

**AUTORITÀ PORTUALE DI RAVENNA**

**ESERCIZIO 2007**

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

### RELAZIONE DEL PRESIDENTE

#### *SCENARIO DI RIFERIMENTO*

Nel 2007, secondo i dati Istat, il **Pil italiano** è cresciuto dell'1,5%, mostrando un contenuto rallentamento rispetto all'1,8% dell'anno precedente.

Il consuntivo 2007 si colloca, sopra la media del Pil registrato dopo il 2000, ma è inferiore alle aspettative di metà anno, che indicavano una crescita in linea con il 2006. In tutto il periodo 2001-2007 il Pil è aumentato, in particolare, dell'1,1% annuo, mostrando un'ulteriore significativa decelerazione rispetto al modesto 1,6% del decennio 1991-2000.

Nel corso del 2007 l'attività economica si è gradualmente indebolita, fino a registrare una completa stagnazione nell'ultimo trimestre. La crescita dei prezzi dei prodotti energetici e alimentari, insieme alle più restrittive condizioni di finanziamento, hanno contribuito a frenare la domanda interna (consumi privati e investimenti) nella seconda parte dell'anno.

In termini di volumi, nel 2007, le esportazioni italiane sono aumentate del 3,1%, mentre le importazioni dell'1,9%.

Nello scenario di complessiva tenuta della ripresa nell'economia internazionale, trainata dai paesi emergenti dell'Asia (Cina e India in testa), i **Paesi dell'Euro** a loro volta rallentano il passo, in linea con le previsioni: il Pil, nel quarto trimestre 2007, ha rallentato la crescita, segnando lo 0,4% in termini congiunturali. L'aumento medio annuo calcolato per il 2007 è, inoltre, pari al 2,6% nell'area dell'euro (era stato il 2,8% nel 2006). Il cambio forte rende poco favorevoli i prezzi dei prodotti europei e crea problemi alla competitività delle imprese, penalizzando l'industria manifatturiera, frenando la crescita delle esportazioni.

La situazione macroeconomica complessiva ha determinato un cambiamento favorevole per l'espansione del **commercio mondiale** che nel 2006 è cresciuto dell'8,0% (era stato del 6,5% nel 2005).

Gran parte della crescita è attribuibile alla ripresa sia delle importazioni che delle esportazioni europee.

In termini regionali si segnala anche per il 2006 che la più alta percentuale di crescita della produzione spetta ai Paesi dell'ex blocco sovietico con il 7,5%, il doppio della media mondiale. Tale dato conferma, per il settimo anno consecutivo, il trend ottenuto dall'area e ciò grazie soprattutto allo sviluppo del settore energetico.

Nel 2006 nel mondo sono state trasportate **via mare** 7,4 miliardi di tonnellate di merce (il 36% di rinfuse liquide e 64% di merci secche) con un aumento rispetto all'anno precedente del 4,3%.

**Merci trasportate via mare**

anno	rinfuse liquide	merci secche	totale
1970	1.442	1.124	2.566
1980	1.871	1.833	3.704
1990	1.755	2.253	4.008
2000	2.163	3.821	5.983
2006	2.674	4.714	7.416

Fonte: UNCTAD; Dati in milioni di tonnellate

Complessivamente i Paesi Sviluppati hanno contribuito per il 58% al totale delle merci sbarcate nel mondo e per il 36% a quelle imbarcate.

Al consueto dinamismo del settore contenitori (+13,5%) si è aggiunta per il 2006 l'aumento delle rinfuse solide (+5,7%), dipeso soprattutto dalla forte produzione di acciaio e dalla crescita costante di carbone da riscaldamento.

Le tonnellate miglia complessivamente scambiate ammontano a 30,69 miliardi con una crescita del 5,5%, fattore che, come avvenuto l'anno precedente, continua a testimoniare una crescita degli scambi infra-regionali.

**Traffico merci via mare in tonnellate miglia**

anno	prodotti petroliferi	minerali di ferro	carbone	cereali	totale principali merci secche	altre merci secche	totale
1970	6.487	1.093	481	475	2.049	2.118	10.654
1980	9.405	1.613	952	1.087	3.652	3.720	16.777
1990	7.821	1.978	1.849	1.073	5.259	4.041	17.121
2000	10.166	2.545	2.509	1.244	6.638	6.790	23.594
2001	10.179	2.575	2.552	1.322	6.782	6.930	23.891
2002	9.898	2.731	2.549	1.241	6.879	7.395	24.172
2003	10.580	3.035	2.810	1.273	7.464	7.810	25.854
2004	11.100	3.444	2.960	1.350	8.139	8.335	27.574
2005	11.749	3.711	3.124	1.385	8.615	8.730	29.094
2006	12.151	4.120	3.372	1.436	9.341	9.195	30.687

Fonte: Fearnleys, Review 2006

In termini di volumi il traffico containerizzato ha raggiunto nel 2006 1,13 miliardi di tonnellate trasportate, confermando la crescita media a doppia cifra registrata negli ultimi 20 anni e raggiungendo ormai il 25% del totale delle merci secche trasportate via mare.

Secondo l'istituto di consulenza inglese Drewry Shipping Consultant il traffico containerizzato rappresenta ormai il 70% del valore del traffico internazionale marittimo.

Nel 2006 sono stati movimentati circa 129 milioni di TEUs su un totale portuale di circa 440 milioni di TEUs. Sempre secondo il medesimo istituto nel 2008 si dovrebbe raggiungere la quota di 157 milioni di TEUs (con una ulteriore previsione di 287 milioni nel 2016).

Facendo seguito a quanto già rilevato in occasione di precedenti aggiornamenti del POT, per quanto riguarda le concentrazioni armatoriali nel settore dei contenitori, da un'analisi degli ordinativi in essere per nuove costruzioni si evince come, tale fenomeno è destinato a consolidarsi anche nei prossimi anni.

Analogo sviluppo sta caratterizzando anche il settore terminalistico dove, oltre alla crescente capacità espansiva di DP World, si segnala l'acquisizione di un 20% delle quote azionarie di Hutchinson (n° 1 nel mondo) da parte della PSA di Singapore (n° 2 del mondo).

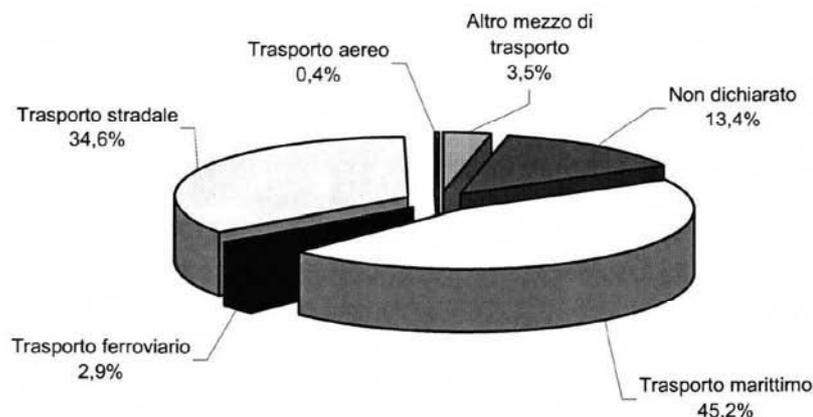
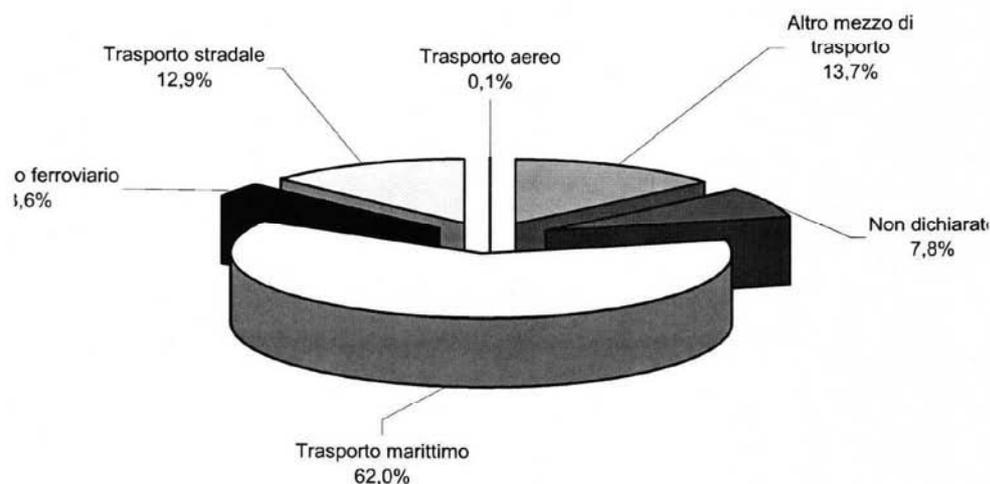
Si segnala inoltre l'ingresso di alcuni tra i principali fondi di investimento mondiali, sia nel settore terminalistico (non soltanto riguardante i contenitori), sia armatoriale.

La **modalità marittima rappresenta per l'Italia** il principale mezzo di trasporto sia per l'approvvigionamento delle merci (62,0%) che per la spedizione dei prodotti (45,2%), come si evince dall'andamento del commercio estero per il 2007.

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:

- 374,5 milioni di tonnellate in import di cui oltre 232,1 via mare
- 148,2 milioni di tonnellate in export di cui oltre 67,1 via mare.

<u>Modalità di trasporto</u>	<b>import</b>	<b>export</b>
Trasporto marittimo	232.068.474	67.052.728
Trasporto ferroviario	13.440.964	4.264.140
Trasporto stradale	48.140.654	51.298.208
Trasporto aereo	353.121	617.119
Altro mezzo di trasporto	51.157.304	5.121.538
Non dichiarato	29.329.626	19.857.652
<b>TOTALE</b>	<b>374.490.143</b>	<b>148.211.385</b>

**export Italia 2007: 148,2 (milioni di tonn)****import Italia 2007: 374,5 (milioni di tonn)**

fonte: Istat

Qualora invece si utilizzi come parametro il flusso di merci in termini di valore, la modalità marittima rappresenta soltanto il 32,5% del totale nazionale per quanto riguarda le merci in importazione ed il 25,9% per quelle in esportazione mentre via strada avviene buona parte degli scambi dell'Italia (37,9% in import e 46,1% in export). Va segnalata inoltre la quota significativa ricoperta dalla modalità aerea, pari a circa il 5,3% in import e l'8,2% in export dell'interscambio nazionale, mentre molto basso risulta essere il ruolo attribuibile alla ferrovia, pari al 5,3% per le importazioni e all'1,8% per le esportazioni.

Per quanto riguarda il confronto tra lo scalo ravennate e i principali porti italiani, si sono presi a riferimento i dati del 2006 in quanto sono i dati ufficiali più completi ed aggiornati diffusi da Assoport, secondo i quali i più importanti scali italiani nel 2006 hanno movimentato 504 milioni di tonnellate di merce con una crescita annua media a partire dal 2000 del 3%.

Nel periodo esaminato i porti adriatici hanno registrato un incremento medio annuo del 2,3%, simile a quello dei porti tirrenici (+2,6%) ma inferiore a quello dei porti isolani (+4,8%). In particolare, in Adriatico, si è registrata una stabilità per le rinfuse liquide, una crescita delle rinfuse solide (+2,2%) e delle merci varie (+5,8%), mentre la movimentazione dei contenitori in Adriatico, fatta eccezione per Taranto, è cresciuta nel periodo solo del 2,1%, a fronte di un +3,4% medio annuo per i porti tirrenici, escluso Gioia Tauro, e di un 10,7% per i porti di transhipment.

Dai primi dati, provvisori ed incompleti, inviateci da Assoport e relativi al 2007 si evince che la crescita della movimentazione totale rispetto al 2006 è stata dell'1,5%, mentre per i contenitori si è registrato un incremento del 9,5%.

Il movimento merci nel **porto di Ravenna**, in costante crescita negli ultimi due decenni, è uno dei più importanti scali nazionali 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 2007 emerge infatti che attraverso Ravenna transita il 8,8% del traffico marittimo italiano che diventa il 14,6% 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, il porto di Ravenna ha movimentato l'10,6% del traffico totale e il 29,4% del totale delle merci scambiate via mare dall'Italia - prodotti petroliferi esclusi.**

Ruolo del porto di Ravenna nel commercio estero marittimo italiano (in volume) – 2007

*Quota % di Ravenna*

	quota % di RA sull'import italiano	quota % di RA sull'export italiano	quota % di RA sul commercio totale
Commercio estero italiano	10,1%	4,4%	8,8%
Commercio estero (esclusi petroliferi)	17,1%	7,0%	14,6%
Paesi Mediterraneo Orientale e Mar Nero	11,3%	7,3%	10,6%
Paesi Mediterraneo Orientale e Mar Nero (esclusi petroliferi)	33,8%	14,3%	29,4%

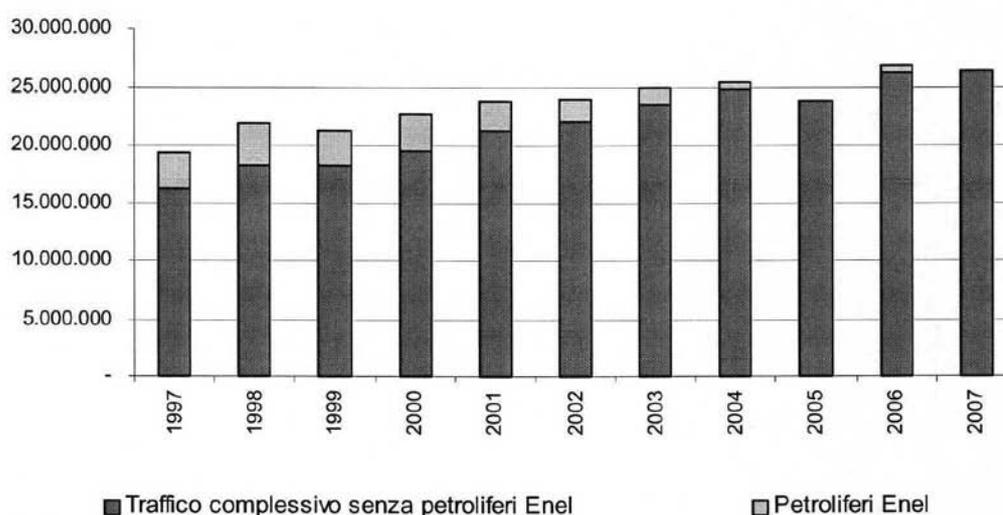
Fonti: Banca Dati Commercio con l'Estero – Istat; Autorità Portuale

Nell'anno 2007 il porto di Ravenna ha registrato un traffico merci di 26.305.000 tonnellate, in leggera crescita (+0,3%) rispetto all'anno precedente, se si escludono i petroliferi destinati alla Centrale Enel di Porto Tolle, che ha praticamente cessato la propria attività.

Nello stesso periodo sono attraccate 4.000 navi.

Con riferimento alla tipologia delle merci si è riscontrato nel porto un calo per le rinfuse liquide di 680 mila tonnellate da attribuirsi principalmente agli oli combustibili. Causa principale è stato lo sbarco del tutto eccezionale avvenuto lo scorso anno, e che non si è ripetuto per il 2007, di oltre 550 mila tonnellate di olio combustibile denso diretto alla Centrale Enel di Porto Tolle che era stata riattivata in conseguenza della crisi energetica dovuta alla chiusura del gasdotto tra Mosca e Kiev. Negli ultimi 10 anni si è progressivamente ridotto il peso rivestito nel "paniere" portuale da questa classe merceologica in conseguenza della sempre minor attività della Centrale fino al fermo della produzione. Solo 5 anni fa la movimentazione di petroliferi era di circa 2 milioni di tonnellate, mentre nel 2007 è stata pari a zero.

Dato che la Centrale era alimentata tramite pipe-line non ne è conseguito un calo di occupazione.



#### MOVIMENTAZIONE CONTAINER

In forte crescita, per quanto su valori assoluti ancora bassi, la movimentazione container che è stata pari a 206.580 TEUs contro gli 162.215 TEUs dello stesso periodo dello scorso anno (+27,4%).

Tale risultato rappresenta la migliore prestazione di sempre del porto di Ravenna.

Ancora migliore appare il risultato in termini di bilanciamento dei carichi in quanto frutto di un maggior incremento dei contenitori pieni, aumentati del 32,4% (i pieni rappresentano oggi l'81% dei container), rispetto ai vuoti (+6,4%).

Il 10% del totale, ovvero 21.640 TEUs, costituiscono un traffico di transhipment.

L'ottima prestazione dei contenitori è da imputare ad un aumento soprattutto per le destinazioni infra-Med (principalmente per i traffici in importazione) e, anche se in misura minore, per quelle al di là degli stretti (in particolare l'oltre Suez per l'export).

I paesi con cui si è registrata una crescita maggiore di traffico container per servizi diretti sono Israele, Turchia, Cipro e Egitto nel Mediterraneo, mentre oltre gli stretti si è registrato un incremento di traffico con gli stati della penisola arabica.

Secondo le stime pubblicate da alcuni giornali specialistici, relative al 2007, Ravenna è risultato essere il primo porto italiano per crescita incrementale.

#### **MERCI SECCHHE**

Per quanto riguarda le merci secche si è registrata una flessione complessiva dell'1,6%, pari a 300 mila tonnellate.

Per questa tipologia di merci, vi è però stata una crescita significativa per i concimi, provenienti perlopiù da Egitto, Russia, Marocco e Tunisia, il cui traffico è stato di 275 mila tonnellate in più (+18,4%) rispetto al 2006.

Buono il risultato anche per i prodotti agricoli aumentati di 144 mila tonnellate (+16,8%) grazie all'aumento, prospettato già all'inizio dell'anno, dell'import di mais e sorgo, proviene soprattutto da Port Sudan (Sudan) e da New Orleans (USA).

Il differenziale più negativo rispetto è per i prodotti metallurgici (-5,1% pari a 300 mila tonnellate in meno), soprattutto coils. Tale tendenza si è manifestata fin dai primi mesi dell'anno ed è da attribuirsi agli stock elevati accumulati nel corso del 2006. La diminuzione più consistente è soprattutto per i quantitativi provenienti da Cina e Russia (in totale oltre 260 mila tonnellate). In deciso aumento, invece, le importazioni dalla Germania (oltre 250 mila tonnellate).

In flessione anche i minerali greggi e materiali da costruzione (-3,5%) di oltre 260 mila tonnellate. In particolare è calato l'import di clinker, proveniente perlopiù da Cina, Israele e Croazia, che nel 2006 era stato oltre 920 mila tonnellate e quest'anno è stato pari a 758 mila (-17,7%) e della ghiaia (-12,6%), importata da Croazia, Serbia e Montenegro.

In crescita invece i materiali ceramici, soprattutto argilla importata dall'Ucraina e feldspato dalla Turchia, che quest'anno sono stati 4,8 milioni di tonnellate, 268 mila in più (+5,9%) rispetto allo scorso anno. Secondo le stime fornite da Assopiastrelle, la produzione italiana di prodotti ceramici si è attestata sui valori dello scorso anno, ovvero pari a 567 milioni di metri quadrati. Questo significa che è transitata da Ravenna circa la metà della materia prima necessaria alla produzione del distretto delle piastrelle.

Per quanto riguarda le derrate alimentari si sono registrate 150 mila tonnellate in meno (-6,3%) rispetto allo scorso anno, dovuto ad un calo dei semi oleosi.

In linea con i dati del 2006 il traffico dei rotabili e delle autovetture, in particolare per quanto riguarda l'import di Fiat Doblò da Izmir.

Sul collegamento di Autostrade del Mare Ravenna-Catania sono stati movimentati 34.621 trailer, 782 (+2,3%) in più rispetto allo scorso anno. Si mantiene sempre molto elevato il coefficiente di riempimento delle due navi impiegate (superiore al 95% sulla tratta nord-sud).

In termini di origine/destinazione, la quota complessiva di traffico con i paesi affacciati al Mediterraneo e Mar Nero è pari al 72,7% del totale portuale (in linea con i risultati degli anni precedenti).

Significativo anche il flusso di scambi con la Cina, pari a 1,8 milioni di tonnellate, costituiti perlopiù da prodotti siderurgici (oltre 1,5 milioni di tonnellate).

All'interno del traffico di Short Sea Shipping, la componente relativa al cabotaggio nazionale, con 5,9 milioni di tonnellate movimentate, ha rappresentato il 22% del traffico totale.

#### **TRAFFICO FERROVIARIO**

Il traffico ferroviario dello scalo merci di Ravenna è stato pari a quasi 3,1 milioni di tonnellate (circa il 12% della movimentazione portuale), di cui l'84% in partenza. Rispetto allo scorso anno, la movimentazione via ferrovia è aumentata del 11,5%. La quota più significativa (pari a oltre 1,8 milioni di tonnellate) è costituita dai prodotti metallurgici; considerevole anche il quantitativo di argilla e feldspato diretto verso Dinazzano (600 mila tonnellate, +40% rispetto al 2006). I container (in TEUs) arrivati/partiti via ferrovia sono stati 32.094, ovvero il 17,4% del traffico portuale complessivo al netto del transhipment, in crescita del 21,5% rispetto al 2006.

## □ ANDAMENTO DELLA GESTIONE

L'esercizio finanziario 2007 è stato caratterizzato nella sua gestione da alcuni innovativi aspetti introdotti dalla legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria 2007).

La norma ha infatti disposto di dotare le Autorità Portuali delle risorse necessarie per arrivare a quell'autonomia finanziaria – stabilita nell'art. 6, comma 2 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 – che nel concreto, non aveva mai trovato attuazione. Tuttavia, nonostante si sia proceduto ad incassare i gettiti della tassa erariale e della tassa di ancoraggio, si deve rilevare l'esiguità delle risorse provenienti direttamente da finanziamenti statali e dirette alla realizzazione di opere ed infrastrutture portuali. E' d'obbligo poi ricordare – per una corretta valutazione della portata finanziaria di tali nuove attribuzioni - che pur aumentando gli introiti derivanti dalle entrate c.d. "tributarie", le Autorità portuali non hanno, nel concreto, margine per regolare i proventi di tali poste essendo le "tariffe" determinate con legge dello Stato e che gli stanziamenti precedentemente destinati per manutenzioni dei porti (circa 2,5milioni di euro l'anno), sono stati completamente soppressi.

Determinante è stata poi per la gestione la norma che ha disposto, in conseguenza del regime di autonomia finanziaria delle A.P., la non applicabilità dell'art.1, comma 57, della legge 30 dicembre 2004, n.311 che limita l'incremento del totale delle spese al 2% calcolato sull'anno precedente. Questa norma, è forse stato l'elemento più atteso in quanto, svincolando l'utilizzo di fondi già assegnati e talvolta addirittura già introitati dall'Autorità Portuale, ha consentito di assicurare l'attuazione dei programmi di intervento da tempo pianificati.

Fondamentale inoltre (in particolare per l'Autorità Portuale di Ravenna), è stato il disposto con il quale si è stabilito che gli atti di concessione demaniale rilasciati dalle Autorità Portuali, in ragione della natura giuridica di enti pubblici non economici delle Autorità medesime, non costituiscono corrispettivi imponibili ai fini dell'imposta sul valore aggiunto. Di conseguenza gli atti impositivi o sanzionatori fondati sulla applicazione dell'IVA ai canoni demaniali hanno perso efficacia ed i relativi procedimenti tributari si sono estinti. Ciò ha messo termine alla vicenda - che peraltro ha visto accolto il ricorso presentato alla commissione tributaria provinciale dall'Autorità Portuale di Ravenna – relativa agli accertamenti della Guardia di Finanza per conto dell'Agenzia delle Entrate sull'imponibilità ai fini IVA dei canoni demaniali incassati dall'Autorità Portuale. La stessa Agenzia delle Entrate, peraltro aveva già provveduto a trasmettere nel 2006, nota con la quale si comunicava la convalida dello sgravio totale delle cartelle esattoriali inviate, in seguito alle decisioni della commissione tributaria provinciale favorevole all'Autorità Portuale di Ravenna. Ciò nonostante è da rilevare l'assurdità della vicenda nel suo complesso che ha comportato, da parte dell'Autorità portuale, un notevole impiego di risorse – finanziarie e di personale – volte all'impugnazione degli accertamenti della Guardia di Finanza e delle conseguenti cartelle di pagamento, laddove di fatto non sussisteva alcun tipo di violazione.

Tuttavia, nonostante gli aspetti positivi introdotti dalla Legge Finanziaria 2007, anche quest'anno, il percorso prospettato sin dall'inizio dell'esercizio – sostanzialmente riconducibile ad una forte riduzione dei finanziamenti statali - ha costretto l'ente a sospendere di fatto alcuni investimenti, non per limiti di spesa imposti da norme legislative, ma per una effettiva carenza di fondi assegnati.

Infatti, il nuovo Programma OO.MM. finanziato dall'art. 1, comma 994 della già citata L. 296/2006 non prevede più alcuni degli interventi originariamente contemplati nel medesimo Programma OO.MM. il cui finanziamento era previsto dal decreto ministeriale 6 agosto 2002 e altri interventi hanno subito significative riduzioni in ordine ai finanziamenti accordati in origine. Ciò ha determinato, in corso d'esercizio, alcune rimodulazioni degli interventi da effettuare, che hanno

portato gli stanziamenti del capitolo dedicato agli investimenti, da € 37.000.000 ad euro 20.347.120 (interamente impegnati). Il dettaglio delle ridefinizioni degli accertamenti di entrata e dei conseguenti e correlati impegni di spesa, è esposto e circostanziato nelle delibere del Comitato Portuale n. 18 del 7 giugno 2007 e n. 33 del 22 novembre 2007, trasmesse in corso d'anno ai Ministeri Vigilanti corredate delle Relazioni dell'organo di controllo.

Inoltre, si precisa che, mentre non sussiste più alcun limite per la spesa relativa ai consumi intermedi - riconducibili alle spese per acquisto di beni di consumo e di servizi - essendo stata dapprima disapplicata (*art. 4, comma 2 del D.L. n. 81 del 2 luglio 2007*) e poi abrogata (*art. 2, comma 625, legge 24 dicembre 2007, n. 244*) la disposizione di cui al comma 2 dell'art. 22 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, restano tuttora in vigore i limiti di spesa relativi a studi e incarichi di consulenza, relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità, rappresentanza e autovetture in dotazione.

In particolare per quanto riguarda le spese per consulenze, si registra il netto contenimento delle medesime effettuato dall'ente anche per il 2007 (circa 4 mila euro di spesa complessiva impegnata). Tuttavia non si può fare a meno di rilevare che, qualora l'Autorità portuale, in ordine a temi estremamente delicati, dovesse necessitare di pareri legali ovvero di altre consulenze specialistiche con la conseguente esigenza di avvalersi di professionalità altamente qualificate non riscontrabili tra le competenze interne, ci si scontrerebbe con il limite imposto dalla norma in parola, con il rischio di non mettere in campo tutte le azioni necessarie per il conseguimento del risultato atteso.

## □ ANDAMENTO FINANZIARIO

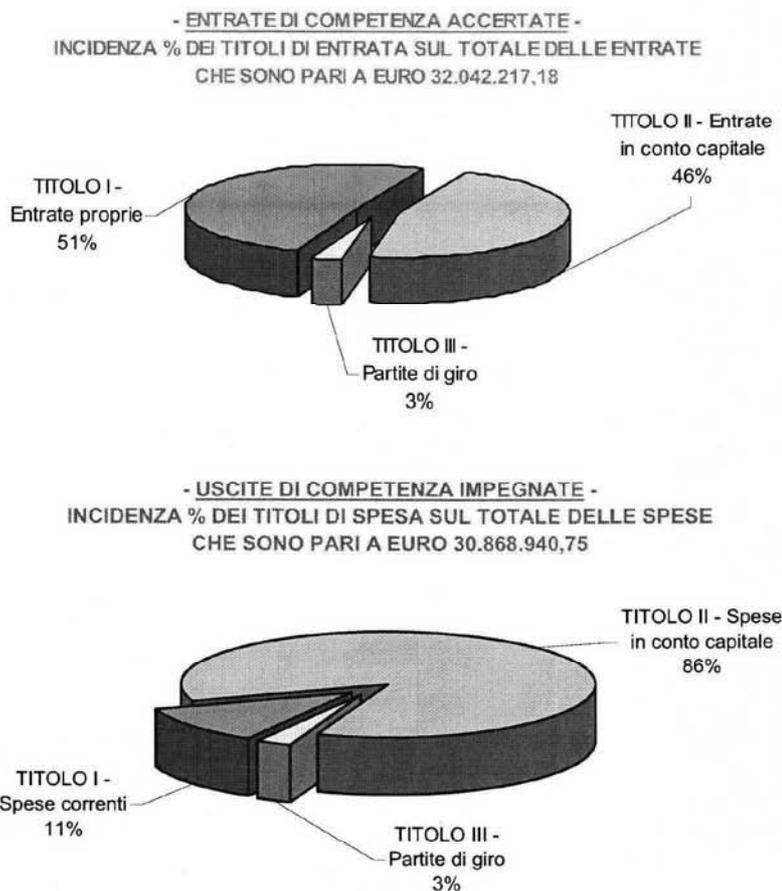
Le fonti di finanziamento stanziare inizialmente nel bilancio di previsione per il 2007 non prevedevano contributi statali, in quanto, al momento della predisposizione del documento previsionale, non vi erano indicazioni circa nuovi finanziamenti da assegnare alle Autorità portuali.

Tuttavia, con Decreto Ministeriale n. 118/T del 01 agosto 2007, attuativo del comma 994 della Legge 296/2006 (Legge Finanziaria 2007), vengono ripartite le somme derivanti dal contributo quindicennale di euro 15.000.000 annui a decorrere dal 2007 ed è assegnato all'Autorità portuale di Ravenna un contributo per complessivi euro 17.150.000, riferibile a nuove risorse per € 10.850.000 (destinati per lavori di «adeguamento banchine operative», in luogo dei 15,5 milioni precedentemente assegnati e successivamente soppressi dal Ministero).

E' invece confermato il finanziamento, presente tra le poste di entrata in conto capitale, relativo ad un contributo regionale nell'ambito del programma d'area "Porto di Ravenna", programmato dalla Regione Emilia Romagna sul proprio bilancio (delibera del consiglio Regionale n. 583/2003).

Significativo è inoltre l'apporto delle entrate di parte corrente, che con l'attribuzione dal 2007 del gettito della tassa erariale e della tassa di ancoraggio, aumentano di fatto di oltre 7 milioni di euro rispetto all'anno precedente le entrate c.d. "tributarie".

Nell'ambito del susposto scenario di risorse, per ciò che concerne gli investimenti, il totale impegnato nell'anno 2007 è definito in euro 23.347.111,35.



## □ INVESTIMENTI PER INTERVENTI

Nel corso del 2007 è proseguita l'attuazione del vigente PRP del porto. Tale attuazione, si è concretizzata in primo luogo nell'avvio effettivo delle operazioni di escavo a -11,50 mt dall'avamposto al Largo Trattaroli, e nella loro parziale realizzazione (35% nel corso dell'anno).

Nel medesimo anno si è proceduto all'adozione del nuovo PRP da parte del Comitato Portuale, adozione avvenuta il 09.03.2007.

Il nuovo PRP contiene una serie di rilevanti novità, frutto di molteplici iniziative sviluppatesi nel tempo.

Le più rilevanti innovazioni contenute nel nuovo PRP riguardano la previsione dell'approfondimento dei fondali a -14,50 fino a Largo Trattaroli e -13,50 fino al bacino di S.Vitale, la previsione del nuovo terminal crociere nell'avamposto nord di Porto Corsini, la previsione del nuovo terminal container nella penisola Trattaroli.

Il nuovo PRP è stato dunque preceduto, accompagnato e seguito da azioni di concertazione e programmazione di raggio assai più ampio.

Si citano qui, per il loro particolare rilievo:

- l'intesa del Comune di Ravenna con Delibera della Giunta del 16.10.2007;
- l'atto di programmazione negoziata sottoscritto nell'agosto 2007 dall'Autorità Portuale di Ravenna, Enti Locali, Regione, SAPIR S.p.A. e Contship Italia, avente ad oggetto la richiesta di finanziamenti statali per l'attuazione del nuovo PRP (specificamente l'approfondimento a -14,50 e la realizzazione del nuovo terminal container);
- l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Emilia-Romagna, sottoscritto il 17.12.2007, che recepisce le principali previsioni contenute nel nuovo PRP;

In data 27.02.2007, con deliberazione n. 3, il Comitato Portuale ha approvato la Revisione Annuale del Piano Operativo Triennale 2007-2009.

Nel corso del 2007 si è data attuazione al P.O.T. secondo lo schema di seguito riportato:

### Interventi di manutenzione

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo opera</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Manutenzione dei fondali del porto canale di Ravenna	€ 2.925.000,00	I lavori sono in corso
Sistemazione delle strade principali di collegamento fra l'area portuale e la viabilità esterna del porto	€ 744.500,00	E' stato acquisito il progetto del 3° stralcio (Via della Battana)
Potenziamento dell'illuminazione del canale Piombone	€ 250.000,00	Causa vertenze giudiziarie in merito all'aggiudicazione e conferimento a società terza dell'impresa vincitrice i lavori non hanno ancora potuto avere inizio
Realizzazione traliccio per sistema luminoso guida accesso al porto (PEL)	€ 95.000,00	L'intervento avviato in data 14.11.2007 si è concluso in data 11.01.2008

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo opera</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Realizzazione di struttura off-shore per l'esecuzione di prove "Bollard Pull"	€ 450.000,00	I lavori consegnati in data 25.10.2007 sono tuttora in corso
Intervento di manutenzione straordinaria su segnalamenti marittimi nel porto di Ravenna	€ 92.000,00	L'intervento avviato in data 10.10.2007 si è concluso in data 04.02.2008
Demolizione "dente" banchina c.d. Setramar	€ 400.000,00	Il progetto esecutivo è stato approvato in data 22.11.2007. Attualmente si stanno predisponendo gli atti di gara
<b>Totale</b>	<b>€ 4.956.500,00</b>	

**I fondali di Piano Regolatore**

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo opera</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Approfondimento del Canale Candiano a -11,50 mt. dalla boa di allineamento fino a Largo Trattaroli	€ 38.393.000,00	I lavori in corso si stanno sviluppando come da programma
Approfondimento fondali del porto canale di Ravenna	€ 120.000.000,00	E' già stato predisposto il progetto preliminare delle banchine e del raccordo ferroviario del nuovo terminal. Il P.R.P. 2007 che recepisce i nuovi profili di sponda ed i maggiori fondali, adottato il 09.03.2007, è all'esame del C.S.LL.PP.
Approfondimento canale Piombone: 1° lotto - Sistemazione funzionale del Canale Piombone in prima attuazione del P.R.P.	€ 22.000.000,00	E' stato predisposto il progetto per la sistemazione funzionale del canale Piombone in prima attuazione del P.R.P. ed ottenuta l'approvazione dal C.S.LL.PP. Conclusa la procedura di V.I.A. sulla Piallassa si potrà dar corso all'appalto delle opere
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	Sono stati completati il progetto definitivo ed il S.I.A. Una volta concluso positivamente il V.I.A. si potrà dar corso all'appalto delle opere
Smaltimento materiale di dragaggio in cassa di colmata lottizzazione ovest Piomboni	€ 8.940.000,00	Il 31.07.2006 è stata stipulata una convenzione con Sapir S.p.A. finalizzata allo smaltimento del materiale e, per l'effetto, è stata annullata la relativa gara per l'affidamento dell'appalto. I lavori sono in corso e procedono come da programma
<b>Totale</b>	<b>€ 197.033.000,00</b>	

**Adeguamento delle banchine e delle protezioni di sponda esistenti**

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo opera</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Rifacimento protezione di sponda dall'attracco del traghetti alla confluenza con la Darsena Baiona a Porto Corsini	€ 9.200.000,00	E' attualmente in corso l'adeguamento del progetto a suo tempo approvato per fondali a -11,50 mt., alle previsioni del P.R.P. 2007
Adeguamento banchine operative e miglioramento condizioni sicurezza navigazione - 1° stralcio	€ 10.850.000,00	Il progetto del 1° lotto (Banchina Bunge € 5.420.000,00) ha ottenuto le necessarie approvazioni ed è pronto per essere posto in appalto. Quello del 3° lotto (Banchine Petra, Sapir. T.C.R., Setramar, Docks Cereali) è in corso di revisione per l'adeguamento al P.R.P. 2007 Per il 2° lotto (Banchina Marcegaglia) è stata sviluppata la progettazione preliminare
Adeguamento banchine operative e miglioramento condizioni sicurezza navigazione - 2° stralcio	€ 15.000.000,00	La progettazione è ancora da sviluppare
Completamento darsena SX Baiona	€ 2.800.000,00	E' stato predisposto il progetto definitivo ed espletate le procedure d'esproprio
Arredo del molo guardiano sud a Marina di Ravenna	€ 4.333.000,00	E' stata sviluppata la progettazione definitiva. Si sta verificando la possibilità di project financing
Riqualificazione waterfront: Sistemazione aree demaniali		La progettazione è da sviluppare in relazione al RUE e POC
Riqualificazione waterfront: Completamento banchine a Marina di Ravenna	€ 900.000,00	Il lavori sono conclusi in data 17.01.2008
Riqualificazione waterfront: Opere di urbanizzazione a Porto Corsini	€ 2.293.000,00	Il progetto urbanistico sviluppato dall'Autorità Portuale di Ravenna è all'esame del Comune di Ravenna per la necessaria autorizzazione
<b>Totale</b>	<b>€ 45.376.000,00</b>	

**Nuove banchine**

<i>Descrizione intervento</i>	<i>Importo opera</i>	<i>Stato di attuazione</i>
Opere di protezione a mare di Porto Corsini 1° e 2° stralcio – Completamento	€ 9.600.000,00	I lavori sono stati consegnati in data 28.04.2008
Opere di protezione a mare di Porto Corsini 3° stralcio	€ 28.700.000,00	Il 2° lotto (pontile crociere € 20.000.000,00), già adeguato al nuovo P.R.P., è pronto per l'appalto. Il progetto del 1° lotto (pontili di servizio € 8.700.000,00) deve acquisire l'autorizzazione e la necessaria copertura finanziaria
Realizzazione nuove banchine in Penisola Trattaroli in ampliamento di quelle esistenti	€ 8.350.320,00	I lavori sono in corso e procedono come da programma
<b>Totale</b>	<b>€ 47.650.320,00</b>	