>Mercato Ittico di Marina di Ravenna</p> <p>Inserito nel PT LLPP2019</p>	<p>Il "Complesso Mercato Ittico e Pescherie" di Marina di Ravenna, iscritto al Pubblico Demanio Marittimo e quindi in gestione a questa Autorità di Sistema Portuale, risalente al 1938 e storicamente fulcro dell'attività economico-commerciale della località nonché punto di riferimento della marineria locale, allo stato attuale manifesta chiare esigenze di riqualificazione e di rilancio.</p> <p>Tenuto conto che il complesso continua ad avere una funzione di attrazione delle attività legate alla pesca ed è anche punto di incontro con la principale passeggiata cittadina (interfaccia porto territorio), l'Autorità di Sistema Portuale ha previsto la realizzazione di un intervento di recupero e riqualificazione.</p>
<b>Sub. Par. Adeguamento struttura dell'Ente</b>	
<p>Adeguamento struttura dell'Ente</p>	<p>Al riguardo si rammenta, oltre l'approvazione delle diverse regolamentazioni previste dalla norma e da quelle relative al personale, l'approvazione della nuova pianta organica dell'AdSP, la cui implementazione è in corso e che proseguirà nel prossimo anno al fine di rafforzare ruolo e capacità dell'Ente, e la costituzione di una specifica struttura organizzativa all'interno della Direzione Tecnica - la cosiddetta Area Hub -</p>



	strumentale al raggiungimento dell'omonimo progetto strategico.
<b>Par. vii) Nuovi interventi</b>	
<p>Sviluppo SUA e integrazione sistemi informatici</p> <p>Inserito nel P.B. SS.FF 2019</p>	<p>Nuova attività che ha come obiettivo la realizzazione di un applicativo sperimentale per l'implementazione dello Sportello Unico Amministrativo. E' previsto l'avvio del progetto prendendo in esame due procedimenti "tipo": il rilascio delle autorizzazioni di accesso alle aree soggette alla normativa ISPS e il rilascio delle Concessioni ex art. 36 Cod. Nav. Si procederà partendo dalla definizione dei fabbisogni e dalla definizione dei processi che si prevede di informatizzare.</p>
<p>Adozione dei piani operativi di intervento per il lavoro portuale ex c.3 bis, art.8 L.84/94 e s.m. e i.</p>	<p>In conseguenza dell'approvazione del Piano dell'Organico del porto, in conformità delle previsioni normative si dovrà dare corso alla predisposizione e adozione dei piani operativi di intervento per il lavoro portuale attivando un percorso di confronto con le imprese, le loro rappresentanze e le rappresentanze dei lavoratori.</p>
<p>Determinazione della ZLS</p>	<p>In conseguenza dell'iniziativa regionale finalizzata a costituire la ZLS, è interesse dell'AdSP collaborare con la stessa Regione per la messa a punto del Piano di Sviluppo Strategico ed a tale scopo avviare un confronto con gli operatori della logistica del porto e del territorio in genere.</p>
<p>Sviluppo della funzione crocieristica del</p>	<p>Al di là di problematiche da ultimo</p>



porto	vissute dei traffici crocieristici nel porto di Ravenna, approssimandosi la scadenza della concessione in capo all'attuale gestore del servizio è necessario valutare tutte le alternative possibili (sia sotto i profili sovrastrutturali che gestionali) al fine di un recupero di mercato e rilancio della funzione crocieristica del porto.
Applicazione della c.d. rilevazione SIOPE	In applicazione del Decreto del MEF 29.5.2018 che ha esteso alle AdSP la rilevazione SIOPE a decorrere dal 2019, l'Ente ha già aggiornato la codifica del Piano dai Conti e deve dare avvio agli adempimenti previsti nel predetto decreto: adeguamento delle procedure contabili; ordinazione degli incassi e dei pagamenti al proprio cassiere attraverso ordinativi informatici; ecc.



AUTORITA DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE  
PORTO DI RAVENNA

Via Antico Squero, 31 – 48122 Ravenna  
Tel. +39 0544 608811 Fax. + 39 0544 608888  
PEC: port.ravenna@legalmail.it  
[www.port.ravenna.it](http://www.port.ravenna.it)  
C.F. 92033190395

