

### **RELAZIONE SULLA GESTIONE**

La presente relazione, così come previsto dal "Regolamento di amministrazione e contabilità" dell'Autorità portuale di Ravenna, adottato con delibera del Comitato portuale n. 2 del 27 febbraio 2007 ed approvato dal Ministero dei Trasporti con nota n. 5358 del 23 maggio 2007, è un documento di natura amministrativa sull'andamento della gestione nel suo complesso e completa il rendiconto generale per l'anno 2011.

In particolare oltre ad essere un documento idoneo a fornire un quadro informativo completo, atto a rappresentare in maniera esaustiva l'evolversi della situazione dell'ente, fornisce notizie circa i principali avvenimenti accaduti dopo la chiusura dell'esercizio. Essa è redatta nel rispetto dell'articolo 2428 del codice civile, per quanto applicabile.

### **SCENARIO DI RIFERIMENTO**

Nel corso della seconda metà del 2011 l'economia mondiale ha rallentato rispetto ad inizio anno. Anche l'International Monetary Fund (IMF), nell'aggiornamento del World Economic Outlook di gennaio 2012, ha ridotto le sue previsioni per il 2012 ed il 2013 rispetto a quelle di settembre 2011 e ha messo in guardia rispetto al rischio che la crisi del debito pubblico europeo possa minacciare il funzionamento dell'economia mondiale.

La crescita mondiale nel 2011 è stata pari al 3,8% e dovrebbe decelerare al 3,3% nel 2012 (in diminuzione rispetto alla stima del 4,0% diffusa nel settembre scorso).

L'insieme dei paesi avanzati ha fatto registrare un'espansione pari a solo l'1,6% nel 2011 e dovrebbe vedere la crescita ridursi ulteriormente all'1,2% per l'anno in corso e salire all'1,9% nel 2013.

Sulle prospettive dell'economia globale gravano tuttavia ancora numerosi fattori di incertezza, legati agli effetti del consolidamento dei conti pubblici nelle economie avanzate. Da un lato, non sono ancora facilmente quantificabili le ripercussioni della crisi del debito sovrano in Europa: il perdurare delle difficoltà di raccolta del settore bancario europeo potrebbe ridurre la capacità di erogare credito all'economia, alimentando una spirale negativa tra il calo dell'attività produttiva, la debolezza del settore finanziario e i rischi sul debito sovrano. Dall'altro, negli Stati Uniti, qualora non fossero prorogate al 2012 alcune misure di stimolo fiscale attuate gli scorsi anni, la crescita economica nell'anno in corso si potrebbe ridurre in maniera significativa.

L'area dell'euro ha registrato una crescita dell'1,6% nel 2011 e ci si aspetta che debba affrontare un periodo di recessione per l'anno in corso, tale da ridurre il Pil dello 0,5%. La fase negativa potrà comunque essere superata già nel corso del 2013, durante il quale ci si attende una crescita dello 0,8%. L'andamento economico non sarà univoco per tutti i paesi dell'area. Sempre secondo l'IMF, i Paesi del nord Europa, con conti pubblici in equilibrio e un sano sistema finanziario, registreranno solo un arresto della crescita, ma non subiranno alcuna recessione (ad esempio Germania e Francia). Al contrario, i maggiori Paesi dell'area al centro della crisi del debito sovrano, tra i quali figurano Italia e Spagna, dopo un andamento quasi stazionario nel 2011, entreranno in recessione nel 2012 e non ne usciranno presumibilmente nemmeno nel 2013. Secondo l'IMF per l'Italia il 2011 si chiude con una crescita dello 0,4%, mentre per il 2012 e 2013 prevede segnali negativi: -2,2% per

il 2012 e -0,6% per il 2013 (oltretutto in calo del -2,5% e del -1,1% rispetto alle previsioni di settembre scorso).

Per quanto riguarda il commercio mondiale, secondo l'IMF l'andamento risentirà fortemente degli effetti della crisi europea e del rallentamento della domanda interna in alcune delle principali economie emergenti.

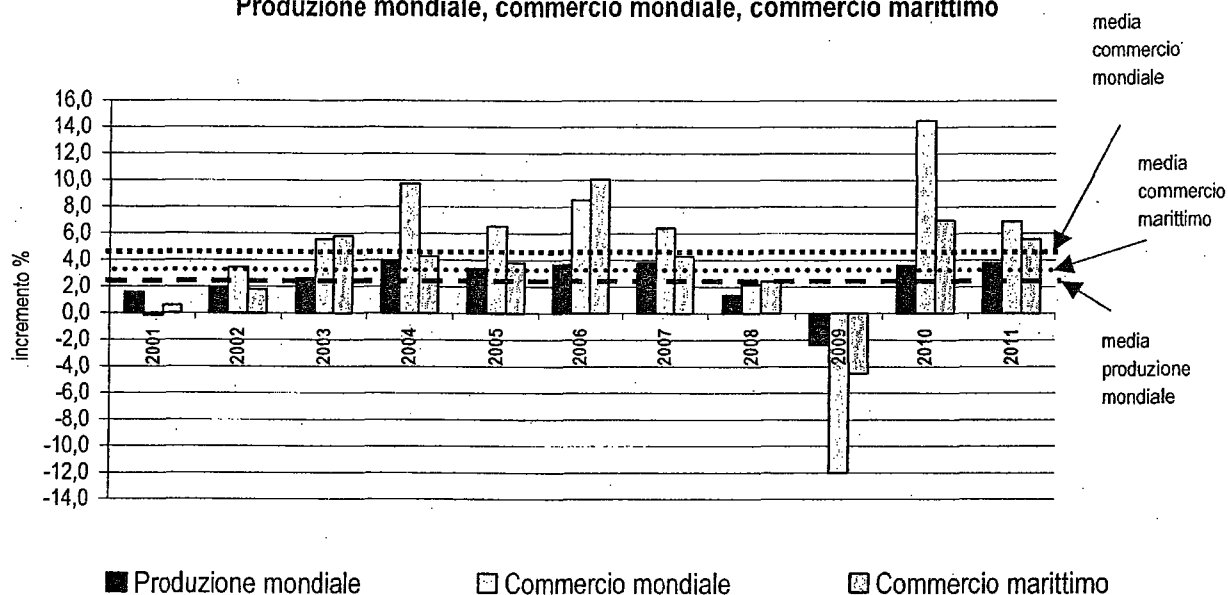
Dopo la forte espansione del 2010, la crescita si è pressoché dimezzata nel 2011 (+6,9%) e la tendenza negativa dovrebbe proseguire con un ulteriore rallentamento per l'anno in corso (+3,8%). Nel 2013, invece, si dovrebbe registrare un maggiore dinamismo del commercio mondiale (+5,4%). Secondo l'ISTAT per l'Italia il commercio estero, nel 2011, è aumentato in termini di volumi del 4% per le esportazioni e diminuito dell'1,8% per le importazioni. In particolare per l'export gli scambi in volume con i Paesi UE sono aumentati dell'1,1%, mentre con i Paesi non UE dell'8%; mentre per l'import gli scambi con i Paesi UE non hanno subito variazioni e con i Paesi non UE si è registrato un - 3,3%.

#### Andamento economia mondiale (gennaio 2012)

	2010	2011	2012	2013
<b>Prodotto interno lordo</b>				
Mondo	5,2	3,8	3,3	3,9
Economie Avanzate	3,2	1,6	1,2	1,9
USA	3,0	1,8	1,8	2,2
Area euro	1,9	1,6	-0,5	0,8
Germania	3,6	3,0	0,3	1,5
Francia	1,4	1,6	0,2	1,0
<b>Italia</b>	<b>1,5</b>	<b>0,4</b>	<b>-2,2</b>	<b>-0,6</b>
Spagna	-0,1	0,7	-1,7	-0,3
Gran Bretagna	2,1	0,9	0,6	2,0
Giappone	4,4	-0,9	1,7	1,6
Russia	4,0	4,1	3,3	3,5
Cina	10,4	9,2	8,2	8,8
India	9,9	7,4	7,0	7,3
<b>Commercio Estero</b>				
Mondo	12,7	6,9	3,8	5,4

Fonte: IMF

## Produzione mondiale, commercio mondiale, commercio marittimo



Fonte: WTO, IMF (2011), Unctad

Il **trasporto marittimo** risente inevitabilmente dell'andamento economico mondiale.

Nel 2011, secondo le previsioni dell'UNCTAD, nel mondo sono state trasportate via mare 8.879 milioni di tonnellate di merce, con un aumento rispetto all'anno precedente del 5,6%. L'incremento principale, pari al 9,7%, si è registrato per le merci in container. Sempre secondo la medesima fonte i volumi trasportati hanno raggiunto rapidamente i livelli precedenti alla crisi del 2009.

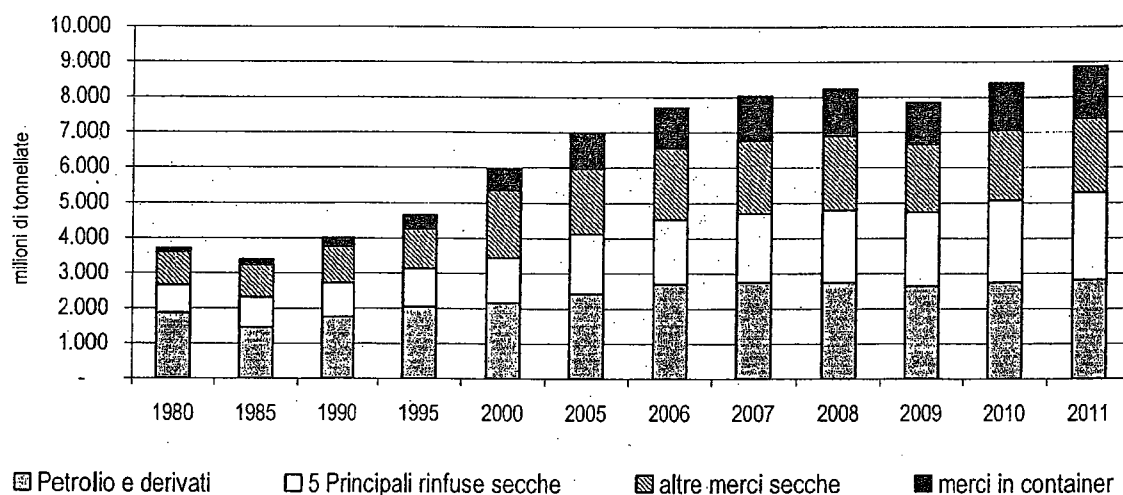
## Serie storica trasporto marittimo mondiale (milioni di tonnellate)

	2008	2009	2010	2011
Petrolio e derivati	2.742	2.642	2.752	2.820
5 Principali rinfuse secche *	2.059	2.094	2.333	2.477
Altre merci secche	2.109	1.921	1.976	2.105
Merci in container	1.319	1.201	1.347	1.477
Totale	8.229	7.858	8.408	8.879

Fonte: Unctad

\* 5 Principali rinfuse secche: minerali ferrosi, minerali non ferrosi, cereali, carbone, concimi

### Trasporto marittimo mondiale



Fonte: Unctad

Il peso dei prodotti petroliferi nei 30 anni esaminati si è progressivamente contratto passando dal 51% al 32% del paniere merceologico, mentre ha acquisito un peso rilevante il trasporto di merci in contenitori arrivato nel 2011 alla quota del 17%. Va tuttavia segnalato che negli ultimi 5 anni la categoria delle "5 principali rinfuse secche" è aumentata a tassi superiori rispetto a quelli registrati dalle merci in contenitori.

A livello europeo i porti principali mostrano per il 2011 in prevalenza segnali positivi sia per i quantitativi di merce movimentata sia per il traffico container.

### Movimentazione merce e container nei principali porti europei

	TOTALE 2010 (milioni di tonnellate)	TOTALE 2011 (milioni di tonnellate)	2011 vs 2010 variazione %	container 2010 (milioni di TEUs)	container 2011 (milioni di TEUs)	2011 vs 2010 variazione %
Rotterdam	430,20	434,60	1,0%	11,1	11,9	6,6%
Anversa	178,17	187,15	5,0%	8,5	8,7	2,3%
Amburgo	121,20	132,20	9,1%	7,9	9,0	14,2%
Marsiglia	86,00	88,07	2,4%	1,0	0,9	-1,0%
Le Havre	72,50	68,50	-4,0%	2,4	2,2	-6,0%
Porti spagnoli	417,60	442,92	6,1%	12,5	13,9	11,0%

Fonte: stampa specializzata

Rotterdam, con quasi 435 milioni di tonnellate, raggiunge il nuovo record storico per i propri traffici. Confermata la graduatoria anche per le altre posizioni di vertice con Anversa in seconda posizione, Amburgo in terza e Marsiglia in quarta.

Nel settore dei contenitori l'incremento registrato da Amburgo ha consentito al porto tedesco di collocarsi al secondo posto della graduatoria europea sopravanzando Anversa.

Secondo Container Trades Statistics, lo scorso anno le compagnie armatoriali che operano servizi di linea da e per l'Europa hanno trasportato volumi containerizzati pari a 39,7 milioni di TEUs, con una crescita del 6,4% rispetto al 2010. Le esportazioni dall'Europa sono state pari a 17,3 milioni di TEUs (+8,6%), mentre per le importazioni si sono registrati 22,4 milioni di TEUs (+4,7%). La principale relazione di traffico è quella tra Europa e Far East sulla quale sono stati complessivamente movimentati quasi 20 milioni di TEUs (30% in export; 70% in import).

L'inquadramento della portualità italiana ha riscontrato nella maggioranza dei casi segnali negativi per il traffico merci. Per i contenitori, invece, fatte alcune eccezioni, i risultati sono positivi.

Traffico merci in alcuni porti italiani – anno 2011 (dati in migliaia di tonnellate)

	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie	totale	2011 vs 2010
Genova	17.852	5.024	27.517	50.393	-0,6
La Spezia	1.931	1.304	13.826	17.061	-5,0
Livorno	7.779	797	21.096	29.672	-2,1
Savona	7.041	3.354	4.259	14.654	3,9
Napoli	5.400	4.200	11.400	21.000	-4,0
Venezia	11.211	6.608	8.503	26.322	-0,2
Ancona	4.507	560	3.346	8.413	-1,3
Ravenna	4.815	10.000	8.529	23.344	6,5
Taranto	6.859	21.711	12.229	40.799	17,1
Brindisi	2.604	6.098	1.190	9.892	-0,6
Monfalcone	-	2.283	1.185	3.468	12,3
Palermo	727	159	5.260	6.146	-0,1

## Traffico container nei principali porti italiani (dati in TEUs)

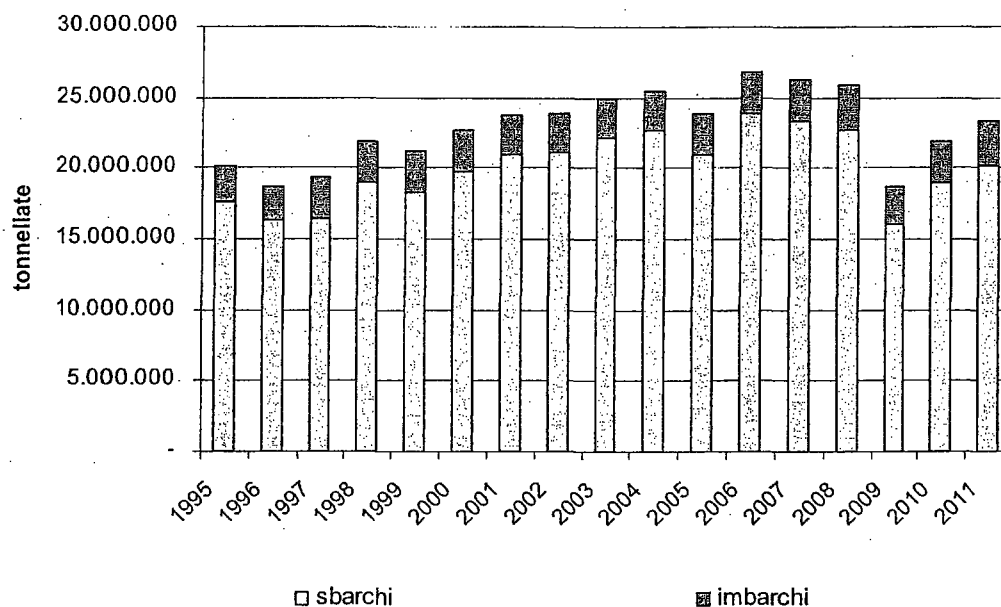
	2010	2011	2011 vs 2010
Genova	1.758.858	1.847.102	5,0%
La Spezia	1.285.155	1.307.274	1,7%
Livorno	578.230	593.641	2,7%
Savona	196.274	170.427	-13,2%
Napoli	534.432	526.768	-1,4%
Ravenna	183.577	215.336	17,3%
Venezia	393.913	458.363	16,4%
Ancona	110.395	120.674	9,3%
Taranto	581.936	604.404	3,9%
Gioia Tauro	2.851.261	2.305.000	-19,2%
Cagliari	629.127	613.933	-2,4%
Trieste	281.629	393.195	39,6%
Salerno	171.473	245.000	42,9%

Nel settore contenitori va segnalata la prestazione dei porti del Nord Adriatico che crescono quasi tutti a doppia cifra con Trieste che ottiene la migliore prestazione. A livello di Napa si conferma il trend crescente di Koper che raggiunge quota 590.000 TEUs.

Il **porto di Ravenna** nel 2011 ha movimentato 23.343.617 tonnellate di merce con una crescita del 6,5% rispetto all'anno precedente. Tale risultato conferma il trend positivo avviato a partire dal 2009 e riporta il traffico del porto ai livelli del 2000-2001.

Il differenziale negativo rispetto alla migliore prestazione portuale (anno 2006) si è attestato complessivamente a circa 3,4 milioni di tonnellate.

## serie storica traffico porto di Ravenna



Nei primi due trimestri si è registrata la crescita più consistente rispetto al 2010 (rispettivamente +16,5% e +11,2%); più contrastata, invece, la seconda parte dell'anno (+2,3% nel III° trimestre e -3,4% nel IV°).

Il numero di navi attraccate è stato di 3.456, 33 in più rispetto allo scorso anno.

L'aumento più significativo tra le diverse merceologie è per le merci secche (+10,9% pari a oltre 1,5 milioni di tonnellate in più), ovvero merci in colli (+31,2%) e rinfuse solide (+2,4%).

Fra queste, la crescita più consistente è per i prodotti metallurgici, passati da 4 a 5,3 milioni di tonnellate (+31,3%). Tale aumento è imputabile per lo più alle importazioni di coils, pari a quasi 5 milioni di tonnellate e cresciuti rispetto allo scorso anno di 1,1 milioni di tonnellate, di cui oltre 600 mila provenienti dalla Turchia (che diventa il Paese da cui sono stati importati i maggiori quantitativi di materiali), seguita da Germania, Cina e Russia. Tale crescita è stata superiore a quanto Federacciai ha rilevato per il comparto a livello nazionale.

Significativo l'aumento dei prodotti agricoli passati a 1,3 milioni di tonnellate (+32,6%). La crescita più significativa riguarda il frumento (180 mila tonnellate in più), proveniente per l'80% da Ucraina, Bulgaria, Russia, USA e Romania. Aumentano anche le derrate alimentari e gli sfarinati. I Paesi di provenienza principali sono Argentina, Russia e Brasile con la prima che ha aumentato significativamente la propria quota di mercato.

Per quanto riguarda la movimentazione di minerali greggi e materiali da costruzione, con oltre 4,5 milioni di tonnellate movimentate continuano a rappresentare il comparto più significativo per le merci secche anche se in calo del 3,8% a causa delle minori importazioni di ghiaia, strettamente connessa alla crisi dell'edilizia. Moderata crescita, invece, delle materie prime per le piastrelle (+4,0%), soprattutto l'argilla proveniente da Ucraina, Turchia e Portogallo. Il risultato positivo

viene confermano anche dai dati di Assopiastrelle relativi al periodo gennaio-settembre 2011 che indicano una crescita dell'export del 2,4% per i metri quadrati venduti.

Per quanto riguarda le rinfuse liquide si è registrato un calo dei prodotti petroliferi del 7,6%, pari a 210 mila tonnellate in meno e delle derrate alimentari (-2,0%), in particolare oli e grassi vegetali. In crescita invece i prodotti chimici (+7,7%).

Movimentazione record per il traffico container che è stato pari a 215.336 TEUs, il 17,3% in più rispetto allo scorso anno e che ha superato il miglior risultato precedente che risaliva al 2008 (anno in cui si è cominciata ad avvertire la crisi che ha coinvolto l'economia mondiale). Per i container pieni si è registrata un aumento di 14.913 TEUs (9,9%), mentre per i vuoti si è avuto un aumento di 16.846 TEUS (51,7%). Il dato positivo è da imputarsi principalmente al consolidamento dei traffici della compagnia MSC (secondo operatore al mondo del settore) che a Ravenna rappresenta il 60% del traffico complessivo ed ai due nuovi collegamenti Evergreen con i porti del Mediterraneo Orientale.

In calo il traffico delle autovetture ed i trailer sulla relazione Ravenna-Catania.

In termini di origine/destinazione, la quota complessiva di traffico con i paesi affacciati al Mediterraneo e Mar Nero è pari al 70,7% del totale portuale, quota leggermente inferiore ai risultati degli anni precedenti. All'interno del traffico di Short Sea Shipping, la componente relativa al cabotaggio nazionale, con 5,1 milioni di tonnellate movimentate, ha rappresentato il 22,3% del traffico totale.

Da un'analisi del foreland marittimo del porto emerge che, i Paesi che hanno fatto registrare el corso del 2011 le principali variazioni positive sono stati Turchia (+617 mila tonnellate), Ucraina (+472 mila) e Argentina (+240 mila); mentre i cali più consistenti riguardano Cina (-300 mila), Germania (-185 mila) e Croazia (-144 mila).

### **ANDAMENTO DELLA GESTIONE FINANZIARIA**

Le risultanze gestionali del Conto Consuntivo 2011 sono ancora una volta positive anche se hanno comportato uno sforzo sempre maggiore per la grave crisi finanziaria che, dalla fine del 2008, ha colpito tutti gli Stati dell'intera comunità europea e occidentale con conseguenti ripercussioni sul piano economico che oltre a richiedere misure a livello nazionale, non potevano ovviamente non influenzare le politiche e le relative scelte dell'ente; e nonostante il peso delle manovre finanziarie che hanno imposto alle Autorità portuali sacrifici sempre maggiori, limitazioni sulle risorse e restrizione dell'autonomia di spesa e di entrata.

Il quadro normativo attuale, nelle intenzioni dichiarate, è in evoluzione verso un modello di federalismo ma di fatto ci si è trovati di fronte a misure del tutto centralistiche, come per le varie misure di contenimento della spesa pubblica, che hanno condizionato pesantemente le possibilità di azione delle Autorità portuali, impedendo loro un'autonomia di governo delle proprie risorse, anche per ciò che riguarda attività "operative" e di funzionamento della struttura.

Inoltre, l'incertezza circa le risorse pubbliche statali da mettere in campo per gli ammodernamenti infrastrutturali – e comunque l'insufficienza delle stesse per la loro piena realizzazione – rende

difficile, quando non impossibile, attuare gli investimenti di grande infrastrutturazione. L'Autorità portuale, già da tempo, sta realizzando una parte considerevole dei lavori e delle opere tramite l'utilizzo di risorse proprie. Queste tuttavia, al fine di poter procedere all'assegnazione di progetti e lavori di rilevante importanza, risultano insufficienti.

Data questa situazione, per il 2011 si era individuata la modalità per poter procedere alla realizzazione di investimenti infrastrutturali nel ricorso all'indebitamento attraverso la stipulazione di un mutuo con onere a totale carico dell'Autorità portuale. La prevista operazione finanziaria avrebbe dovuto pertanto consentire l'avvio della realizzazione dell'approfondimento del porto canale di Ravenna. La simulazione del finanziamento, che teneva conto del DM del MEF del 22/09/2011 relativo al tasso di interesse massimo da applicare ai mutui da stipulare con onere a carico dello Stato, prevedeva la realizzazione di un valore attuale di 30 milioni di euro considerando una rata di ammortamento per complessivo capitale ed interessi pari al massimo ad euro 2 milioni per un periodo di 20 anni.

Il decreto MEF 22/09/2011 sopra citato faceva registrare un onere massimo, per i mutui fino a 20 anni, definito con riferimento allo Swap 12Y + 2,80% per mutui a tasso fisso e all'Euribor 6 mesi + 2,70% per i mutui a tasso variabile. Successivamente, con nuovo decreto del 23/11/2011, il MEF ha stabilito che i nuovi riferimenti sono Swap 12Y + 4,15% per mutui a tasso fisso e all'Euribor 6 mesi + 4,10% per i mutui a tasso variabile.

I tassi stabiliti dal nuovo decreto, che ha sostituito il precedente pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 22/09/2011, risultavano significativamente più onerosi e non sufficienti per realizzare il valore attuale di 30 milioni individuato in origine dall'Autorità portuale quale importo necessario, pertanto, si è deciso di rinviare l'operazione di finanziamento all'esercizio 2012, confidando che il mercato finanziario fosse in grado di proporre migliori condizioni che consentano all'Autorità portuale di avviare l'operazione a suo tempo individuata e condivisa con il Comitato portuale.

Fatte queste premesse, il bilancio 2011 è stato approvato in vigenza di disposizioni finanziarie emanate negli ultimi anni (D.L. 112/2008 e D.L. 78/2010) più penalizzanti rispetto a quelle degli anni precedenti e che peraltro prevedono diversi versamenti, da effettuarsi in vari momenti dell'anno, all'entrata del bilancio dello Stato.

Gli effetti della pesante crisi economica perdurano anche per tutto l'esercizio 2011, nel senso che – sebbene rispetto al 2009 e al 2010 si può notare una leggera ripresa degli incassi collegati ai traffici portuali, la flessione della corresponsione dei tributi portuali e di ancoraggio, che rappresentano la fonte primaria delle entrate dell'ente, rispetto all'esercizio 2008 è ancora significativa, come si evince dalla tabella che segue.

ENTRATE TRIBUTARIE	Gestione di competenza
Anno 2008	€ 13.374.617,91
Anno 2009	€ 10.093.306,31
Anno 2010	€ 11.514.160,91
Anno 2011	€ 12.481.301,19

Nei suoi dati generali, tuttavia, il bilancio consuntivo dell'anno 2011 esprime ancora una volta risultanze contabili soddisfacenti che dimostrano la capacità gestionale dell'Autorità portuale, anche

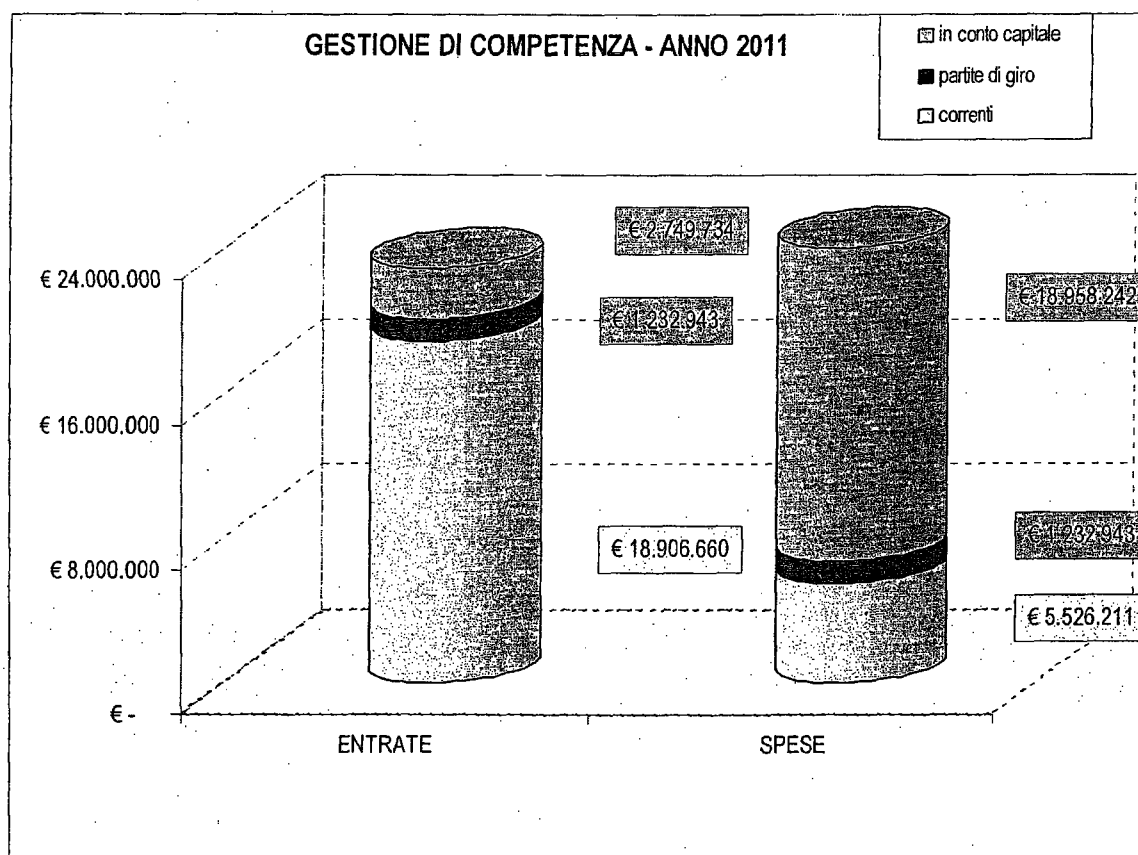
in un momento di indubbia difficoltà sia delle Pubbliche Amministrazioni che del settore portuale nel suo complesso.

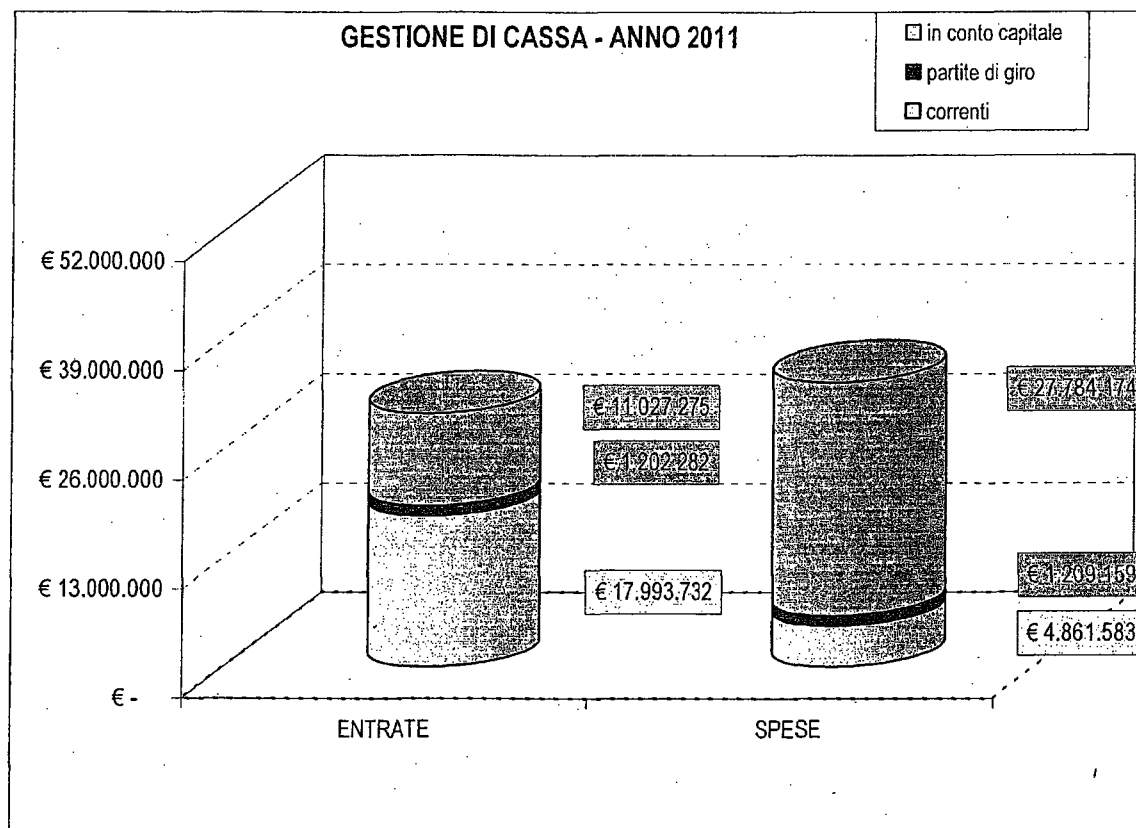
In questo quadro di riferimento l'Autorità portuale è riuscita a rispondere a tutte le disposizioni di legge di recente emanazione, assicurando altresì il rispetto di tutti i tetti di contenimento della spesa previsti, e a garantire sul piano dell'attività, risposte adeguate alle domande della comunità portuale ravennate.

Per quanto riguarda le entrate in conto capitale derivanti da finanziamenti statali, per il 2011, si sono accertati solamente 2.545.000 euro, relativi all'assegnazione di 2.300.000 in relazione al D.M. n. 17103 del 23.12.2010, registrato alla Corte dei conti il 17.02.2011 e destinato alla realizzazione di "Lavori di completamento e miglioramento per la realizzazione di pontili di attracco mezzi servizi nautici", nonché all'accertamento di euro 245.000 quale quota parte 2011 del fondo perequativo per le Autorità portuali di cui all'art.1, co.983 della legge 27 dicembre 2006, n.296, comunicato con nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.7893 del 1 giugno 2011 (ns. prot. 5228 del 08/06/2011).

Fondamentale pertanto è l'apporto delle entrate di parte corrente che ancora ad oggi sono il principale mezzo di finanziamento dei lavori e delle manutenzioni straordinarie delle aree comuni in ambito portuale.

Nell'ambito del suesposto scenario di risorse, si riportano di seguito alcuni grafici che rappresentano l'incidenza dei vari titoli di entrata e di spesa sul bilancio dell'ente.





### **INVESTIMENTI PER INTERVENTI**

Il porto di Ravenna ha intrapreso, nel corso del 2011, un percorso di ripresa verso una costante ricrescita ed un rilancio economico, cercando di rivestire nuovamente quel ruolo di volano dell'economia ravennate che si era appieno conquistato prima che gli effetti della crisi economica si facessero così pesantemente sentire.

Con l'emanazione da parte del Ministero dell'Ambiente del Decreto di V.I.A. firmato dal Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, relativo alle opere previste dal Piano Regolatore Portuale, che conclude il lungo iter cui il P.R.P. è stato sottoposto dal 2007, si concretizza ora la possibilità di attivare gli investimenti di ammodernamento e potenziamento, quali approfondimento dei fondali, adeguamento delle banchine, nuovo terminal container, terzo accosto al Terminal crociere, per i quali da tempo l'Autorità Portuale di Ravenna è fortemente impegnata sul versante progettuale ed operativo.

L'esercizio finanziario appena concluso è stato caratterizzato da linee guida che hanno permesso di investire sempre più su fattori di sviluppo dello scalo con la progettazione e la realizzazione di opere fondamentali allo sviluppo dell'area portuale e l'avvio di nuove iniziative in grado di fare leva su finanziamenti privati.

La progressiva realizzazione delle opere in programma ha visto la conclusione di investimenti finalizzati a garantire la navigabilità del porto canale, quale ad esempio l'approfondimento dell'avamposto di Porto Corsini, che oltre al dragaggio necessario a ripristinare il pescaggio della canaletta navigabile di accesso al porto, ha reso accessibile la zona nord dell'avamposto alle grandi

navi da crociera, nonché a mantenere gli standard di security portuale sinora attuati nell'ambito del Piano di security del Porto, quali la realizzazione di un sistema telepass presso alcuni varchi portuali e l'ampliamento dell'area attrezzata ad uso del Terminal Crociere di Porto Corsini, mediante la realizzazione di una nuova tensostruttura per l'accoglimento dei passeggeri e per i relativi controlli.

A servizio del Terminal sono state, altresì, eseguite le necessarie opere di urbanizzazione per l'allacciamento della Stazione marittima ai pubblici servizi, quali forza elettromotrice, illuminazione pubblica e rete telefonica ed ultimate le strutture di accosto presso la Darsena tramite la realizzazione di una seconda boa di tipo oceanico, che permette l'accosto contemporaneo in sicurezza di navi da crociera che eccedono le dimensioni di 300 metri f.t. su entrambi i lati del pontile.

Il 2011 ha visto in continua crescita il traffico crocieristico, punto strategico di congiunzione tra porto e città. La stagione, che si è confermata estremamente positiva grazie anche all'attività di promozione svolta dall'Ente e da quella di marketing effettuata da R.T.P., ha rappresentato l'effettivo ingresso del nostro terminal passeggeri nel settore delle crociere, anche grazie all'avvio di un'attività di "home port".

Sono stati sviluppati ed approvati progetti, la maggior parte dei quali già in appalto ed in corso di esecuzione.

Tra questi:

- la realizzazione di un nuovo collegamento ciclabile e pedonale su Via Antico Squero, dall'incrocio su via Darsena all'innesto di via Salona, tratto stradale che interessa sia il traffico veicolare cittadino che quello in ingresso ed uscita dall'area portuale, ponendo in connessione tra loro la ciclabile che si estende lungo la via Darsena con quella attualmente presente nel tratto rimanente di via Antico Squero;
- l'adeguamento della viabilità carrabile e la realizzazione di un percorso ciclopedonale di collegamento tra le rotonde che si trovano a nord e a sud del ponte mobile, intervento reso necessario in conseguenza del traffico di mezzi leggeri e pesanti che usufruiscono della nuova struttura, e l'adeguamento funzionale della rotonda Finlandia al fine di migliorarne l'accesso da via Trieste;
- i lavori di completamento e miglioramento dei pontili di attracco dei mezzi nautici nella zona della curva di Marina di Ravenna, volti al miglioramento dell'operatività dei mezzi di servizio;
- l'allestimento di una serie di bricole d'ormeggio per l'attracco delle navi mercantili da realizzarsi in zona Darsena San Vitale sulla sponda nord del canale Candiano al fine di consentire l'accosto dei mezzi marittimi nelle more della realizzazione della futura banchina di Piano Regolatore Portuale, creando così da subito le condizioni per un incremento dei traffici del porto di Ravenna;

Tenuto conto, poi, delle recenti modifiche con l'introduzione di nuove Port Facilities emesse dall'Autorità Marittima, non inizialmente previste nell'ambito del Piano Integrato di Sicurezza del Porto si è provveduto al completamento delle delimitazioni in ambito portuale ai fini di security.

Sono stati, inoltre, portati a termine, nell'ambito della Convenzione sottoscritta nel 2010 con il Comune di Ravenna per la realizzazione di interventi condivisi volti al miglioramento della viabilità e finalizzati allo sviluppo dell'attività portuale, per effetto della quale l'Autorità Portuale ha assunto il ruolo di stazione appaltante, avvalendosi degli uffici tecnici del Servizio Strade del Comune che hanno sviluppato la progettazione ed hanno ricoperto il ruolo di Direzione Lavori, i lavori per la ristrutturazione del tratto di via Classicana in area portuale, fondamentale per l'accesso alla parte destra del porto-canale di Ravenna.

Nel corso del 2011 è proseguito l'impegno congiunto tra Autorità Portuale e le Amministrazioni locali finalizzato alla realizzazione di interventi di interesse comune, connessi allo sviluppo ed alla valorizzazione dell'attività portuale.

In merito si segnala la sottoscrizione di alcune convenzioni atte ad individuare gli specifici interventi da attuare in collaborazione ed a definirne le rispettive competenze.

A tale proposito ricordiamo:

- l'Accordo a norma dell'art.18 della L.R. 20/2000 relativo ai "Lavori di approfondimento del porto canale di Ravenna e conseguente necessità di utilizzare le casse di colmata esistenti e di conferire il materiale in esse contenuto presso le aree del comparto 3 del POC logistica e trasferimento dello stabilimento produttivo ACR S.r.l. (ex SIC Adriatica S.p.a.) presente in Darsena di città" sottoscritto con il Comune di Ravenna in data 07.12.2011.

In attuazione al sopra citato Accordo, nella seduta del 22.12.2011 il consiglio comunale ha adottato la variante 1/2011 alla scheda normativa Log01C3 Poc tematico logistica 2010 che crea le condizioni per il raggiungimento di risultati positivi in relazione a tre obiettivi fondamentali: procedere con l'escavo dei fondali del porto a 11,5/12 metri, non occupare territorio con nuove casse di colmata ove immettere i materiali escavati e trasferire lo stabilimento produttivo Acr srl dalla Darsena di città, area urbana con la quale la sua presenza non è compatibile. Affinché tutti e tre i risultati siano raggiunti l'articolo 18 prevede lo svuotamento delle casse di colmata esistenti.

- Accordo operativo tra la Provincia di Ravenna e l'Autorità Portuale di Ravenna per l'attuazione, degli interventi pilota nell'ambito del progetto POWERED finanziato dal Programma IPA ADRIATICO 2007-2013 sottoscritto dalle parti in data 28.09.2011.

Il progetto si prefigge lo scopo di definire strategie e metodi condivisi per lo sviluppo dell'energia eolica off-shore in tutti i paesi che si affacciano sul mare Adriatico.

E' proseguito, poi, il processo autorizzativo finalizzato alla complessiva riqualificazione e valorizzazione dei waterfront, nell'ambito del quale l'Autorità Portuale il 15.12.2011 ha sottoscritto con i circoli nautici un protocollo d'intesa per dare nuovo impulso alla storica vocazione nautica di Marina di Ravenna.

L'intesa va a sommarsi alle azioni poste in essere in questi ultimi anni dall'Ente per valorizzare e dare nuovo impulso allo sviluppo della nautica lungo il canale Candiano, così come da tempo già previsto nel quadro più ampio degli interventi infrastrutturali che dalla darsena di città, passando per la Cittadella della Nautica, arrivano sino a Marina di Ravenna.

### **MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE PARTI COMUNI IN AMBITO PORTUALE**

L'Autorità Portuale di Ravenna ha finanziato con risorse proprie sia gli interventi di manutenzione ordinaria che quelli di manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale.

L'importo destinato alla realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria ammonta a € 170.000,00, mentre per la manutenzione straordinaria la dotazione del relativo capitolo ammonta complessivamente a € 3.245.000,00.

Oltre alla realizzazione di una serie di interventi minori e di affidamenti di incarichi effettuati in economia, la manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale nell'anno 2011 ha riguardato principalmente i seguenti interventi:

- o Gestione, manutenzione delle aree demaniali e delle parti comuni del Porto di Ravenna - Triennio 2008/2010 – Variante
- o Servizio di pulizia delle aree comuni e manutenzione delle aree verdi nel porto canale di Ravenna (2007-2011) – Quota anno 2011 e proroga del contratto in essere al fine di predisporre la documentazione per la nuova gara d'appalto
- o Manutenzione dei fondali del porto canale di Ravenna – Variante

Sono stati, inoltre, approvati i seguenti progetti:

- Servizio di pulizia delle aree comuni demaniali marittime nonché nelle aree in gestione all'Autorità Portuale di Ravenna per gli esercizi 2011/2015, consistente nell'attività di pulizia delle aree pavimentate, nella manutenzione e pulizia delle aree verdi, nella raccolta, trasporto e smaltimento del materiale di risulta. L'appalto è prossimo all'aggiudicazione.
- Servizio di gestione e manutenzione delle aree demaniali marittime del porto canale di Ravenna nonché delle aree di proprietà e in uso all'Autorità Portuale di Ravenna - Triennio 2012/2014, finalizzato alla gestione ed al mantenimento in buono stato d'uso le aree demaniali e ed all'esecuzione degli interventi di manutenzione programmati e di quelli che si renderanno necessari. Il nuovo progetto tiene conto dell'incremento di beni in gestione e/o in proprietà dell'Autorità Portuale di Ravenna tra cui la propria sede amministrativa, l'area cd. "autotrasporti" in zona Bassette ed il nuovo Terminal Crociere.

## ***INTERVENTI IN MATERIA DI SICUREZZA, AMBIENTE E IGIENE DEL LAVORO***

### **SICUREZZA E IGIENE DEL LAVORO**

Nel corso del 2011 l'attività di vigilanza e controllo in riferimento alla sicurezza delle operazioni/servizi portuali svolta nell'area demaniale marittima di giurisdizione dell'Autorità Portuale è stata regolarmente espletata.

A completamento dell'attività di vigilanza e controllo, gli interventi in relazione a specifici lavori svolti su demanio marittimo.

Regolare e costante è stata l'attività prevista in attuazione degli impegni assunti all'interno dell'accordo con gli enti locali e le organizzazioni datoriali relativo all'individuazione ed all'adozione di regole mirate a contenere e ridurre le emissioni di polvere derivanti dalla movimentazione di merci polverulente.

Il Comitato Sicurezza ed Igiene del Lavoro ex art. 7 del d.lgs. 272/99 si è riunito proficuamente e con ampia partecipazione nel corso dell'anno.

Sono state svolte regolarmente le attività relative ai procedimenti attuativi di obblighi previsti dal d.lgs.272/99 (rilascio delle autorizzazioni alle attività di sabbatura delle navi, rilascio delle prescrizioni alle attività di pitturazione a spruzzo delle navi) e dalla L.84/94 (concessioni demaniali ed imprese portuali).

Costante è stata la partecipazione ai lavori del Comitato regionale di Coordinamento delle attività di prevenzione e vigilanza in materia di salute e sicurezza del lavoro, costituito dalla Regione ai sensi del DPCM 21/12/2007.