

AUTORITÀ PORTUALE DI RAVENNA

ESERCIZIO 2004

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

**AUTORITA' PORTUALE DI RAVENNA****RELAZIONE DEL PRESIDENTE****SCENARIO DI RIFERIMENTO**

Nel 2004 l'economia italiana è cresciuta dell'1,2%, a fronte dello 0,3% nel 2003, e quasi un punto percentuale in meno rispetto all'area euro (+2,1%).

Il risultato è inferiore alle attese, a causa del forte rallentamento del quarto trimestre, su cui ha influito la debolezza della domanda estera. L'economia italiana ha infatti concluso il 2004 in frenata, riflettendo l'indebolimento dell'attività industriale, a sua volta influenzata dalla perdita di competitività riscontrata per le esportazioni.

Nel contesto di una ripresa in atto nell'economia internazionale, trainata dagli Stati Uniti e dai paesi emergenti dell'Asia (Cina in testa), l'area dell'euro è l'unica grande area economica a crescita ridotta: il PIL, sempre nel quarto trimestre 2004, ha confermato la sua modesta velocità di espansione (+ 0,2% in termini congiunturali).

Una delle cause è senza dubbio il cambio forte che da un lato contribuisce a contenere la dinamica dei prezzi in Europa, ma dall'altro penalizza la competitività delle imprese e, quindi, la crescita delle esportazioni.

Il difficile momento congiunturale dell'economia nazionale è confermato dai risultati previsti per il primo semestre del 2005, che scontano l'effetto frenante dell'apprezzamento dell'euro sulla domanda estera, l'alto costo del petrolio e l'incertezza della fiducia delle famiglie sul fronte interno.

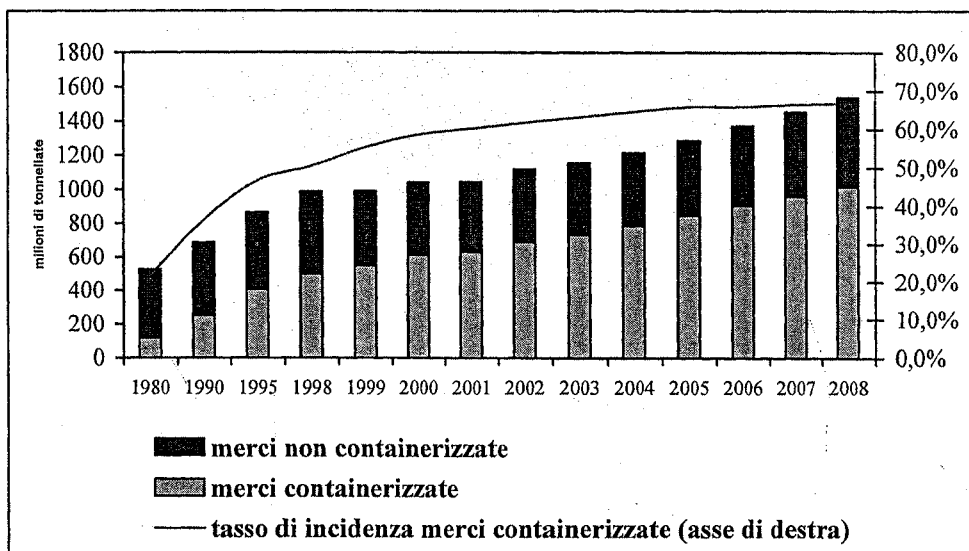
I fenomeni di crescita di un porto sono spesso soggetti a meccanismi che solo in parte possono essere riconducibili a variazioni del quadro macro-economico generale in quanto intervengono altri fattori specifici del settore che sono in grado di influenzare anche in misura rilevante lo scenario entro cui si colloca ciascun porto.

Il traffico marittimo mondiale, dopo il leggero calo del 2001, ha ripreso a crescere attestandosi nel 2003 a 6,2 miliardi di tonnellate trasportate con un trend abbastanza piatto negli ultimi 3/4 anni, trend riscontrato anche attraverso l'indicatore delle tonnellate-miglia che evidenzia una situazione di stasi dopo gli anni '97 e '98 in cui l'aumento degli scambi infra-regionali aveva considerevolmente ridotto la distanza media del trasportato via acqua.

In un paniere merceologico in cui le rinfuse liquide continuano a perdere peso non solo in termini percentuali ma anche in termini di volumi, sono soprattutto le merci varie a guadagnare quote di mercato continuando ad essere spinte dalla crescita delle merci in contenitore il cui tasso di

penetrazione è giunto ormai al 65% e che le previsioni fanno attestare attorno al 70% nei prossimi 4/5 anni.

Merci varie e merci in contenitore (1980-2008)



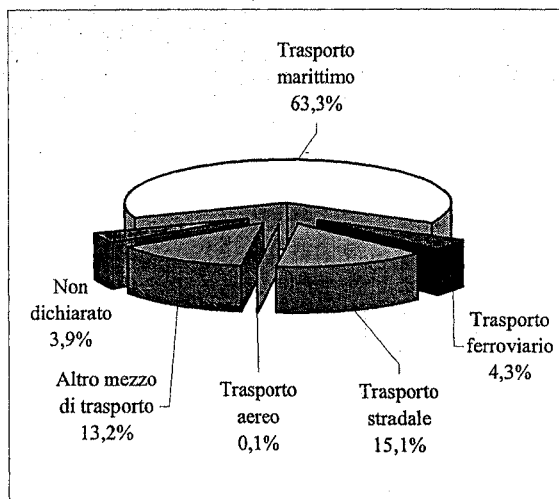
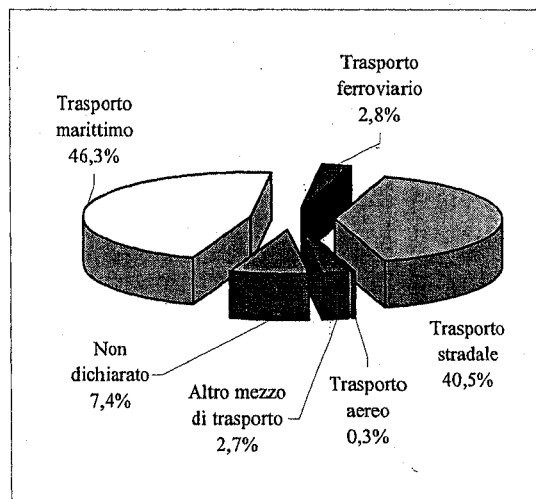
Fonte: Drewry Shipping Consultants

Per quanto riguarda le rinfuse solide, che hanno ormai raggiunto in termini volumetrici quelle liquide come principale modalità di condizionamento delle merci scambiate via mare, nel 2003 sono state movimentate quasi 2,2 miliardi di tonnellate di prodotti con il carbone (27%) ed il minerale di ferro (24%) che ne rappresentano le componenti principali. In termini evolutivi, nell'ultimo biennio si evince una buona crescita per le 5 principali tipologie (minerali di ferro, carbone, cereali, bauxite/alluminio e fosfato) ed un aumento più contenuto per le altre categorie merceologiche.

Sempre molto dinamico il mercato dei contenitori che nel 2003 ha superato i 315 milioni di tiri gru effettuati (corrispondenti ad un movimento effettivo di 87 milioni di TEUs) e manterrà anche per il 2004 una crescita attorno al 10% annuo.

In questo contesto il Mediterraneo è allineato ai tassi di sviluppo del resto del mondo ed ha raggiunto nel 2003 quota 32,5 milioni di TEUs, con Italia e Spagna che da sole rappresentano oltre il 50% del mercato complessivo.

La modalità marittima rappresenta per l'Italia il principale mezzo di trasporto sia per l'approvvigionamento delle merci che per la spedizione dei prodotti, come si evince dall'andamento del commercio estero per il 2004.

Import – 2004 (358 milioni di tonn)**Export – 2004 (124 milioni di tonn)**

Fonte: Istat

Come noto, esiste una grande differenza in termini volumetrici tra le merci importate (358 milioni di tonnellate) ed esportate (124 milioni di tonnellate), che evidenziano per il nostro Paese un ruolo di consumatore/trasformatore.

Sensibilmente diverso appare invece il quadro di riferimento qualora si utilizzi come parametro il flusso di merci in termini di valore. In questo secondo caso, infatti, la modalità marittima rappresenta soltanto il 28,5% del totale nazionale per quanto riguarda le merci in importazione ed il 24,6% per quelle in esportazione mentre via strada avviene oltre la metà degli scambi dell'Italia (50,5%). Va segnalata inoltre l'importanza della modalità aerea che copre circa il 7,4% dell'interscambio nazionale in valore, mentre molto basso risulta essere il ruolo attribuibile alla ferrovia, pari al 3,8% (soprattutto per le esportazioni – solo l'1,8%).

Oltre alle merci scambiate via mare con l'estero, giova segnalare che al movimento marittimo complessivo della portualità nazionale vanno aggiunte anche oltre 60 milioni di tonnellate di merci in navigazione di cabotaggio (che quindi nelle statistiche dei porti italiani vengono computate due volte) e la crescente quota di traffico di transito.

Nel 2003 i principali porti italiani hanno movimentato oltre 453 milioni di tonnellate di merce con una crescita media annua a partire dal 2000 pari a circa il 2%.

In questo contesto abbastanza favorevole ed utilizzando una ripartizione geografica che suddivide gli scali italiani tra gli archi del Tirreno, dell'Adriatico e delle Isole, i porti appartenenti all'area

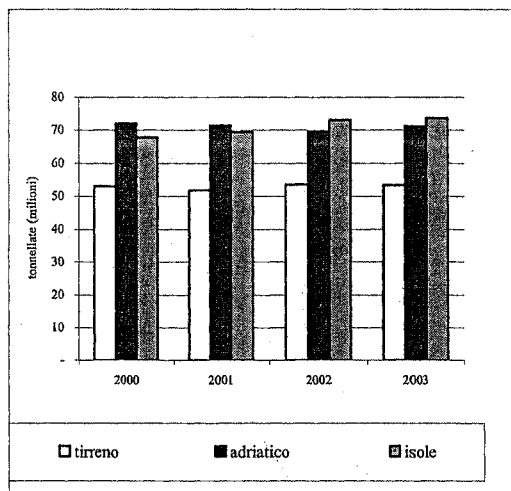
Adriatico-Ionica (+1,7%) si collocano in posizione intermedia tra quelli isolani (+3,7) e quelli tirrenici (+1,4%).

Va rimarcato inoltre che un confronto tra Adriatico e Tirreno, basato esclusivamente su valori numerici assoluti, sconta l'effetto di Gioia Tauro, dove i contenitori e le relative merci vengono movimentati (e conteggiati) due volte, contribuendo quindi ad aumentare sensibilmente la componente relativa alle merci varie degli scali tirrenici.

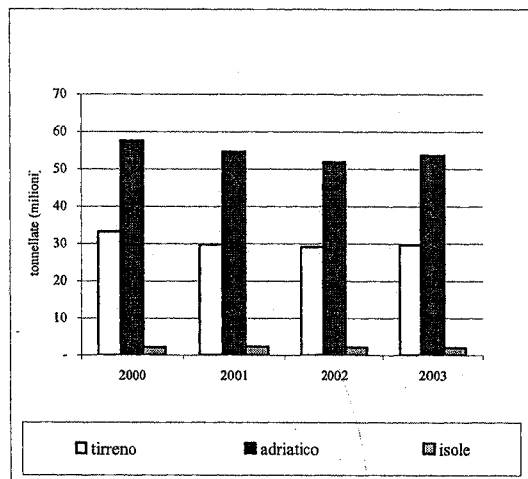
Fino a quando anche Taranto, l'altro porto di transhipment ionico, non sarà in grado di raggiungere i livelli di traffico di Gioia Tauro sarebbe quindi opportuno usare molta cautela nel confrontare in termini assoluti le prestazioni dei due archi territoriali.

Tutto ciò premesso e con riferimento alle diverse modalità di condizionamento, i porti adriatici confermano la propria leadership nel settore delle rinfuse solide (63% del totale italiano), mentre si collocano in seconda posizione sia per quanto riguarda le rinfuse liquide (36% del totale nazionale) che le merci varie (25% del totale nazionale).

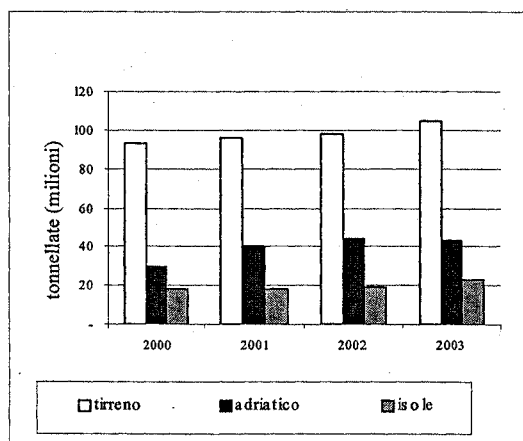
Rinfuse liquide



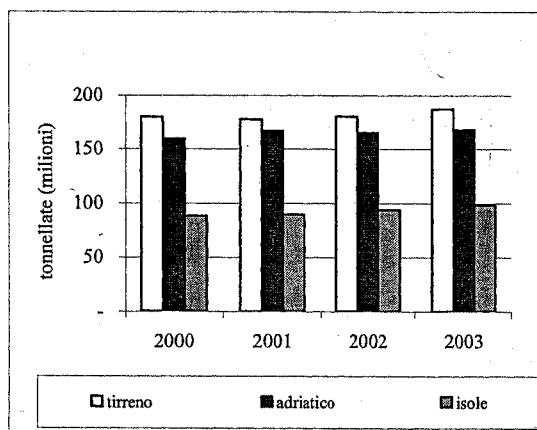
Rinfuse solide



Merci varie



Totale movimentazione

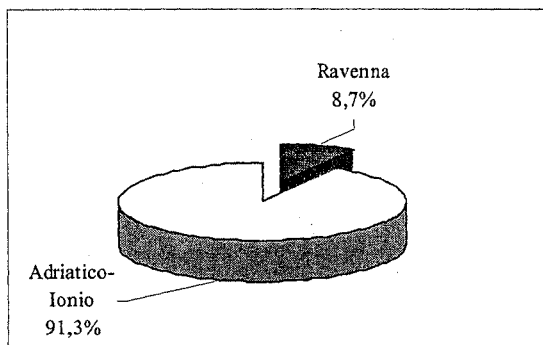
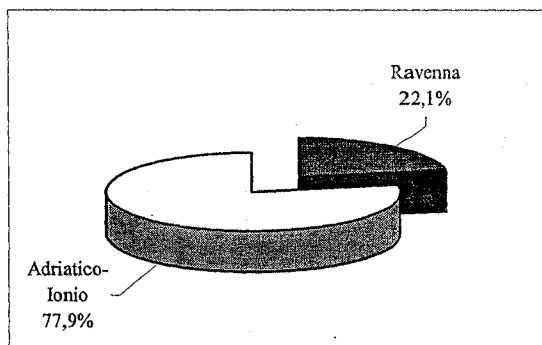
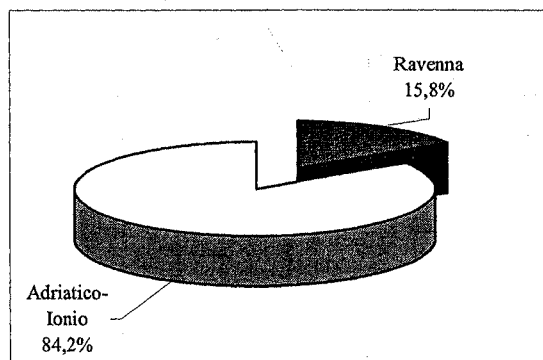
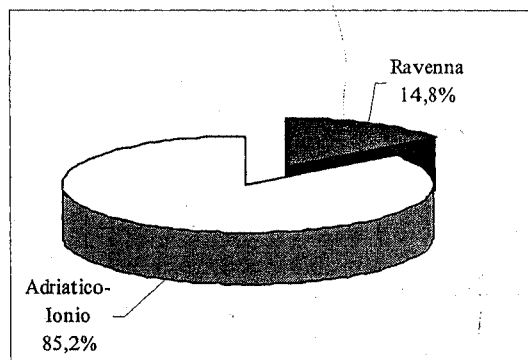


Fonte: Assoport

In questo quadro in cui la portualità adriatica presenta una situazione leggermente meno dinamica rispetto al complesso della portualità nazionale, Ravenna migliora il posizionamento acquisito nell'arco di tempo esaminato.

Ciò si traduce in una crescita del proprio peso pari a mezzo punto percentuale fino a raggiungere nel 2003 la quota del 14,8% del totale movimentato in Adriatico-Ionio.

Nel periodo Ravenna ha sensibilmente accresciuto la propria importanza nel settore delle rinfuse solide (passando dal 16% al 22%), mentre ha perso 4 punti nel comparto delle merci varie, flessione imputabile alla prestazione registrata da Taranto come porto contenitori.

Rinfuse liquide – 2003*Rinfuse liquide – 2003**Merci varie – 2003**Totale movimentazione – 2003*

Fonte: elaborazione Autorità Portuale su dati Assoporti

Nel settore dei contenitori i porti italiani nel periodo 2000-2003 sono cresciuti di quasi l'8% medio annuo ma tale crescita è imputabile sostanzialmente alle prestazioni degli scali di transhipment (Gioia Tauro operativo dal 1999, Taranto dal 2001 e Cagliari dal 2002) che sono aumentati più del 15%, e che hanno superato per la prima volta nel 2003 gli scali tirrenici per numero di contenitori movimentati complessivamente.

Nello stesso periodo i porti adriatici sono diminuiti dell'1,6% medio annuo evidenziando - al di là di eventi congiunturali negativi che nel corso del 2003 li hanno colpiti - una profonda debolezza dell'area in questo specifico settore: assente dai collegamenti con le Americhe, limitata sulle rotte con il Far East e l'oltre Suez, non ancora dotata di un efficiente sistema di feederaggio che la relega principalmente a correnti di traffico infra-mediterranee, in cui, almeno per quanto riguarda Grecia e Turchia, subisce la sempre più pressante concorrenza dei traghetti.

Il movimento merci nel porto di Ravenna ha conosciuto una costante crescita negli ultimi due decenni, tanto da consentirgli l'inserimento tra gli scali nazionali più rilevanti in termini complessivi con punte di assoluta eccellenza per talune categorie merceologiche/mercati.

Il porto di Ravenna riveste anche un ruolo di estrema importanza nei confronti del commercio estero italiano svolto attraverso la modalità marittima, soprattutto riguardo ai Paesi Mediterranei. Da un'analisi condotta sui dati del commercio estero nazionale per il 2004 si evince infatti che attraverso Ravenna transita il 9,5% del traffico marittimo italiano che diventa il 23,2% se si escludono i prodotti petroliferi (nel 2001 tali valori erano rispettivamente pari a 7,1% e al 12,1%). Con specifico riferimento invece ai Paesi del Mediterraneo Orientale e Mar Nero si evince che Ravenna ha movimentato l'11,2% del traffico totale e il 27,8% del totale delle merci scambiate via mare dall'Italia - prodotti petroliferi esclusi.

Ruolo del porto di Ravenna nel commercio estero marittimo italiano (in volume) – 2004

Quota % di Ravenna

	quota % di RA sull'import italiano	quota % di RA sull'export italiano	quota % di RA sul commercio totale
Commercio estero italiano	10,9	4,6	9,5
Commercio estero (esclusi petroliferi)	28,2	9,3	23,2
Paesi Mediterraneo Orientale e Mar Nero	11,7	8,3	11,2
Paesi Mediterraneo Orientale e Mar Nero (esclusi petroliferi)	31,3	14,6	27,8

Fonti: Banca Dati Commercio con l'Estero – Istat; Autorità Portuale

Nell'anno 2004 il porto di Ravenna ha stabilito record di traffico, superando per la prima volta i 25 milioni di tonnellate movimentate (25,4 milioni di tonnellate), registrando un incremento di oltre 500.000 tonnellate (+2,1%) rispetto al 2003.

Dal 1994 le movimentazioni del porto sono aumentate complessivamente del 42% con un tasso di crescita media annua del 3,6%. Se depuriamo il dato dalla componente petrolifera il volume dei traffici degli ultimi 10 anni è quasi raddoppiato. Negli ultimi 5 anni infatti la quota dei prodotti petroliferi sul totale del traffico è scesa di quasi 14 punti percentuali (era del 27,5% nel 1999 ed è stata del 13,8% nel 2004).

Una analisi di più ampio dettaglio svolta sui traffici del 2004 denota il peso crescente acquisito dalle merci secche (rinfuse solide e merci in colli) che rappresentano circa il 68% del totale portuale. Tra queste le sole rinfuse solide hanno superato la quota del 50% del totale portuale.

In particolare nel 2004 gli incrementi più significativi di queste categorie hanno riguardato i minerali greggi e materiali da costruzione (+1.225.426 tonnellate) ed i prodotti metallurgici (+154.741 tonnellate).

Nel settore dei minerali greggi la quota dei materiali ceramici ha superato per la prima volta i 5 milioni di tonnellate movimentate - soprattutto argilla proveniente dall'Ucraina e feldspato proveniente Turchia - (+930.000 tonnellate rispetto al 2003 - pari al +22,1%) confermando

l'importanza acquisita dal porto per questo settore. Nel 2004 è transitata da Ravenna oltre la meta della materia prima necessaria alla produzione di ceramica del distretto delle piastrelle, che secondo Assopiastrelle è stata pari a 9.000.000 di tonnellate. Ciò è avvenuto pur in un quadro di riferimento in cui la vendita di piastrelle italiane ha subito una contrazione nel corso dell'anno.

Pari a 1,139 milioni di tonnellate (+7,8%) il traffico di ghiaia che proviene per il 40% dalla Serbia-Montenegro, per il 39% dalla Croazia e per il 20% dal sud Italia. In crescita anche clinker e cemento che ammontano a 626.887 tonnellate, 155.000 in più rispetto allo scorso anno.

Per quanto riguarda i prodotti metallurgici si è riscontrato un incremento del 4,1%, dopo un anno in cui la crescita del prezzo dell'acciaio aveva indotto una contrazione dell'import di coils. L'aumento delle importazioni di coils è dettato dall'aumento di domanda e dalla messa a regime di nuove linee di lavorazione e decapaggio dei coils del terminal Marcegaglia.

Per le derrate alimentari si è registrato un calo di oltre 200.000 tonnellate, da attribuirsi alla diminuzione degli sfarinati provenienti dal sud America. Il decremento è da attribuire allo straordinario import di farine registrato nel 2003, anno in cui in Italia non è piovuto e i raccolti di grano e mais sono stati molto scarsi. La movimentazione di sfarinati è comunque su valori superiori ai valori degli anni precedenti, valori che fanno di Ravenna il porto leader in Italia per tale tipo di traffico.

I prodotti petroliferi perdono invece il 17% (oltre 700.000 tonnellate) a causa della cambiamento di tipologia di combustibile necessario alla centrale Enel di Porto Tolle.

Il movimento di rotabili sulla linea Ravenna-Catania conferma su tale tratta la leadership adriatica di Ravenna sulle rotte della Autostrade del Mare. Nel 2004 sono stati 36.102 i mezzi pesanti trasportati (+0,7) nonostante la linea sia satura, con un coefficiente di riempimento pari al 95% per la tratta nord-sud e, quindi in overbooking.

Nel 2004 sono stati 169.432 i TEUs movimentati nel nostro porto, che è al terzo posto in Adriatico per questo tipo di traffico, con un incremento del 5,7% (pari a 9.072 TEUs in più). Sono cresciuti i pieni (+11,3%) e diminuiti i vuoti, migliorando così il bilanciamento complessivo e portando così un incremento delle merci trasportate in container (+7,9%). In crescita il traffico container con la Grecia, Israele, Turchia e Cipro; stabile il traffico con i porti di transhipment nazionale di Gioia Tauro e Taranto per i rilanci per la maggior parte oltre gli stretti (in particolare verso Asia meridionale e Far East).

Significativo il dato del traffico di contenitori su ferrovia che è stato pari a 27.600 Teus (+56%). Su ferrovia è stato movimentato il 16% del totale portuale della categoria (era l'11% nel 2003). Le destinazioni principali sono state Milano-Melzo (60% del totale) e Dinazzano (39%).

La quota complessiva di traffico con i paesi affacciati al Mediterraneo e Mar Nero ha rappresentato il 74% del totale portuale (era il 71% nel 2003), nonostante il quadro politico generale dell'area sia stato caratterizzato da un notevole grado di incertezza e instabilità. Cresce il dato sul cabotaggio nazionale con oltre 5,7 milioni di tonnellate movimentate e aumenta di un punto percentuale il traffico di Short Sea Shipping.

Il traffico ferroviario di merce del porto nel 2004 ha riguardato complessivamente 2.250.000 tonnellate di merce (+5,7%). Via ferrovia ha viaggiato quindi circa il 10% del totale merci secche del porto.

□ ATTIVITA' CARATTERISTICHE DELL'AUTORITA' PORTUALE

L'anno 2004 si è caratterizzato per i notevoli finanziamenti statali accertati correlati agli impegni per la realizzazione di investimenti infrastrutturali.

L'importo dei finanziamenti accertati nell'anno 2004 è di oltre 104 milioni di euro così ripartiti:

- 1) quota parte, pari a euro 22.156.645,69, II tranche di mutuo, periodo 2002/2016 (rifinanziamento di cui alla L.413/98);
- 2) quota parte, pari a euro 12.010.990,00, II tranche di mutuo, periodo 2003/2017 (rifinanziamento di cui alla L.413/98);
- 3) quota parte, pari a euro 44.012.364,31, del programma di interventi finanziati con i fondi previsti dalla L.166/02 di rifinanziamento della L. 413/98, periodo 2005/2019, su un importo complessivo netto di oltre 53 milioni di euro – D.M. 03.06.04 registrato alla Corte dei Conti il 15.06.04;
- 4) 20 milioni di euro relativi al Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 25/02/04 tra il «M.I.T.-D.G. per le infrastrutture della navigazione marittima ed interna» e l'A.P. di Ra in relazione alla realizzazione delle Opere di protezione a mare di Porto Corsini (RA) – 3° stralcio;
- 5) 6,5 milioni di euro relativi ai fondi derivanti dalle economie delle opere previste dal D.M. 27/10/99 e redistribuiti dal M.I.T. per la realizzazione di interventi per la sicurezza nei porti, ai sensi della L.413/98 e del D.M. 25/02/2004 e registrato alla Corte dei Conti il 21/04/2004 (7 mil.di euro di cui 0,5 accertati nell'anno 2003);

Di notevole importanza risulta il fatto che nel corso dell'esercizio 2004 si è proceduto ad approvare progetti operativi per i quali si è proceduto ad accertare i relativi finanziamenti provenienti da esercizi precedenti. Trattasi dei punti nn.1) e 2) sopra evidenziati per l'importo di oltre 34 milioni di euro.

Di rilievo risulta essere la modifica, approvata con Delibera del Comitato Portuale n. 27 del 08.07.2004, del Programma Triennale dei lavori pubblici per gli anni 2004-2006 e del relativo Elenco Annuale 2004, anteriormente adottato, contestualmente al Bilancio di Previsione per l'anno 2004, con delibera del Comitato Portuale n. 54 del 24/11/2003.

Il medesimo Elenco Annuale dei lavori relativi all'anno 2004 di cui alla precedente programmazione, è stato nuovamente aggiornato, unitamente all'approvazione del nuovo Programma Triennale 2005-2007, con Deliberazione del Comitato Portuale n. 45 del 28.10.2004.

Variazioni ed aggiornamenti al sopra citato programma sono stati disposti dal Comitato portuale con Deliberazioni n. 57 del 20.12.2004, in conseguenza dello stanziamento di ulteriori fondi da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e n. 9 del 30.03.2005 per rendere congruente il piano alle effettive previsioni del bilancio previsionale riformulato in base ai dettami della Legge Finanziaria 2005.

□ ANDAMENTO ECONOMICO

Le fonti di finanziamento stanziare nel bilancio previsionale 2004 regolarmente approvato dagli organi competenti, prevedevano fondi statali per € 35.870.000,00 e fondi derivanti da autofinanziamento (con utilizzo parziale dell'avanzo di amministrazione disponibile al 31.12.2003) per € 5.500.000,00, con una conseguente disponibilità di spesa complessiva di € 42.150.000,00 per il solo anno 2004.

Nell'ambito del suesposto scenario di investimento, **su una previsione iniziale di spesa di € 42.150.000,00 (dei quali circa 15 milioni di euro provenienti da esercizi precedenti) si è passati ad uno stanziamento definitivo di € 110.000.000,00 con un impegno finale sulla gestione di competenza di 108,8 milioni di euro e pagamenti per complessivi 33,8 milioni di euro.**

Rispetto alla previsione iniziale di spesa ed a seguito della sopraesposta rimodulazione del capitolo di entrata di finanziamento, è stato realizzato un maggior impegno per investimenti strutturali per € 67.850.000,00 derivanti:

- per € 20.000.000,00 dal finanziamento assegnato dal MIT in base al protocollo d'intesa siglato in data 25.02.04 in relazione alla realizzazione delle Opere di protezione a mare di Porto Corsini (RA) - 3° stralcio;
- per € 47.850.000,00 dall'inserimento nella previsione di entrata dell'importo di 19,7 milioni di euro provenienti dal precedente esercizio necessarie all'"acquisizione di aree retrostanti banchine destinate a terminal traghetti e passeggeri" e per 28,15 derivanti dall'anticipazione di parte del finanziamento, previsto inizialmente per l'anno 2005, di cui alla L. 166/02 di rifinanziamento della L. 413/98 - D.M. 03.06.04, registrato alla Corte dei Conti in data 15.06.04;

Il costo della struttura Autorità Portuale è risultata per l'anno 2004 pari a € 2,3 milioni di euro (costi per il personale e di funzionamento) con un incremento rispetto ai medesimi costi del 2003 (€ 2,14) del 6,9%.

□ INVESTIMENTI PER INTERVENTI RELATIVI AL BILANCIO 2004**Attività anno 2004**

Nel corso dell'anno 2004 il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Ravenna ha approvato importanti atti relativi ad appalti di opere portuali e manutenzioni di parti comuni, che si collocano nell'ambito di quanto previsto dagli strumenti di programmazione dell'Ente.

Trattasi dell'approvazione di opere fondamentali per il miglioramento delle condizioni di navigabilità del canale, quali il progetto relativo all'approfondimento del canale Candiano a -11,50 mt. dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli, che prevede le opere necessarie ad adeguare i fondali del porto di Ravenna alle previsioni del P.R.P. lungo l'asta principale del porto fino a Largo Trattaroli per un importo di € 29.193.000,00, il rifacimento della difesa di sponda lungo il canale Candiano a Porto Corsini per € 9.200.000,00, con una quota a carico dell'esercizio finanziario 2004 di € 7.500.000,00, nonché la ristrutturazione della banchina Terminal Container onde migliorarne la funzionalità degli attracchi, che prevede un costo pari a € 880.000,00.

Ai fini del miglioramento della rete stradale in ambito portuale, si comunica l'approvazione del progetto definitivo, che ammonta a € 11.500.000,00 con una quota parte per l'anno 2004 di

€ 4.713.000,00, relativo alla realizzazione del nuovo ponte mobile sul Canale Candiano, che permetterà di rendere più veloci ed economici i movimenti veicolari da e per il porto in attraversamento sul canale e l'approvazione e l'affidamento di interventi di manutenzione della viabilità in zona Sapir per oltre 1,5 milioni di Euro (quota parte 2004 di € 774.165,46) in quanto il loro stato di efficienza e di conservazione condiziona l'attività e lo sviluppo del porto stesso.

E' stata poi approvata una serie di progetti per una somma superiore a 50 milioni di Euro, che, congiuntamente, consentiranno di pervenire ad una nuova configurazione della zona del Piombone al fine di garantirne sia lo sviluppo portuale che il risanamento ambientale.

Sono stati, infatti, approvati il progetto di risanamento ambientale della Pialassa del Piombone, che prevede la separazione fisica della parte ambientale della Pialassa da quella portuale attraverso la realizzazione di un arginatura naturale, il 1° e 2° stralcio funzionale dell'approfondimento ed allargamento del Canale Piombone, che necessita di essere adeguato al fine di consentire un appropriato utilizzo della banchine già ivi realizzate ed il potenziamento della zona portuale nella Pialassa del Piombone, consistente nella realizzazione di un nuovo terminale operativo.

Oltre all'aggiudicazione dell'appalto relativo alla gestione e manutenzione delle aree demaniali nel porto di Ravenna, che contempla un quadro economico complessivo di € 3.450.000,00, consistente in una serie di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria stradali e sugli arredi per mantenere un elevato grado di efficienza e di sicurezza delle strutture, nel 2004 sono stati approvati interventi di manutenzione straordinaria finalizzati al ripristino delle condizioni di sicurezza della diga foranea nord a Porto Corsini per € 250.000,00.

Sono state, altresì, impegnate le somme necessarie alla realizzazione di nuove banchine nella Penisola Trattaroli pari a € 8.350.320,00, onde poter provvedere all'ampliamento di quella specifica zona portuale, è stato approvato il Piano Unitario di Porto Corsini ed è stata affrontata la questione della riqualificazione del molo guardiano di marina di Ravenna tramite l'indizione di un concorso di progettazione per l'arredo, la sistemazione funzionale e le dotazioni di sicurezza dello stesso.

Di notevole rilevanza è la stipula del Protocollo d'Intesa siglato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che assegna al porto di Ravenna risorse per € 20 milioni finalizzate a realizzare il 3° stralcio delle opere di protezione a mare di Porto Corsini.

Il progetto oggetto del protocollo di cui sopra rappresenta il terzo stralcio di un'opera i cui primi due stralci sono già stati affidati dal Comitato Portuale.

L'opera di particolare interesse, alla luce dell'aggiornamento del progetto, consentirà di configurare l'attracco di navi da crociera e completare la parte a mare dell'abitato, consentendo la qualificazione e la conseguente valorizzazione delle aree demaniali.

Nell'ambito del finanziamento statale di 7 milioni di Euro finalizzato alla realizzazione di opere, attrezzature, impianti ed ogni altro intervento volto ad elevare il grado di sicurezza (security) nei porti, il Comitato Portuale, oltre ad affidare i lavori relativi alla realizzazione degli uffici e dell'edificio per il gruppo di controllo a raggi x esistente in Darsena San Vitale nel porto canale di Ravenna, ha avviato la procedura che porterà a dotare il porto di Ravenna di un piano di sicurezza integrato, che prevederà, oltre ad un sistema portuale di controllo degli accessi, anche l'introduzione di nuovi elementi quali il potenziamento del sistema di illuminazione e l'installazione, nelle aree a rischio più elevato, di sistemi di video sorveglianza e di allarmi anti-intrusione.

Tra gli obiettivi fondamentali di sviluppo strategico del porto di Ravenna, così come definiti nel Piano Operativo Triennale 2003-2005, si segnala l'acquisto, di cui al contratto di compravendita del 03.06.2004 stipulato con le società venditrici "la Petrolifera Italo-Rumena S.p.A." e "Porto Intermodale Ravenna S.p.A. - SAPIR", della società "Passenger Terminal Ravenna S.r.l.", ivi

connessa l'area di proprietà della stessa, le opere di idoneizzazione realizzate nonché i manufatti sulla stessa insistenti per un importo totale pari a € 14.228.697,00.

Quanto sopra risponde ad un disegno complessivo teso a predisporre le condizioni, anche con l'intervento pubblico, affinché il porto di Ravenna si sviluppi ulteriormente nel settore dei traghetti di linea e delle Autostrade del Mare.

Altro progetto di interesse riguarda l'adeguamento funzionale della banchina esistente in Largo Trattaroli, prospiciente il terminal traghetti e passeggeri, a suo tempo realizzata da un consorzio concessionario per conto dello Stato, mediante la realizzazione di una rampa che renda più agevole l'attracco di traghetti di dimensioni inferiori.

Con tale intervento, che prevede un costo complessivo di € 468.000,00, prosegue l'iniziativa dell'Autorità Portuale finalizzata al completamento delle dotazioni del terminal traghetti

E' stato, altresì, assunto l'impegno di spesa per la progettazione, la realizzazione e l'affidamento in gestione di un'area attrezzata di sosta per l'autotrasporto in sinistra canale Candiano, acquisita il 15.10.2004, con lo scopo di approntare un centro servizi specializzato volto ad incentivare le attività di movimentazione delle merci da e per il porto.

Il progetto, oltre che far fronte ad un fabbisogno decennale del porto di Ravenna, migliorando la funzionalità complessiva del sistema porto, porterà anche un concreto contributo per la decongestione delle stazioni di servizio lungo le arterie che collegano i vari terminal.

Ai sensi del D.M. LL. PP. n. 5374/21/65 del 21.06.2000 il Comitato Portuale con Delibera n. 54 del 24.11.2003 ha approvato il Programma Triennale 2004-2006 concernente gli interventi pianificati dall'Autorità Portuale per il triennio nonché il relativo elenco annuale dei lavori da avviare nell'anno 2004, documenti che costituiscono parte integrante del bilancio di previsione 2004.

In particolare sono stati previsti i seguenti interventi:

MANUTENZIONE STRAORDINARIA

- Lavori vari di manutenzione straordinaria	2.605.000,00
---	--------------

INVESTIMENTI

Potenziamento del terminal traghetti e passeggeri nell'ambito dello sviluppo della logistica e delle Autostrade del Mare (quota anno 2004)	4.300.000,00
Sistema di controllo entrata navi in porto	749.000,00
Aree attrezzate per l'autotrasporto -1° stralcio (quota anno 2004)	1.700.000,00
Realizzazione nuovo ponte mobile sul Canale Candiano	5.165.000,00
Nuovo collegamento tra SS. 67 e SS. 309 (Diramazione) in bypass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna (quota anno 2004)	2.000.000,00
Approfondimento del Canale Candiano a -11,50 mt.dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli (quota anno 2004)	14.460.000,00
Opere relative alla sicurezza prevenzione e controllo nel Porto Canale	6.500.000,00
Smaltimento materiale di dragaggio proveniente dal Porto Canale (quota anno 2004)	1.538.000,00
Prolungamento protezione Molo San Filippo (quota anno 2004)	1.238.000,00
Ristrutturazione e rafforzamento del Molo guardiano destro del Canale Candiano in località Marina di Ravenna - 2° stralcio - 2^ fase	4.500.000,00
TOTALE INVESTIMENTI	42.150.000,00

Complessivamente i nuovi investimenti previsti per il 2004 ammontavano a € 44.750.000,00.

L'art.8 del citato D.M. prevede che, ove necessario, l'elenco annuale venga adeguato in fasi intermedie al fine di garantire, in relazione al monitoraggio dei lavori, la corrispondenza agli effettivi flussi di spesa e che in caso di impossibilità sopravvenuta a realizzare un lavoro inserito in elenco, le amministrazioni procedono all'adeguamento dello stesso elenco o, ove indispensabile, del programma triennale.

Nel corso dell'anno 2004 le seguenti circostanze hanno determinato la necessità di procedere all'adeguamento del Programma Triennale 2004-2006 e del relativo Elenco Annuale dei lavori per l'anno 2004, apportandovi alcune variazioni concernenti gli interventi originariamente previsti in relazione ai programmi dell'Ente ed in particolar modo a nuovi finanziamenti resisi disponibili e alla ricollocazione di parte di fondi su altro capitolo di spesa:

- il Comitato Portuale con delibera n. 1 del 29.01.2004 ha aumentato la dotazione del capitolo di entrata 4110 - Finanziamento dello Stato per esecuzione di opere infrastrutturali di 19.700.000,00, rideterminando lo stanziamento dei fondi ai fini dell'acquisizione delle aree retrostanti le banchine destinate a terminal traghetti e passeggeri;
- il Comitato Portuale con delibera n. 26 del 08.07.2004 ha aumentato lo stanziamento del capitolo di entrata 4110 - Finanziamento dello Stato per esecuzione di opere infrastrutturali di € 20.000.000,00, a fronte del finanziamento per lo stesso importo a seguito della firma del Protocollo d'Intesa sottoscritto da questa Autorità Portuale e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Direzione Generale OO.MM. in merito alla realizzazione delle "Opere di protezione a mare di Porto Corsini - 3° stralcio";
- si è tenuto conto, altresì, dello stanziamento al portò di Ravenna pari a € 64.000.005,00 di cui alla legge 01.08.2002, n. 166, che all'art. 36, comma 2 dispone, opportuni finanziamenti al fine del proseguimento del programma di ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture portuali ai sensi dell'art. 9 della L. 413/98.

Conseguentemente a quanto sopra il Comitato Portuale con delibere n. 27 del 08.07.2004, n. 45 del 28.10.2004 e n. 57 del 20.12.2004 ha approvato le modifiche al Programma Triennale 2004-2006 ed in particolar modo all'elenco annuale dei lavori relativi all'anno 2004, che contempla ora i seguenti interventi:

MANUTENZIONE STRAORDINARIA

- | | |
|---|--------------|
| - Lavori vari di manutenzione straordinaria | 3.000.000,00 |
|---|--------------|

INVESTIMENTI

Potenziamento del terminal traghetti e passeggeri nell'ambito dello sviluppo della logistica e delle Autostrade del Mare	18.000.000,00
Aree attrezzate per l'autotrasporto -1° stralcio	4.292.000,00
Realizzazione nuovo ponte mobile sul Canale Candiano	5.165.000,00
Smaltimento materiale di dragaggio proveniente dal Porto Canale	5.175.000,00
Banchina operativa in sinistra canale Candiano c.d. "Ex Cabot" - Maggior costo affidamento	1.435.000,00
Ristrutturazione banchina terminal container per miglioramento funzionalità con demolizione pontile	821.000,00

Approfondimento del Canale Candiano a -11,50 mt.dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli	29.193.000,00
Rifacimento protezione di sponda a Porto Corsini	7.500.000,00
Realizzazione nuove banchine nella Penisola Trattaroli	8.350.000,00
Opere relative alla sicurezza prevenzione e controllo nel Porto Canale	6.500.000,00
Opere di protezione a mare di Porto Corsini	28.700.000,00
Nuovo collegamento tra SS. 67 e SS. 309 (Diramazione) in bypass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna	2.000.000,00
Fondo accantonamento obbligatorio	1.569.000,00
TOTALE INVESTIMENTI	118.700.000,00

Stante la situazione attuale, derivante dalla comunicazione del MIT pervenuta in data 26.04.05 che comunica a questa amministrazione che la delibera relativa al bilancio previsionale 2005 può essere approvata a condizione che le spese vengano rideterminate sulla base del parere espresso dal MEF, ovvero che il preventivo debba essere rielaborato applicando il limite del 4,5% rispetto al 2003 alle spese complessive (al netto di quelle di personale) sia in termini di competenza che di cassa, tutti i progetti e gli impegni assunti nel corso dell'anno 2004 non potranno avere alcun seguito e non potranno che incrementare la massa dei residui passivi.

IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO

▪ *Vigilanza e controllo*

L'attività di vigilanza e controllo ai fini della sicurezza delle operazioni portuali svolte nell'area demaniale marittima di giurisdizione dell'Autorità Portuale, viene espletata nel rispetto di uno specifico programma annuale. I dati relativi agli esiti delle ispezioni e dei controlli eseguiti sono analizzati regolarmente e rappresentano una fonte importante di approfondimento ai fini prevenzionistici.

La vigilanza ed il controllo si rivolgono principalmente alle operazioni portuali con lo scopo di verificare che le stesse vengano espletate secondo criteri di igiene e sicurezza. A titolo esemplificativo gli interventi sono condotti al fine di promuovere un esteso utilizzo dei DPI, sostenere il processo di miglioramento dell'organizzazione delle aree operative e dell'operatività (viabilità, pulizia, coordinamento, ecc.), rafforzare l'uso di procedure e programmi per il controllo periodico della funzionalità e dei componenti delle macchine.

In particolare nel corso dell'anno sono state svolte le seguenti attività:

- | | |
|---|-----|
| ▪ ispezione/controllo delle operazioni/servizi portuali | 254 |
| ▪ controllo, presso le imprese portuali, dei registri delle verifiche di legge delle apparecchiature di sollevamento utilizzate per le operazioni ed i servizi portuali | 17 |
| ▪ controlli in occasione di lavori con uso di fiamma in banchina in linea con quanto programmato | 10 |