

AUTORITÀ PORTUALE DI RAVENNA

ESERCIZIO 2005

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

SCENARIO DI RIFERIMENTO

Nel 2005 la crescita dell'economia italiana è stata pari a zero, mentre nel 2004 era stata dell'1,2% e nel 2003 dello 0,3%, inoltre, per il quinto anno consecutivo, la produzione industriale si è contratta (-0,8% rispetto al 2004) un po' in tutti i settori di attività.

Il fatturato dell'attività industriale ha registrato una crescita annua del 2,1%, a sintesi di un incremento delle vendite dell'1% sul mercato interno e del 5,1% su quello estero. Occorre però dire che questo indicatore riflette non solo la dinamica delle quantità vendute ma anche quella dei prezzi alla produzione, cresciuti nel 2005 del 4%, a causa soprattutto dell'aumento dei prodotti petroliferi.

Per quanto riguarda l'export, l'Italia continua a perdere quote di mercato; complessivamente durante lo scorso anno, la quantità di prodotti italiani esportata ha registrato un calo dell'1,3% rispetto al 2004. A determinare questo risultato negativo è stato soprattutto il calo dei volumi esportati verso i Paesi dell'UE (-3,8% nel 2005). Pertanto anche per il 2005 l'Italia ha subito un'erosione della sua quota di mercato sulle esportazioni mondiali in valore, stimabile a circa il 3,7% dal 3,9% del 2004.

L'economia mondiale invece continua a svilupparsi a ritmi sostenuti, in quanto permane una ripresa internazionale trainata essenzialmente da Stati Uniti e Asia: negli Stati Uniti si è registrato un marcato rallentamento nell'ultima parte dell'anno, ma l'attività produttiva dà nuovamente segni di accelerazione, mentre l'economia cinese non mostra ancora segni evidenti di decelerazione e, anzi, il PIL nel 2005 sarebbe cresciuto di quasi il 10%.

Nell'area dell'euro la crescita nel 2005 è risultata pari ad appena l'1,3%, ma l'andamento della produzione industriale, gli ordini e la fiducia delle imprese fanno prevedere un'accelerazione dell'attività produttiva.

Per il 2006 gli ultimi dati disponibili confermano l'incertezza dell'attuale fase congiunturale, specie per l'attività industriale. La crescita degli ordini dall'estero e la fiducia delle imprese che si registra da alcuni mesi e la necessità di ricostruire le scorte fanno prevedere una crescita superiore all'1%.

Per quanto riguarda il traffico marittimo, occorre dire che 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.

Nel 2004 il traffico marittimo mondiale delle merci è stato pari a 6,76 miliardi di tonnellate, con un incremento del 4,3% rispetto all'anno precedente. Lo rileva il rapporto Review of Maritime Transport 2005 presentato dall'UNCTAD, nel quale viene osservato come la crescita sia risultata minore rispetto a quella del 2003 quando l'incremento fu del 5,8%.

Per il 2005 l'UNCTAD prevede una crescita del traffico marittimo mondiale analoga a quella registrata nel 2004 ed un incremento delle tonnellate-miglia che evidenzia una crescita degli scambi infra-regionali pari al 6,9%.

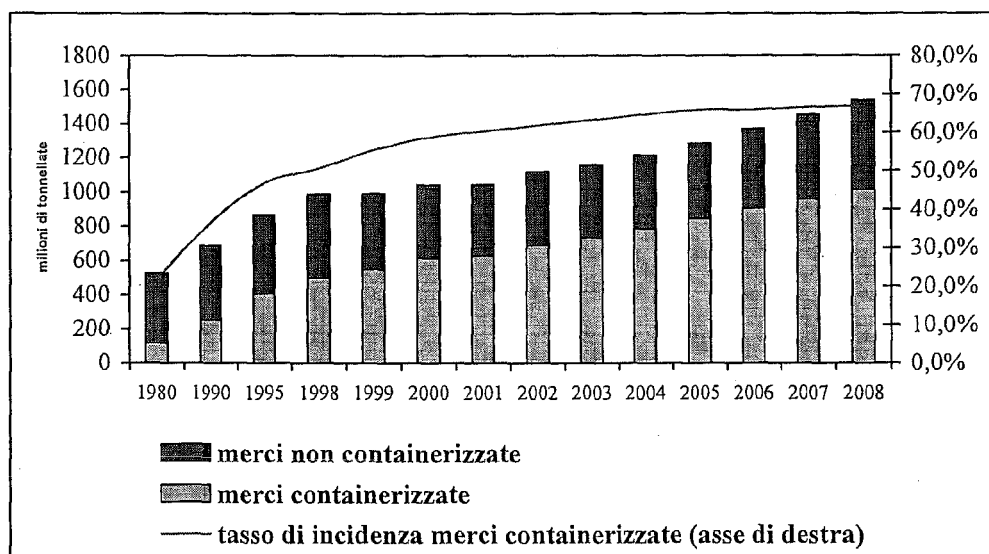
Lo scorso anno i volumi trasportati di rinfuse liquide sono aumentati del 4,2% e i volumi di rinfuse secche sono cresciuti del 4,4%; l'incremento in questo settore è stato determinato dalla progressione

dei volumi delle principali voci merceologiche che hanno compensato una flessione delle altre rinfuse secche. Nel 2004 infatti si è registrata una buona crescita per le 5 principali tipologie di rinfuse solide (minerali di ferro, carbone, cereali, bauxite/alluminio e fosfato) che ammontano a 1.587 milioni di tonnellate con un incremento del 7,6% rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda i traffici containerizzati il dato è relativo al 2003, quando la movimentazione dei container nei porti mondiali è aumentata del 9,6% raggiungendo la quota record di 303,1 milioni di TEU rispetto ai 276,6 milioni di TEU movimentati nel 2002; per il 2004 è prevista una crescita analoga in considerazione del fatto che i primi 20 porti del mondo hanno totalizzato una movimentazione di 166,62 milioni di TEU (144,40 milioni di TEU nel 2003).

Nel 2004 è proseguita anche la crescita della capacità della flotta mondiale, salita del 4,5% a 895,8 milioni di tonnellate di portata lorda al 31 dicembre scorso (856,9 milioni di tpl al 31 dicembre 2003). Nel corso del 2004 le consegne di nuove navi sono ammontate a 49,4 milioni di tonnellate di portata lorda (+0,2 milioni di tpl rispetto all'anno precedente). Le navi cisterna e le portarinfuse rappresentano il 73,3% della capacità della flotta mondiale (al 31 dicembre 2004); la capacità della flotta di portacontainer è cresciuta dell'8,4% a 98,1 milioni di tpl, raggiungendo il 10,9% della capacità della flotta mondiale.

Merci varie e merci in contenitore (1980-2008)



Fonte: Drewry Shipping Consultants

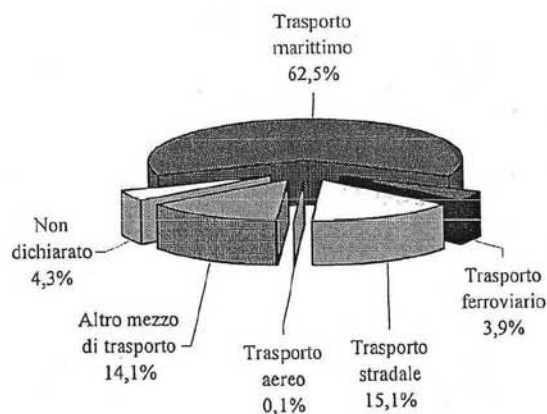
La modalità marittima rappresenta per l'Italia il principale mezzo di trasporto sia per l'approvvigionamento delle merci (62,5%) che per la spedizione dei prodotti (47,7%), come si evince dall'andamento del commercio estero per il 2005.

Come noto, esiste una grande differenza in termini volumetrici tra le merci importate ed esportate, che evidenziano per il nostro Paese un ruolo di consumatore/trasformatore:

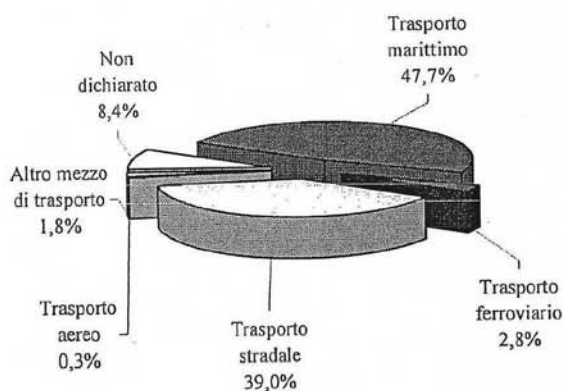
- 358,7 milioni di tonnellate in import di cui 224,1 via mare
- 130,5 milioni di tonnellate in export di cui 62,3 via mare.

Il quadro di riferimento, qualora invece si utilizzi come parametro il flusso di merci in termini di valore, la modalità marittima rappresenta soltanto il 30,4% del totale nazionale per quanto riguarda le merci in importazione ed il 25,4% per quelle in esportazione mentre via strada avviene quasi la metà degli scambi dell'Italia (48%). Va segnalata inoltre l'importanza della modalità aerea che copre circa il 7,8% 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%).

Import – 2005 (357,8 milioni di tonn)



Export – 2005 (130,5 milioni di tonn)



Fonte: Istat

Per quanto riguarda il confronto tra lo scalo ravennate e i principali porti italiani, si sono presi a riferimento i dati del 2004 in quanto sono i dati ufficiali più aggiornati diffusi da Assoporti.

Nel 2004 i principali porti italiani hanno movimentato oltre 470 milioni di tonnellate di merce con una crescita media annua a partire dal 2000 pari a circa il 2,3% ed un incremento rispetto al 2003 del 3,1%.

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 (cresciuti in media dell'1,2% rispetto al 2000) si collocano in posizione inferiore a quelli isolani (+3,3) e a quelli tirrenici (+2,5%).

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.

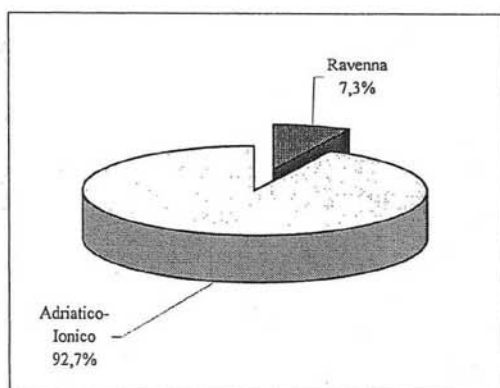
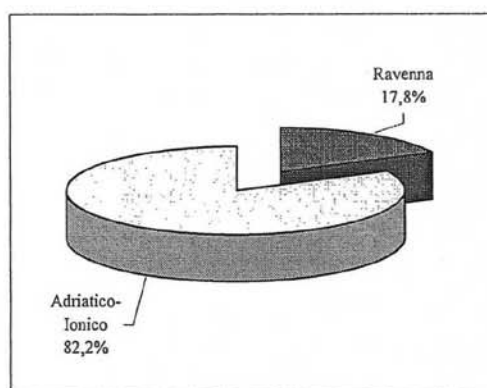
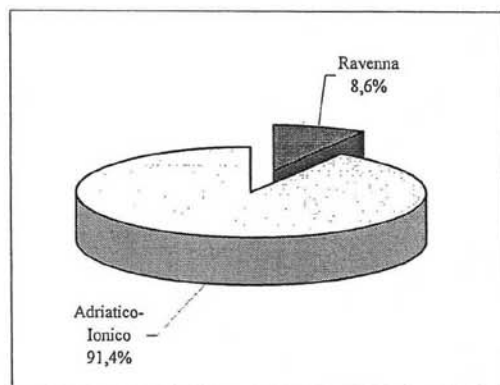
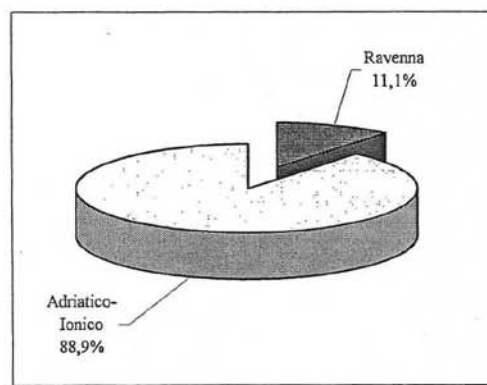
Fino a quando anche Taranto, l'altro porto di transhipment ionico, non sarà in grado di raggiungere i livelli di traffico di Gioia Tauro è quindi opportuno usare molta cautela nel confrontare in termini assoluti le prestazioni dei due archi territoriali.

Tutto ciò premesso e con riferimento alle diverse modalità di condizionamento, i porti adriatici confermano la propria leadership nel settore delle rinfuse solide (20% del totale italiano), mentre si collocano in seconda posizione sia per quanto riguarda le rinfuse liquide (40% del totale nazionale) che le merci varie (40% del totale nazionale).

Per il 2005 non ci sono ancora dati ufficiali ma per la portualità italiana è stato un anno piuttosto negativo. Il dato di Ravenna si colloca in questo ambito che, salvo poche eccezioni e per merito dei prodotti petroliferi, ha registrato una contrazione dei volumi movimentati in quasi tutti i principali scali nazionali. Anche nel settore dei contenitori, che negli ultimi anni era stato il più dinamico in termini di tassi di crescita, il quadro generale ha evidenziato una battuta di arresto che si è estesa anche ai maggiori porti di transhipment.

La situazione della portualità italiana trova riscontro nell'andamento economico del Paese che ha visto diminuire nell'anno (dati ISTAT relativi ai primi nove mesi) la propria competitività attraverso una diminuzione dei volumi di merce scambiati con l'estero, pari al 2,3% per le esportazioni e al 1,4% per le importazioni.

Nel periodo Ravenna ha mantenuto la propria importanza sia in termini di merce movimentata tra i porti del Adriatico-Ionico (12%) sia per quanto riguarda il settore merceologico delle rinfuse solide (confermatosi pari al 22% anche per il 2004). Le merci varie sono invece passate dal 9,8% al 9,4%. In calo l'incidenza delle rinfuse liquide dall'8,7% al 7,9%, per cause che verranno spiegate di seguito.

Rinfuse liquide – 2004*Rinfuse solide – 2004**Merci varie – 2004**Totale movimentazione – 2004*

Fonte: elaborazione Autorità Portuale su dati Assoporti

Nel settore dei contenitori i porti italiani nel periodo 2000-2004 sono cresciuti di quasi l'7,6% 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 14%, e che hanno superato per il secondo anno consecutivo nel 2004 gli scali tirrenici per numero di contenitori movimentati complessivamente.

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 2005 si evince infatti che attraverso Ravenna transita l'8,3% del traffico marittimo italiano che diventa il 13,9% 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 il 9,1% del traffico totale e il 23,2% del totale delle merci scambiate via mare dall'Italia - prodotti petroliferi esclusi.

Ruolo del porto di Ravenna nel commercio estero marittimo italiano (in volume) – 2005

<i>Quota % di Ravenna</i>	quota % di RA sull'import marittimo italiano	quota % di RA sull'export marittimo italiano	quota % di RA sul commercio marittimo totale
Commercio estero italiano	9,4	4,6	8,3
Commercio estero (esclusi petroliferi)	15,9	7,4	13,9
Paesi Mediterraneo Orientale e Mar Nero	10,3	4,9	9,1
Paesi Mediterraneo Orientale e Mar Nero (esclusi petroliferi)	28,6	10,0	23,2

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

Analizzando più nel dettaglio il traffico nel porto di Ravenna per il 2005, si evince che il porto ha movimentato 23.879.133 tonnellate di merce registrando una flessione del 6,1% rispetto allo scorso anno: 3,9% escludendo dal traffico complessivo il combustibile diretto alla Centrale Enel di Porto Tolle, che ha quasi cessato la propria attività, passato dai 3,2 milioni di tonnellate del 2000 a praticamente zero nel 2005.

Per il porto di Ravenna il calo è da attribuirsi alla flessione degli sbarchi (-5,1% esclusi i prodotti petroliferi diretti alla centrale Enel), che rappresentano l'88% del traffico, mentre per gli imbarchi si è registrato un aumento del 6,1%; un fattore quindi che ha consentito di migliorare il bilanciamento complessivo dei traffici.

L'andamento negativo ha caratterizzato quasi tutte le principali merceologie e modalità di condizionamento.

Fa eccezione il traffico dei prodotti metallurgici che nell'anno ha superato i 4 milioni di tonnellate, con una crescita di 113.000 tonnellate (+ 2,9%). L'aumento, malgrado il forte incremento dei prezzi

dell'acciaio dettato dal mercato cinese, è da attribuire quasi interamente alle importazioni di coils, grazie all'attivazione di una nuova linea di lavorazione dell'acciaio nello stabilimento Marcegaglia.

In calo l'import di prodotti agricoli e derrate alimentari (-17,2%). In particolare il mercato delle farine, destinate quasi interamente all'alimentazione animale, ha subito un rallentamento dovuto soprattutto ad una minor richiesta da parte degli allevatori in seguito ad una contrazione nel consumo di carne avicola. La diminuzione dell'import di cereali, quali frumento e granturco, e di semi oleosi è da attribuire invece alla sempre maggior competitività dei prodotti provenienti dai Paesi dell'Est Europa (soprattutto Ungheria), che arrivano via camion o ferrovia, rispetto agli arrivi via mare (dal Mar Nero e dal Sud America) penalizzati dalla forte crescita dei noli delle navi.

Lieve flessione dell'import dei minerali greggi e materiali da costruzione (-1,7%), imputabile ad un calo della quota dei materiali ceramici (-3,1% pari a 150 mila tonnellate) che si sono comunque attestati attorno ai 4,8 milioni di tonnellate movimentate - soprattutto argilla proveniente dall'Ucraina e feldspato proveniente Turchia - confermando l'importanza dallo scalo ravennate per questo settore. Anche nel 2005 è infatti transitata da Ravenna oltre la metà della materia prima necessaria alla produzione del distretto delle piastrelle. Ciò è avvenuto pur in un quadro di riferimento in cui la produzione italiana di piastrelle è calata del 3% e l'export ha subito una contrazione del 5%. Buono invece il risultato della movimentazione del clinker, cresciuto del 16% (pari a oltre 80.000 tonnellate).

Il traffico di contenitori ha assistito ad un andamento a due velocità, a fronte di un aumento della merce trasportata (+5,3%) sono infatti leggermente diminuiti i contenitori movimentati (-0,5%). Ciò è dovuto al miglioramento nel bilanciamento dei traffici, con una crescita dei contenitori pieni ed una diminuzione di quelli vuoti. Oggi la quota dei contenitori vuoti è inferiore al 23% del totale (soltanto 5 anni fa era del 35%). In termini di destinazioni hanno acquisito importanza Libano, Egitto e Siria, mentre è risultato in sensibile crescita il feederaggio attraverso l'hub di Gioia Tauro. Il risultato complessivo è stato determinato principalmente dalla sospensione di un servizio Inframed nel corso dell'ultimo quadrimestre.

Per quanto riguarda il traffico di rotabili va segnalato che la linea Ravenna-Catania, pur diminuendo il numero dei pezzi trasportati, si è confermata ai vertici delle graduatorie nazionali per le Autostrade del Mare in termini di coefficienti di riempimento. Per una linea che viaggia sempre a pieno carico, gli effetti derivanti da una diminuzione anche lieve del numero delle partenze, causata da esigenze di manutenzione dei due vettori impiegati sulla tratta, ma anche dagli scioperi avvenuti in Sicilia nel settore dell'autotrasporto, si riflettono in maniera sensibile sui quantitativi movimentati. A ciò si aggiunge, per una parte marginale, anche il potenziamento di rotte alternative da porti adriatici e tirrenici.

I risultati raggiunti da anni su questa linea, rendono non altrimenti differibile l'impiego di navi più moderne e veloci e il posizionamento permanente di una unità addizionale alle due usualmente impiegate.

In termini di origine/destinazione, la quota complessiva di traffico con i paesi affacciati al Mediterraneo e Mar Nero è salita al 78% del totale portuale (era il 74% nel 2004 e 71% nel 2003), pur in presenza di una diminuzione in termini di volumi.

Cali consistenti in valore assoluto e relativo sono stati registrati per l'import dall'America Meridionale, soprattutto, come già detto, in relazione ai cereali e agli sfarinati, e dall'Asia, con particolare riferimento agli olii e ai prodotti metallurgici.

All'interno del traffico di Short Sea Shipping, cresce la componente relativa al cabotaggio nazionale con oltre 6,2 milioni di tonnellate movimentate (+500 mila tonnellate) e pari ad oltre il 25% del traffico totale.

□ ATTIVITA' CARATTERISTICHE DELL'AUTORITA' PORTUALE

L'esercizio 2005 è stato caratterizzato dai limiti e dai vincoli imposti dalla legge finanziaria 2005 – legge n.311 del 30.12.2004. Infatti, il travagliato percorso prospettato sin dall'inizio dell'anno dalla suddetta legge, ha costretto l'ente a bloccare i nuovi investimenti ed a rallentare l'iter di avanzamento per quelli già in essere. La situazione si è evoluta solamente alla fine del mese di luglio, mese in cui con la pubblicazione del decreto legge 30 giugno 2005, n.115, si è concretizzata la possibilità di rimuovere gli impedimenti imposti dalla legge finanziaria e procedere ad un parziale sblocco dei vicoli di bilancio imposti fino a quel momento.

La legge 311/2005 dettava una serie di limiti per ciò che riguarda la capacità di spesa delle Pubbliche Amministrazioni (e quindi anche delle Autorità Portuali), che sono andati a colpire ed a vanificare, per buona parte dell'anno 2005, le scelte e gli impegni già assunti dai competenti organi di questa Autorità sulla base di bilanci già approvati dai ministeri vigilanti (residui passivi), creando un evidente problema sulla possibilità di dare continuità e certezza all'opera di adeguamento infrastrutturale del porto di Ravenna nonché mettendo in discussione gli aspetti legati alla sicurezza della navigazione, delle infrastrutture e delle persone – security, safety.

In seguito alla pubblicazione di tale legge infatti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con propria nota del 11 gennaio 2005, invita l'Autorità Portuale a riconsiderare gli stanziamenti del Bilancio Previsionale 2005 approvato nella seduta del Comitato Portuale del 28 ottobre 2004, rimanendo nei limiti previsti dalla norma – incremento del 4,5 per cento sulle spese sostenute nel 2003 – così come previsto all'art.1, comma 57.

Successivamente, con delibera del Comitato Portuale n.2 del 10 marzo 2005 si procede ad una riformulazione del Bilancio Previsionale 2005 “delibera di indirizzo” con la quale ci si riferisce – per le sole spese di investimento – all'art.1, comma 5 della legge finanziaria 2005, ovvero: “ ... inferiori al tetto massimo del 2004 + 2% rispetto alle corrispondenti previsioni aggiornate dal precedente anno”. In sostanza, l'indirizzo dell'Autorità Portuale si riassume in: “massimo rigore” per ciò che riguarda la spesa corrente (applicazione comma 57 e riduzioni delle spese per consulenze e gestione autovetture come da comma 11 e 12) e, in mancanza di chiare ed univoche interpretazioni a riguardo, applicazione del sopracitato comma 54 per le spese di investimento in opere e lavori portuali.

In data 22 marzo 2005 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso il proprio Direttore Generale invia ad Assoporti due note – rispettivamente dallo stesso Dir. Gen.le del M.I.T. al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Corte dei conti, e dal Capo di Gabinetto del M.I.T. al Capo di Gabinetto del M.E.F. – le quali contengono indicazioni ed osservazioni specifiche e ben dettagliate circa l'interpretazione da darsi alle disposizioni contenute nella Legge Finanziaria 2005, pronunciandosi in particolare per l'esclusione delle spese in conto capitale (investimenti infrastrutturali) dalle limitazioni imposte dal comma 57 dell'art.1 della stessa Legge.

In pari data il Ministro Lunardi (M.I.T) indirizza un nota al Ministro Siniscalco (M.E.F.) con la quale detto vertice del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti argomenta e ritiene che il vincolo del 4,5% debba essere applicato escludendo le spese di investimento destinate alle opere infrastrutturali, ivi comprese quelle destinate ad aumentare la sicurezza nei porti. In questa nota si ribadisce altresì che tale sarà l'impostazione dei bilanci delle Autorità Portuali i quali saranno inviati nuovamente al Ministero dell'Economia e delle Finanze per un parere.

Successivamente, in data 30 marzo 2005, con delibera n.8 il Comitato Portuale approva la riformulazione del Bilancio di Previsione 2005 dell'Autorità Portuale seguendo le indicazioni del proprio Ministero vigilante, come espresso dal Direttore Generale, dal Capo di Gabinetto, nonché come ribadito (rafforzando il concetto) dal Ministro Lunardi.

In data 19 aprile 2005 il Presidente di Assoporti invia una nota al Ministro dell'Economia e delle Finanze e per conoscenza al Ministro Lunardi, al Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Letta, al Sottosegretario al M.E.F. Vegas, al Capo Dipartimento del M.I.T. Di Virgilio e al dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato nella quale chiede un intervento dello stesso Ministro Siniscalco al fine di consentire alle Autorità Portuali di avere definitivamente approvati i propri bilanci elaborati secondo le indicazioni del proprio Ministero vigilante (M.I.T.) che vedevano escluse le spese per investimenti dai vincoli imposti dalla L.311/2004.

Il 22 aprile 2005 il M.E.F. – attraverso il dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato – comunica al M.I.T. e al Presidente del Collegio dei Revisori dei Conti dell'A.P. di Ravenna che, siccome l'ammontare delle spese previste per l'esercizio finanziario 2005 supera il 4,5% di incremento rispetto al 2003, l'A.P. deve rielaborare nuovamente il Bilancio di Previsione. Ovviamente, come già detto, l'Autorità Portuale ha seguito le indicazioni diramate dal proprio Ministero (M.I.T.) restando al di sotto del limite di incremento del 2% rispetto al 2004, come previsto dal comma 5 dell'art.1 della L.311/04 (finanziaria 2005).

In seguito di questa nuova richiesta di rimodulazione del Bilancio Previsionale 2005, si procede, con delibera n.14 del Comitato Portuale del 28 aprile 2005, ad una nuova formulazione delle previsioni di spesa applicando come criterio l'incremento del 4,5% sulla spesa sostenuta nel 2003. Tale riformulazione è apparsa come "obbligata" stante il fatto che ogni altra diversa ipotesi era, allo stato, impossibile vista la posizione assunta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze il quale ha adottato una interpretazione formale e letterale del comma 57 della Legge Finanziaria 2005. Tale riformulazione era indifferibile e necessaria – stante l'imminente scadenza del termine di "esercizio provvisorio" – in quanto, almeno nell'immediato occorreva consentire all'Autorità Portuale di poter disporre dello strumento finanziario sulla cui base poter operare e far fronte ai propri impegni di prima scadenza.

Il Bilancio, così come riformulato con delibera n.14 del 28 aprile 2005, è approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 18 maggio 2005.

Considerato il fatto che, nonostante il Bilancio Previsionale sia ormai approvato, l'Autorità Portuale versa in una situazione di assoluta emergenza relativamente ai limiti di spesa imposti dalla Legge Finanziaria, in data 14 giugno 2006 l'ente approva – nella seduta del Comitato Portuale in pari data – tre proposte di variazione al Bilancio Previsionale, in ordine a comprovate e certificate esigenze, le quali vengono accolte in data 18 luglio 2005:

1) con la 1° delibera del Comitato Portuale n.22 del 14.06.05 è stata apportata una *variazione di cassa* sul capitolo delle manutenzioni straordinarie e in particolare sul capitolo di spesa relativo ai lavori di grande infrastrutturazione - Acquisto, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari - approfondimento fondali - strutture ed infrastrutture logistiche, aumentando lo stesso, di euro 19,7 milioni, al fine di poter procedere ai pagamenti dei lavori in corso e quelli i cui contratti erano già stati sottoscritti e quindi giuridicamente validi e vincolanti.

2) con la 2° delibera del Comitato Portuale n.23 del 14.06.05 è stata effettuata una ulteriore *variazione di cassa* sempre sul capitolo di spesa 2110 "Acquisto, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari - approfondimento fondali - strutture ed infrastrutture logistiche" per ulteriori € 1.600.000, relativamente alla necessità di effettuare i pagamenti connessi alla "Security".

3) con la 3° delibera del Comitato Portuale n.24 del 14.06.05 è stata effettuata una *variazione per competenza* sullo stesso capitolo di spesa 2110 - "Acquisto, costruzione,

trasformazione di opere portuali ed immobiliari - approfondimento fondali - strutture ed infrastrutture logistiche” aumentandone lo stanziamento di € 15.500.000, al fine di avviare investimenti non procrastinabili in materia di sicurezza.

Successivamente, con il D.L. 115 del 30.06.05 convertito in Legge 17/08/2005 n.168, all’art.14, c. 2 che disponeva che le spese di investimento di cui all’art.36, comma 2 della L. 01/08/2002, n.166 *non concorrono per l’anno 2005 alla determinazione del limite di incremento di cui al comma 57, art.1 della L.31/12/2004 n.311 (Finanziaria 2005)*, si sono potute stanziare ulteriori somme in uscita sul capitolo dei lavori di grande infrastrutturazione, fino all’importo di 60,5 milioni di euro per quanto riguarda lo stanziamento di competenza e 50 milioni di euro per quanto riguarda lo stanziamento di cassa, tramite apposita variazione di bilancio approvata con delibera del Comitato Portuale n.33 del 13 ottobre 2005. Tale ulteriore proposta di variazione, è stata approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 16 novembre 2005.

□ ANDAMENTO ECONOMICO

Le fonti di finanziamento stanziare inizialmente nel bilancio previsionale 2005, regolarmente approvato dagli organi competenti, prevedevano contributi statali per € 91.200.000,00 e una disponibilità iniziale di spesa complessiva di soli € 7.140.000,00 per l’anno 2005.

Nell’ambito del suesposto scenario di investimento, su una previsione iniziale di spesa di € 7.140.000,00 si è passati ad uno stanziamento definitivo di € 60.520.000,00 impegnato totalmente nell’anno 2005 e un totale di lavori pagati pari ad oltre 25 milioni di euro.

Sempre per via dei suddetti vincoli imposti dalla Legge finanziaria, rimossi solamente in data 16 novembre 2005 con l’approvazione della richiesta di variazione del 13/10/2005, questo Ente non ha potuto stanziare la somma necessaria ad impegnare l’intero importo finanziato dal D.M. 06.08.04, che concede finanziamenti per investimenti infrastrutturali per circa 79,5 milioni di euro. Si è proceduto quindi ad impegnare l’importo di 47,6 milioni di euro a seguito del parziale sblocco dei vincoli avvenuto con il D.L. 115/05, mentre il restante importo pari alla quota parte di circa 31,9 milioni di euro è stato rinviato all’esercizio finanziario successivo.

Questa Amministrazione ha inoltre sottoscritto tre contratti di mutuo quindicennali con la società Dexia Crediop S.p.A. per un valore complessivo netto di 52 milioni di euro su un importo totale lordo di 64 milioni di euro relativamente al programma di interventi finanziati con i fondi previsti dalla L.166/02 rifinanziamento della L.413/98, accertando nell’anno 2005 l’ammontare di € 9.720.000 in quanto la differenza (€ 44 milioni) era già stata accertata nell’anno 2004.

Con il protocollo d’intesa rep. n.31 del 28.02.05, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha assegnato i fondi per la realizzazione del collegamento tra SS.67 e SS.309 in by pass sul canale Candiano nel porto di Ravenna pari ad un ammontare di € 2.000.000,00, anch’essi presenti nel bilancio 2005.

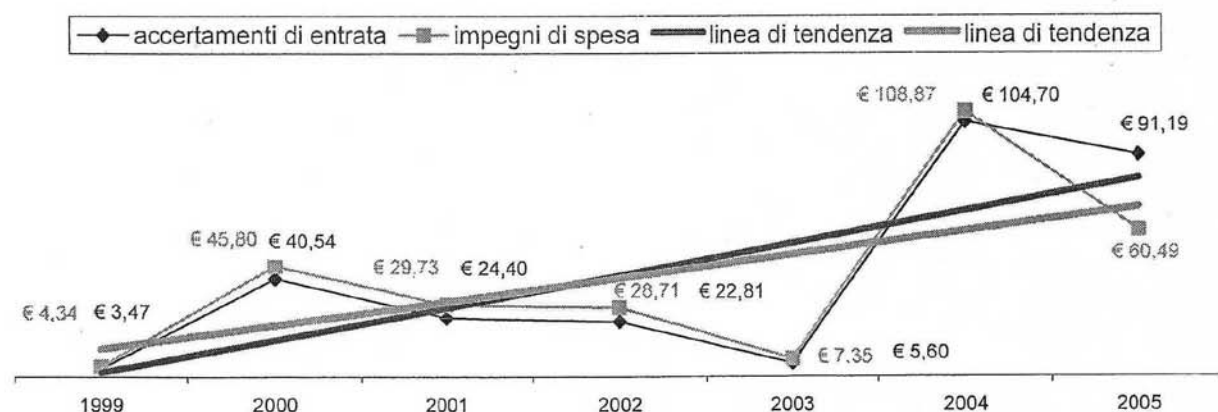
In data 08.11.2004 è stato registrato da parte della Corte dei Conti, il D.M. 6/8/2004 di approvazione del Programma delle Opere Marittime per il triennio 2004-2006, che concede un finanziamento a questa Autorità Portuale per un ammontare di circa 79,5 milioni di euro. Tale importo del finanziamento è stato accertato nella parte “entrate” del bilancio previsione 2005 per l’intero ammontare.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Si riporta di seguito il prospetto con il quale si mettono in relazione gli stanziamenti per la realizzazione di opere portuali con le fonti di finanziamento relativi all'anno 2005.

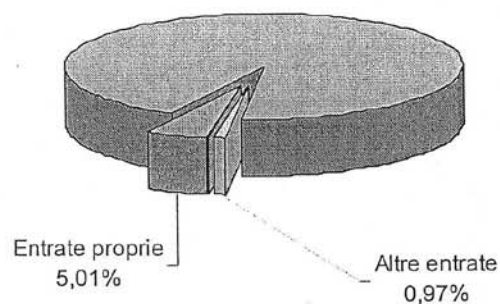
FINANZIAMENTI anno 2005		INVESTIMENTI anno 2005	
realizzazione interventi Programma Triennale OO.MM. - D.M. 8/6/2004 registrato alla Corte dei Conti in data 8/11/2004	€ 79.466.500	stanziamento di bilancio iniziale	€ 7.140.000
collegamento tra SS.67 e SS.309 in by pass sul canale Candiano ne porto di Ravenna - protocollo di intesa siglato con M.I.T. dir.Gen.le OO.MM. il 28/2/2005	€ 2.000.000	1 ^a variazione di bilancio in aumento	€ 15.500.000
III tranche di finanziamento della L.166/02 di rifinanziamento della L.413/98	€ 9.720.000	2 ^a variazione di bilancio in aumento	€ 37.880.000
TOTALE ACCERTATO anno 2005	€ 91.186.500	TOTALE STANZIAMENTO anno 2005	€ 60.520.000
		di cui autofinanziati:	€ 500.000
		TOTALE STANZIAMENTO anno 2005 collegato ai finanziamenti	€ 60.020.000

ANDAMENTO DEI CONTRIBUTI STATALI ACCERTATI E DELLE COSTRUZIONI DI OPERE IMPEGNATE DAL 1999 AL 2005



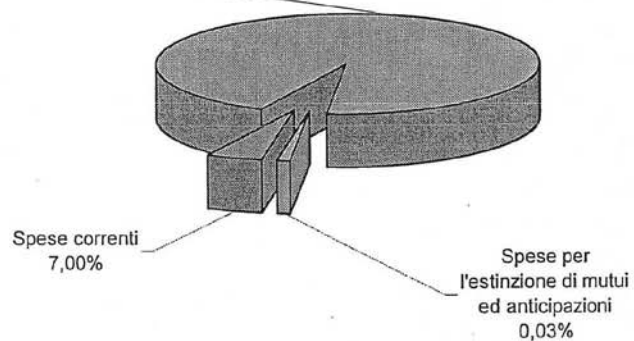
- ENTRATE DI COMPETENZA ACCERTATE -
INCIDENZA % DEI TITOLI SULLE ENTRATE TOTALI PARI AD
EURO 99.683.643,33

Trasferimenti in
conto capitale
94,02%



- USCITE DI COMPETENZA IMPEGNATE-
INCIDENZA % DEI TITOLI SULLE USCITE TOTALI PARI AD
EURO 67.561.414,95

Spese in conto
capitale
91,22%



□ INVESTIMENTI PER INTERVENTI RELATIVI AL BILANCIO 2005

Nel corso dell'anno 2005 l'Autorità Portuale di Ravenna ha approvato, nonostante i pesanti limiti imposti dalla Legge finanziaria 2005, diversi 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 stesso.

Ai sensi del D.M. 22.06.2004, n. 898/IV il Comitato Portuale con Delibera n. 45 del 28.10.2004 ha approvato il Programma Triennale 2005-2007 concernente gli interventi pianificati dall'Autorità Portuale per il triennio nonché il relativo elenco annuale dei lavori da avviare nell'anno 2005, documenti che costituiscono parte integrante del bilancio di previsione 2005 per un importo complessivo pari a 15 milioni di euro, 3 milioni dei quali destinati agli interventi di manutenzione straordinaria.

L'art. 4, co. 3 del citato D.M. 22.06.2004 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 dicembre 2004 e nel corso dell'anno 2005 le seguenti circostanze hanno determinato la necessità di procedere all'adeguamento del Programma Triennale 2005-2007 e del relativo Elenco Annuale dei lavori per l'anno 2005, apportandovi alcune variazioni concernenti gli interventi originariamente previsti in relazione ai programmi dell'Ente ed in particolar modo a nuovi finanziamenti resisi disponibili:

- con delibera n. 56 del 20.12.2004 il Comitato Portuale ha aumentato la dotazione del capitolo di entrata 4110 (finanziamento dello Stato per esecuzione di opere infrastrutturali) inizialmente prevista in € 9 milioni, rideterminando lo stanziamento dei fondi in seguito all'avvenuta registrazione alla Corte dei Conti del D.M. 06.08.2004 che prevede il finanziamento di ulteriori opere infrastrutturali per il porto di Ravenna per un importo complessivo pari ad € 79.466.500,00;
- con delibera n. 14 del 28.04.2005 il Comitato Portuale ha riformulato il bilancio di previsione 2005 secondo i criteri e le disposizioni dettati dalla Legge Finanziaria 2005;
- con delibera n. 33 del 13.10.2005 il Comitato Portuale ha aumentato lo stanziamento del capitolo di spesa 2110 (opere infrastrutturali) per un importo complessivo di € 37.880.000,00 al fine di poter impegnare definitivamente nell'esercizio finanziario 2005 le somme derivanti dal finanziamento di cui alla L.166/2002 (svincolate dai limiti di cui al comma 57 dell'art. 1 della L.311/2004 - Legge Finanziaria 2005), mediante le disposizioni di cui all'art. 14, comma 2 della L.168/2005 che convertiva il D.L.115/2005.

Conseguentemente a quanto sopra, con delibere n. 57 del 20.12.2004, n. 9 del 30.03.2005, n. 19 del 18.04.2005 e n. 34 del 13.10.2005 il Comitato Portuale ha approvato le opportune e necessarie modifiche al Programma Triennale 2005-2007 ed in particolar modo all'elenco annuale dei lavori relativi all'anno 2005, che, nella sua stesura conclusiva, contempla i seguenti interventi:

MANUTENZIONE STRAORDINARIA

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

INVESTIMENTI

Realizzazione del nuovo ponte mobile sul Canale Candiano - Quota anno 2005	€ 6.787.000,00
Rifacimento protezione di sponda dall'attracco del traghetto alla confluenza con il Canale Baiona a Porto Corsini - quota anno 2005	€ 1.700.000,00
Riqualificazione waterfront: - sistemazione aree demaniali - completamento banchine a Marina di Ravenna - opere di urbanizzazione a Porto Corsini	€ 3.193.000,00
Approfondimento Canale Piombone - 1° lotto Sistemazione funzionale del Canale Piombone in prima attuazione del P.R.P. - Quota anno 2005	€ 18.500.000,00
Approfondimento Canale Piombone: - 2° lotto - Risanamento della Piallassa Piombone e separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura naturale	€ 7.700.000,00
Nuovo collegamento tra SS.67 e SS.309 (Diramazione) in by-pass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna - Progettazione	€ 2.000.000,00
Adeguamento banchine operative e miglioramento condizioni sicurezza navigazione - 1° stralcio	€ 15.500.000,00
Completamento banchine sponda sx darsena Baiona	€ 4.000.000,00
Smaltimento materiale di dragaggio proveniente dal porto canale - Quota anno 2005	€ 400.000,00
	€ 200.000,00
Sistema di controllo entrata navi in porto - quota anno 2005	€ 540.000,00
Fondo attuazione interventi programma	
TOTALE INVESTIMENTI	€ 60.520.000,00

Alla luce del nuovo piano di investimenti, tenuto conto delle nuove disposizioni sancite con il D.L. n. 115/2005 convertito in legge con L.168/2005, relativo allo svincolo di spese per investimenti per l'anno 2005 e conseguentemente alla rideterminazione del bilancio previsionale 2005, con delibera del Comitato Portuale n. 35 del 13.10.2005 si è proceduto alla definitiva assunzione degli impegni di spesa concernenti la realizzazione del nuovo collegamento tra SS.67 e SS.309 (Diramazione) in by-pass sul Canale Candiano nel porto di Ravenna e del nuovo ponte mobile sul Canale Candiano, il rifacimento della protezione di sponda a Porto Corsini e l'approfondimento del Canale Piombone per un totale di 36,7 milioni di euro.

Sono stati, inoltre, approvati i progetti relativi alla riqualificazione del waterfront inerenti il completamento delle banchine a Marina di Ravenna, la cui realizzazione consentirà di ultimare tutto il fronte a mare dell'avamposto lato sud, e l'intervento di urbanizzazione di Porto Corsini, che si inserisce nell'ambito del nuovo progetto unitario, per un importo complessivo di € 3.193.000,00.

L'Autorità Portuale ha inoltre impegnato € 4.000.000,00 a fronte del progetto per il completamento delle banchine in darsena sinistra del canale Baiona ed € 15.500.000,00 per la realizzazione del 1° stralcio concernente l'adeguamento delle banchine operative che prevede la manutenzione straordinaria di banchine ormai giunte alla scadenza del loro periodo di esercizio e che necessitano di una vera e propria ristrutturazione.

Tra le opere finalizzate al miglioramento delle condizioni di navigabilità del canale, si evidenzia l'approvazione dell'aggiornamento dell'intervento relativo alla manutenzione dei fondali, al quale, anche alla luce dell'esito negativo della procedura di gara già espletata, sono state apportate alcune modifiche non sostanziali. L'opera comporta una spesa complessiva pari a € 2.925.000,00 con una quota di € 975.000,00 a carico dell'esercizio finanziario 2005. Il suddetto progetto prevede nello specifico il mantenimento dei fondali del porto di Ravenna mediante escavazione al fine del loro ripristino ai fondali nominali.

Per quanto riguarda il miglioramento della rete stradale in ambito portuale, si segnala l'affidamento delle opere di manutenzione di via del Trabaccolo. Trattasi del 2° stralcio pari all'importo di € 700.000,00 riguardante il progetto complessivo finalizzato al mantenimento dell'efficienza della viabilità in zona Sapir, in quanto il suo stato di funzionalità e di conservazione risulta indispensabile per l'attività e lo sviluppo del porto

Oltre all'aggiudicazione dell'appalto relativo ai lavori di realizzazione del tratto di banchina che congiunge quelle esistenti Saipem e Colacem e che contempla un quadro economico complessivo di € 2.734.000,00, sono stati affidati, altresì, i lavori di ristrutturazione della banchina Terminal Container finalizzati al miglioramento della funzionalità dell'esistente banchina di attracco al terminal per un ammontare onnicomprensivo di € 880.000,00.

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 nei porti, si segnala che è stato affidato l'incarico per la redazione del "Piano di Sicurezza Integrato del porto di Ravenna".

A tale affidamento è seguita una complessa attività di analisi effettuata a partire da accurati sopralluoghi condotti sulle aree oggetto del piano che è sfociata in un *port security assessment*. L'esito del lavoro di analisi è stato vagliato con la collaborazione dell'Autorità Marittima così come pure la parte propositiva e di vera e propria pianificazione degli interventi sulla quale la stessa Autorità ha espresso parere favorevole. Il Piano di security del porto è poi stato sottoposto alla Prefettura che ha effettuato alcune osservazioni immediatamente recepite nel piano.

Tenuto conto del parere favorevole reso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa l'utilizzo dei fondi ancora disponibili dopo il recesso del contratto d'appalto del 1° e 2° stralcio delle opere di protezione a mare di Porto Corsini, si è potuto avviare le fasi tecniche propedeutiche alla riprogettazione dell'intervento unitamente al 3° stralcio in funzione delle nuove mutate esigenze.

In merito al miglioramento della concorrenzialità del porto di Ravenna, che si esplica anche nella dotazione di infrastrutture adeguate ai traffici futuri, in considerazione del fatto che i moderni vettori marittimi presentano dimensioni e soprattutto pescaggi superiori di quelli utilizzati finora e che, è stato affidato, previo espletamento di gara pubblica, lo studio sulla possibilità tecnico-economica di prevedere un ulteriore approfondimento del porto-canale di Ravenna rispetto a quanto sarà realizzato con l'escavo dei fondali a -11,50 mt e consegnato nel mese di gennaio 2006.

Sono state, infine, avviate la progettazione per l'arredo, la sistemazione funzionale e le dotazioni di sicurezza ai fini della riqualificazione del molo guardiano di Marina di Ravenna nonché la redazione del piano particolareggiato e del progetto preliminare ai fini della realizzazione di un'area di servizio e sosta per l'autotrasporto in sinistra canale Candiano con lo scopo di approntare un