

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 2012.

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

L’International Monetary Fund (IMF), nel World Economic Outlook di gennaio 2013, indica che nel 2012 la crescita dell’economia mondiale è stata del 3,2%, mentre nel 2013 dovrebbe aumentare ad un tasso del 3,5% (- 0,1% rispetto alle stime di ottobre), e l’espansione del PIL mondiale dovrebbe rafforzarsi nel 2014 (+4,1%).

Secondo la Banca d’Italia, nella seconda metà del 2012 l’andamento dell’economia mondiale è rimasto debole. I flussi commerciali hanno ristagnato e nonostante i segnali di rafforzamento in alcuni paesi emergenti, nei mesi finali dell’anno, le prospettive di crescita globale sono rimaste soggette a considerevole incertezza. Quest’ultima è legata soprattutto all’evoluzione della crisi nell’area dell’euro e alla gestione degli squilibri del bilancio pubblico negli Stati Uniti, dove restano rischi sebbene sia stata scongiurata la repentina restrizione all’inizio di quest’anno (*fiscal cliff*). Nel corso del 2013 la ripresa dovrebbe rimanere fragile e caratterizzata da un’ampia eterogeneità tra aree e paesi; ma gli analisti condividono l’ipotesi che l’espansione del prodotto mondiale si intensificherà nel 2014.

Secondo l’IMF a deludere le aspettative è soprattutto l’area dell’euro, dove sono state riviste al ribasso (-0,3%) le previsioni di crescita per l’anno in corso rispetto ad ottobre 2012. L’eurozona accuserà un secondo anno di recessione, dopo un -0,4% per il 2012, per il 2013 si attende un -0,2%. L’anno prossimo invece dovrebbe crescere dell’1%. Nell’area dell’euro, infatti, l’attività economica ha continuato a perdere vigore nell’ultimo trimestre del 2012 a causa delle conseguenze delle tensioni finanziarie che hanno colpito, nel corso dell’anno, alcuni Paesi dell’area e degli effetti del necessario consolidamento dei bilanci pubblici che si sono trasmessi anche alle economie finora ritenute più solide.

Nel contesto europeo, l’Italia farà peggio della media dei Paesi UE, con una contrazione del prodotto interno lordo che nel 2012 è stata del 2,1% e nel 2013 sarà pari all’1%. La crescita dell’anno prossimo dovrebbe essere invece dello 0,5%.

Secondo la Banca d'Italia la fase recessiva dell'economia italiana è proseguita nella seconda metà dello scorso anno, e anche nei mesi iniziali del 2013 non emergono segnali di un'inversione; un ritorno a ritmi modesti di crescita potrebbe osservarsi nel secondo semestre. Tuttavia, dato che la domanda interna si è contratta, riflettendo la perdurante debolezza dei consumi delle famiglie e degli investimenti fissi lordi, è stato fondamentale il contributo della domanda estera che ha attenuato il calo del PIL.

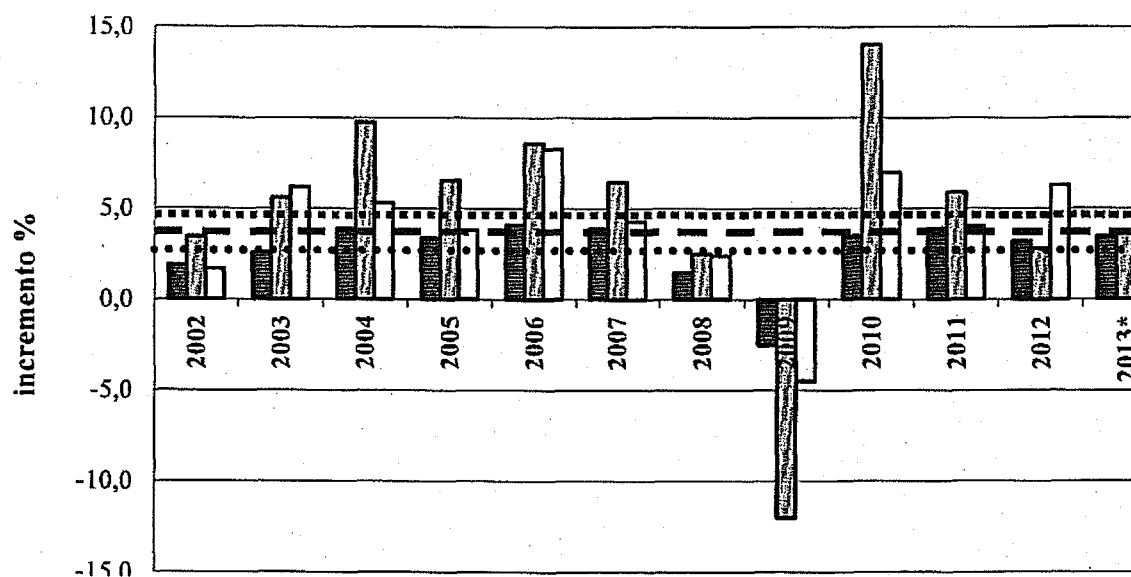
Andamento economia mondiale (gennaio 2013)

	2010	2011	2012	2013*	2014*
<u>Prodotto interno lordo</u>					
Mondo	5,2	3,9	3,2	3,5	4,1
Economie Avanzate	3,2	1,6	1,3	1,4	2,2
USA	3,0	1,8	2,3	2,0	3,0
Area euro	1,9	1,4	-0,4	-0,2	1,0
Germania	3,6	3,1	0,9	0,6	1,4
Francia	1,4	1,7	0,2	0,3	0,9
<i>Italia</i>	<i>1,5</i>	<i>0,4</i>	<i>-2,1</i>	<i>-1,0</i>	<i>0,5</i>
Spagna	-0,1	0,4	-1,4	-1,5	0,8
Gran Bretagna	2,1	0,9	-0,2	1,0	1,9
Giappone	4,4	-0,6	2,0	1,2	0,7
Russia	4,0	4,3	3,6	3,7	3,8
Cina	10,4	9,3	7,8	8,2	8,5
India	9,9	7,9	4,5	5,9	6,4
Brasile	7,5	2,7	1,0	3,5	4,0
<u>Commercio Estero</u>					
Mondo	12,7	5,9	2,8	3,8	5,5

Fonte: IMF; * stima

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 più che dimezzata nel 2011 (+5,9%) per poi scendere al 2,8% nel 2012. La tendenza negativa dovrebbe terminare e per il 2013 e 2014 sono previsti rispettivamente un +3,8% e un +5,5%.



Fonte: WTO, IMF, Unctad; * stima

Secondo l'ISTAT per l'Italia il commercio estero, nel 2012, è diminuito in termini di volumi dello 0,5% per le esportazioni e del 9,4% per le importazioni. In particolare per l'export gli scambi in volume con i Paesi UE sono diminuiti del 3,6%, mentre con i Paesi non UE sono aumentati del 3,2%; mentre per l'import gli scambi con i Paesi UE sono diminuiti dell'8,6%, e con i Paesi non UE si è registrato un -10,1%. In termini di valori, invece, per le esportazioni si è registrato un +4,2%, mentre per le importazioni c'è stato un aumento del 4,1%.

Il trasporto marittimo risente inevitabilmente dell'andamento economico mondiale, ma i tassi di crescita rimangono sempre più alti; infatti nel 2012, secondo le previsioni dell'UNCTAD, nel mondo sono state trasportate via mare 9.297 milioni di tonnellate di merce, con un aumento rispetto all'anno precedente del 6,3%. Gli incrementi principali si sono registrati per il petrolio e derivati e per le merci in container, pari rispettivamente a +8,5% e a +8,2%. Sempre secondo la medesima fonte i volumi trasportati hanno ampiamente superato i volumi precedenti alla crisi del 2009 (+13% rispetto al 2008).

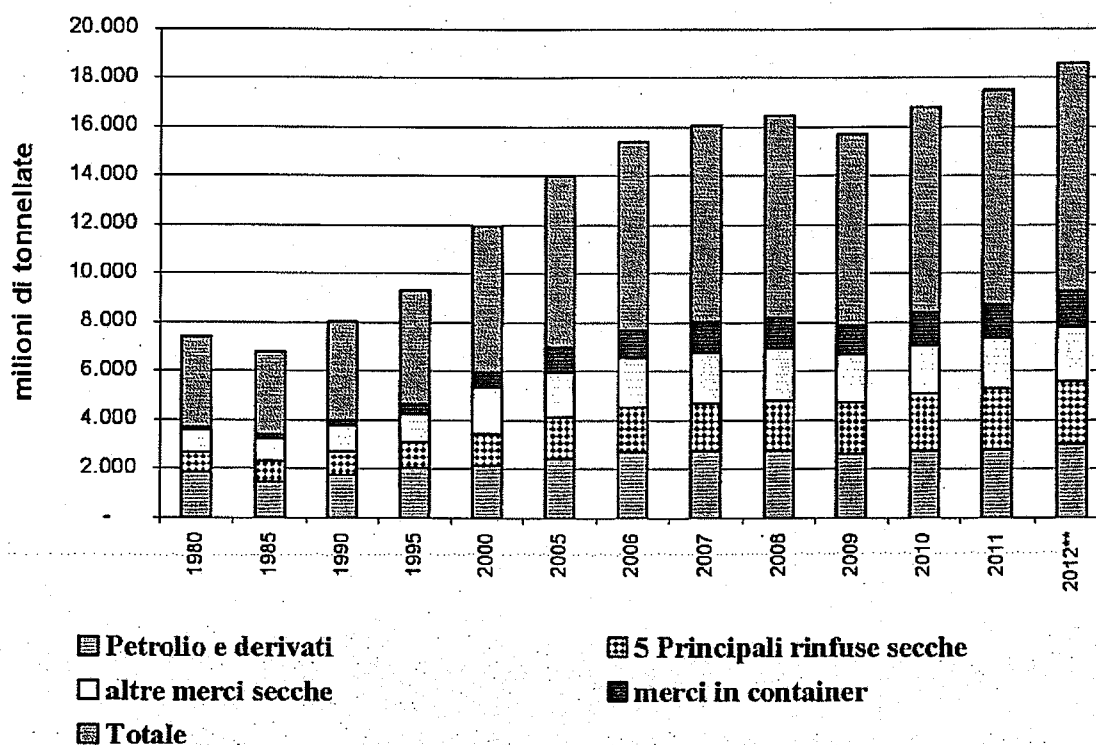
Serie storica trasporto marittimo mondiale (milioni di tonnellate)

	2008	2009	2010	2011	2012**
Petrolio e derivati	2.742	2.642	2.752	2.796	3.033
5 Principali rinfuse secche *	2.059	2.094	2.333	2.477	2.547
altre merci secche	2.109	1.921	1.976	2.090	2.219
merci in container	1.319	1.201	1.347	1.385	1.498
Totale	8.229	7.858	8.408	8.748	9.297

Fonte: Unctad

* minerali ferrosi, minerali non ferrosi, cereali, carbone, concimi; ** stima

Traffico marittimo mondiale



Fonte: Unctad

Il peso dei prodotti petroliferi nei 30 anni esaminati si è progressivamente contratto passando dal 51% al 32,6% del paniere merceologico, mentre ha acquisito un peso rilevante il trasporto di merci in contenitori arrivato nel 2012 alla quota del 16,1%.

A livello europeo i porti principali mostrano per il 2012 segnali di modesta crescita oppure di contrazione sia per i quantitativi di merce movimentata sia per il traffico container.

Movimentazione merce e container nei principali porti europei

	TOTALE 2011	TOTALE 2012	2012 vs 2011	container 2011	container 2012	2012 vs 2011
	(milioni di tonnellate)		Variaz. %	(milioni di TEUs)		Variaz. %
Rotterdam	434,6	442,1	1,7%	11,8	11,9	0,1%
Anversa	187,2	183,8	-1,8%	8,7	8,6	-0,4%
Amburgo	132,2	130,9	-1,0%	9,0	8,6	-1,7%
Marsiglia	88,07	85,6	-2,8%	0,9	1,1	12,0%
Brema/Bremerhaven	80,6	84,0	4,2%	5,9	6,1	3,4%
Porti spagnoli	442,9	460,8	4,0%	13,9	14	1,0%

Fonte: stampa specializzata

Rotterdam, con oltre 442 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, anche se insidiata dal porto tedesco di Brema/Bremerhaven.

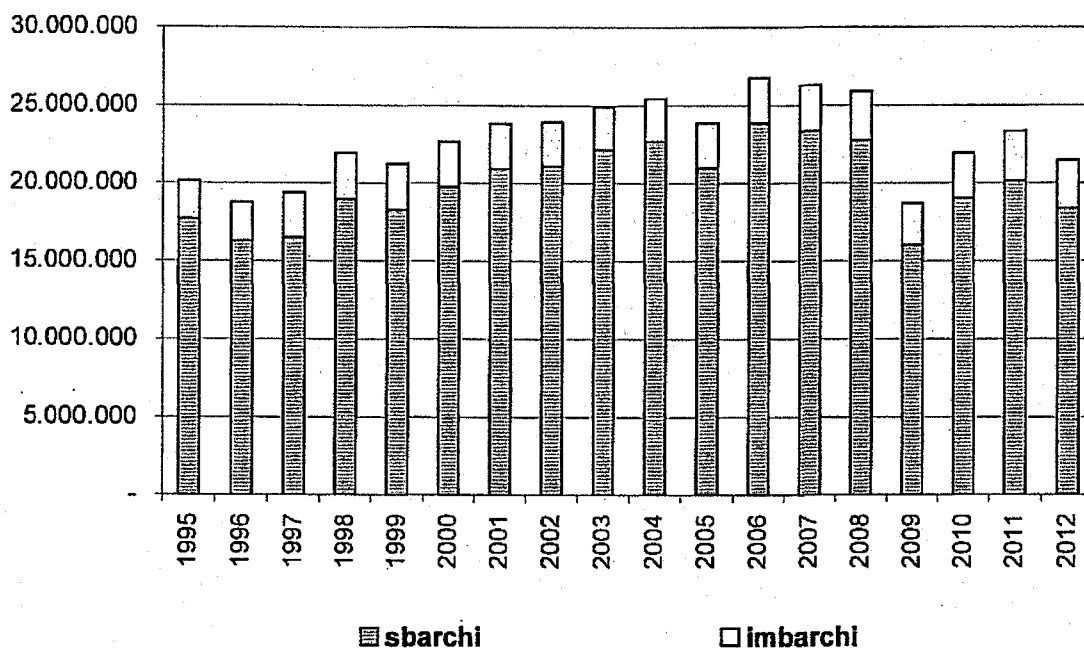
L'inquadrimento della portualità italiana ha riscontrato nella maggioranza dei casi segnali negativi per il traffico merci e, fatte alcune eccezioni, per i contenitori.

Traffico merci e container nei principali porti italiani - anno 2012

Porti	Traffico merce (migliaia di tonnellate)		Variazione % 2012 vs 2011	Container (TEUs)		Variazione % 2012 vs 2011
	2012	2011		2012	2011	
Genova	50,21	50,39	-0,4%	2.064.806	1.847.102	11,8%
La Spezia	15,44	17,06	-9,5%	1.247.218	1.307.274	-4,6%
Livorno	27,40	29,67	-7,6%	549.000	593.641	-7,5%
Savona	13,10	14,65	-10,3%	75.392	170.427	-55,8%
Napoli	20,04	20,06	-7,0%	546.818	526.768	3,8%
Palermo	6,18	8,55	0,5%	n.d.	n.d.	
Cagliari	35,40	35,83	-1,3%	621.536	613.933	1,2%
Trieste	49,20	48,24	2,0%	408.023	393.195	3,8%
Venezia	25,40	26,32	-3,4%	429.893	458.363	-6,2%
Monfalcone	3,72	3,47	7,2%	n.d.	n.d.	
Ravenna	21,47	23,34	-8,1%	208.152	215.336	-3,3%
Ancona	7,90	8,41	-5,5%	142.213	120.674	17,9%
Taranto	34,90	40,8	-14,4%	263.461	604.404	-56,4%
Gioia Tauro	n.d.	n.d.		2.720.000	2.305.000	18,0%

Nel settore contenitori va segnalata la buona prestazione di Genova e Gioia Tauro, mentre per gli altri scali italiani nel settore container i segnali sono stati piuttosto negativi.

Anche per il porto di Ravenna, il 2012 ha registrato un segno negativo: con 21.460.479 tonnellate di merce, 1.883.138 tonnellate in meno rispetto allo scorso anno (-8,1%), ha riportato il traffico del porto ai livelli precedenti al 2000.



Un segnale piuttosto positivo si è registrato nel IV° trimestre, con un +4,6% rispetto all'anno precedente, mentre durante il resto dell'anno il trend è sempre stato negativo (-10,6% nel I° trimestre, -9,1% nel II° trimestre e -12,3% nel III° trimestre).

Il risultato del porto si inquadra in un contesto economico in cui il commercio internazionale dell'Italia è diminuito in termini di volumi soprattutto per le importazioni.

Il numero di navi attraccate è stato di 3.159, ovvero 297 in meno rispetto allo scorso anno.

Analizzando le tipologie di merce emerge che le merci secche sono calate del 10,0% (-2,7% le rinfuse solide e 20,6% le merci varie non unitizzate).

Fra queste la diminuzione più consistente è stata per i prodotti metallurgici, soprattutto coils, che hanno chiuso il 2012 con 4,05 milioni di tonnellate, ovvero 1,23 in meno rispetto allo scorso anno e con una perdita del 23,1%. Tale contrazione è in linea con quanto rilevato da Federacciai nei primi dieci mesi dell'anno, infatti l'import del comparto a livello nazionale, ha registrato un -22,1%. Il calo per il nostro porto è imputabile proprio ai Paesi che negli anni scorsi erano i principali referenti, ovvero Turchia, Cina, Ucraina e Germania, da cui sono arrivate 1,25 milioni di tonnellate in meno. I Paesi, invece, da cui sono stati importate le quantità più significative di coils sono stati Germania, Russia e Corea del Sud.

La movimentazione di minerali greggi e materiali da costruzione, con 4,38 milioni di tonnellate movimentate, continua a rappresentare il comparto più significativo per le merci secche. Il calo del 4,3% di tale merceologia è ovviamente legato alla crisi dell'edilizia che si protrae dall'inizio della crisi economica. In particolare le materie prime per le ceramiche, che rappresentano l'80% della categoria, sono calate 3,3%. Il risultato negativo trova riscontro nei dati di Confindustria Ceramica, che, per i primi nove mesi, indicano una diminuzione del 7,2% per i metri quadrati venduti (-3,3% per l'export e -17% per le vendite in Italia). Inoltre, da una prima stima dell'Associazione, il 2012 si è chiuso con un calo della produzione compreso tra il 6% e il 7%.

In flessione anche i prodotti agricoli passati da 1,32 a 1,24 milioni di tonnellate (-6,1%). Il calo è da imputarsi perlopiù alla minore importazione di frumento (174 mila tonnellate in meno) soprattutto da Ucraina e Russia.

In aumento di oltre 100 mila tonnellate (+7,7%), invece, i concimi grazie ad un significativo aumento di quantitativi importati dall'Ucraina, diventato peraltro il principale Paese di importazione sopravanzando l'Egitto,

Per quanto riguarda le rinfuse liquide, si è registrato una diminuzione sia dei prodotti petroliferi, pari a 96 mila tonnellate (-3,8%), che dei prodotti chimici, pari a oltre 235 mila tonnellate (-16,4%), mentre per le derrate alimentari liquide risulta una crescita di 100 mila tonnellate (+12,2%), grazie all'incremento delle importazioni di oli vegetali (soprattutto da Indonesia, Egitto, Russia e Ucraina), di mosto d'uva (soprattutto dalla Spagna) e di melassa e burlanda (soprattutto dall'Egitto).

Movimentazione in leggera contrazione anche per il traffico container che è stato pari a 208.152 TEUs, il 3,3% in meno rispetto allo scorso anno. In particolare per i container pieni si è registrato un calo di 12.450 TEUs (-7,5%), mentre per i vuoti c'è stato un aumento di 5.266 TEUS (+10,7%).

Sempre per i container la quota del transhipment è risultata inferiore al 4% e il movimentato via ferrovia pari all'11%.

Diminuisce il traffico delle autovetture che sono risultate 15.501 unità rispetto alle 15.739 dello scorso anno (-1,5%).

Sulla linea Ravenna-Catania sono stati movimentati complessivamente 25.405 trailer, 2.478 (-8,9%) in meno rispetto allo scorso anno, mentre per la Ravenna-Brindisi si sono registrati 404 trailer. Dal mese di novembre, è operativa accanto alla linea Ravenna-Catania della CIN/Tirrenia, anche la linea della Grimaldi Ravenna-Brindisi-Catania e ciò ha contribuito ad invertire la tendenza negativa registrata durante i primi dieci mesi dell'anno in cui – causa problemi di manutenzione al naviglio in servizio – sono stati effettuati diversi viaggi in meno rispetto allo scorso anno. Nei mesi di novembre e dicembre, infatti, le due linee insieme hanno movimentato quasi 6.000 trailer, 1.800 in più rispetto agli stessi due mesi del 2011 e quasi mille in più rispetto alla media mensile del 2012.

I croceristi sono stati 100.379, in calo del 35,8% rispetto allo scorso anno, di cui 63.699 (-41,0%) in transito e 36.680 (-24,1%) home port.

In termini di origine/destinazione, la quota complessiva di traffico con i paesi affacciati al Mediterraneo e Mar Nero è pari al 75,1% del totale portuale, superiore di quasi il 3%, rispetto allo scorso anno. All'interno del traffico di Short Sea Shipping, la componente relativa al cabotaggio nazionale, con 5,2 milioni di tonnellate movimentate, ha rappresentato il 24,2% del traffico totale.

Da un'analisi del foreland marittimo del porto emerge che i Paesi che hanno fatto registrare le principali variazioni positive nel 2012 sono stati Ucraina (+226 mila tonnellate), Francia (+188 mila) e Bulgaria (+105 mila); mentre i cali più consistenti riguardano Turchia (-710 mila), Cina (-421 mila) ed Argentina (-341 mila).

ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Il 2012 è stato un anno complesso e contraddittorio, non solo per lo specifico delle attività del porto di Ravenna e di questa Autorità Portuale, ma anche per problematiche ben più generali.

Certo i traffici portuali – quello di Ravenna in modo particolare – hanno risentito di un andamento recessivo dell'economia italiana di durata e portata senza precedenti dalla ricostruzione. Tale andamento colpisce il porto di Ravenna in quanto principale punto di accesso marittimo per le materie prime dei bacini industriali e agroalimentari della Regione e di parte della pianura padana, in settori particolarmente colpiti dalla recessione: dall'edilizia al metalmeccanico, dal settore ceramico alla zootecnia. I dati di traffico sono lo specchio fedele di tale tendenza. Riassuntivamente si può dire che il parziale recupero avvenuto nel 2011 è stato interrotto bruscamente, e solo verso la fine dell'anno 2012 si è avviata una nuova timida inversione di tendenza. Il dato annuale segnala una flessione complessiva di 1.883000 T pari all' 8,07%. Nel settore container si è passati da 215.336 del 2011 a 208.152 del 2012, con un calo del 3,34%, come pure è in calo il traffico di trailer con navi ro-ro, passate da 28.595 a 26.259 (-8,2%).

A fronte di questa problematica situazione l'Autorità Portuale di Ravenna ha reagito su alcuni fronti. In primo luogo accelerando l'azione per giungere alla conclusione della progettazione preliminare del progetto di escavo dei fondali e di realizzazione del nuovo Terminal Container, cosa positivamente avvenuta nella prima metà dell'anno. In secondo luogo la lunga e faticosa iniziativa per vedere tale progetto approvato dal CIPE e finanziato, cosa che è finalmente avvenuta nella seduta del 26.10.2012. Si segnalano, al proposito alcuni fatti significativi: la rapida e positiva conclusione della conferenza di servizi indetta dal CIPE per esaminare il progetto citato, il lungo e travagliato iter di approvazione del progetto *dopo* la conclusione rapida e positiva della conferenza citata, la costante incertezza sul finanziamento a causa delle precarie condizioni della finanza pubblica e delle conseguenti misure di contenimento. Oltre a ciò, si segnalano le macroscopiche incongruenze tra la difficoltà e lunghezza dell'iter riguardante Ravenna (punteggiata di successive e ripetute richieste di integrazioni, approfondimenti, ecc) e la subitanea approvazione da parte del Parlamento di cospicui finanziamenti per una parte del faraonico progetto di un porto vicino di cui non risulta siano state completate le procedure ambientali. Ciò ha portato l'Autorità Portuale ad esprimere una critica serrata a tali metodologie. Critica che si è estesa anche alla insufficiente attività della Associazione di rappresentanza dei Porti, per contrastare tali metodi, come pure per contrastare altre questioni che hanno fortemente penalizzato le Autorità Portuali come taluni provvedimenti di limitazioni di spesa emessi dal Governo.

In secondo luogo l'Autorità Portuale di Ravenna si è fortemente impegnata nella velocizzazione e semplificazione dei servizi pubblici di controllo. In particolare ha seguito e coordinato la progressiva realizzazione del Port Community System, utilizzando i finanziamenti europei del Progetto ITS, come descritto specificamente più oltre.

L'Autorità Portuale di Ravenna ha inoltre svolto una intensa azione in raccordo con la Direzione Centrale delle Dogane e con l'Ufficio di Ravenna per poter giungere alla realizzazione in via sperimentale dello "Sportello Unico Doganale", oltre che di supporto agli operatori per cercare di sbloccare nodi finora non sciolti riguardanti il funzionamento (organici, procedure, ecc) di una serie di servizi pubblici di controllo che pregiudicano la piena competitività del porto.

Si segnalano inoltre le iniziative intraprese, senza i risultati sperati, per dare nuovo impulso e correggere gli indirizzi di azione di NAPA (North Adriatic Ports Association). Dopo un promettente avvio che ha segnato positivi risultati in termini di riconoscimenti europei (corridoio Adriatico Baltico e coreports), le incertezze sulla *mission* della associazione, i contrasti (di ruolo e di iniziative) tra i suoi componenti, la dispersione di azioni, hanno portato l'Autorità Portuale di Ravenna a porsi criticamente nei confronti di NAPA, senza escludere una uscita da essa.

Si segnalano infine le complesse problematiche affrontate da Autorità Portuale di Ravenna riguardo ad una importante concessione demaniale non strettamente portuale commerciale, ma di grande significato per la valorizzazione del Demanio e per la portualità turistica. Ci si riferisce all'approdo turistico "Marinara" dato in concessione nel 2005 a norma del DPR 509/97 alla Soc. SEASER e realizzato per oltre il 90% delle previsioni (posti barca, strutture a mare e insediamenti a terra per destinazioni abitative, commerciali, di servizio).

Il fallimento del socio di maggioranza di SEASER, il successivo affidamento di essa alla curatela fallimentare, le difficoltà finanziarie del concessionario stesso, hanno portato l'Autorità Portuale di Ravenna a seguire con particolare costanza gli eventi per evitare un degrado dell'iniziativa e con ciò una perdita di valore di beni demaniali.

Tale costante attenzione si è svolta nello scrupoloso rispetto delle proprie competenze, in costante rapporto con le altre istituzioni variamente interessate e nei confronti del concessionario stesso. Si confida che nel 2013 il problema possa trovare soluzione.

INVESTIMENTI PER INTERVENTI

L'Ente, nel corso del 2012, cercando di recuperare dalla crisi economica che ha determinato una contrazione in tutti i settori, ha proseguito nella propria politica di investire sempre di più sui fattori di sviluppo dello scalo attraverso la progettazione e la realizzazione degli interventi considerati prioritari ed essenziali per lo sviluppo del porto di Ravenna.

Primo fra tutti l'approfondimento dei canali Candiano e Baiona a -13,50 mt., l'adeguamento delle banchine operative esistenti e la realizzazione del nuovo terminal in Penisola Trattaroli, il cui progetto preliminare è stato approvato in linea tecnica ed economico-finanziaria dall'Autorità Portuale con Deliberazione Presidenziale n. 50 del 16.07.2012.

Con il contributo pubblico di 60 milioni assegnato dal C.I.P.E. (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) a sostegno della realizzazione delle opere strategiche di cui alla c.d. "Legge Obiettivo" (Legge n. 443/01) e l'impiego di fondi propri dell'Autorità Portuale per i restanti 77 milioni circa, a valere in parte su risorse derivanti dalla cessione di *asset* ed altre risorse proprie nella disponibilità dell'Ente e con le risorse derivanti all'Autorità Portuale da operazioni di indebitamento a m.l.t., già in parte stanziato sulle pertinenti voci del Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2013, sarà possibile realizzare i primi due stralci funzionali del progetto, che prevedono l'approfondimento a -13.50 m s.l.m.m. del canale Candiano fino a Largo Trattaroli, l'approfondimento del canale Candiano a -12.50 m s.l.m.m. fino alla banchina "Marcegaglia" e a -11.50 m s.l.m.m. fino alla darsena S.Vitale, nonché del canale Baiona e la realizzazione della nuova banchina destinata a terminal container.

Onde poter provvedere alla redazione del progetto definitivo del 1° e 2° stralcio, sono state pose in atto ed assunte le necessarie determinazioni nei confronti di enti pubblici e privati, anche con riferimento all'acquisizione di tutti i pareri, permessi, autorizzazioni, nulla osta e quant'altro necessari alla realizzazione delle opere.

L'opera, già prevista dal nuovo Piano Regolatore Portuale approvato dall'Autorità Portuale e dal Programma Triennale dei lavori, è molto attesa dagli operatori portuali poiché consentirà allo scalo oltre che l'entrata in porto di navi di maggiori dimensioni, anche la possibilità di guadagnare competitività ed ampliare il proprio mercato di riferimento.

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

Tra questi:

- il progetto per l'installazione di una turbina eolica ad asse orizzontale nella prima piazzola sita lungo la diga foranea nord a Porto Corsini, in virtù dell'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. L'intervento prevede la realizzazione di tutte le opere edili ed impiantistiche necessarie per garantire la corretta installazione della turbina, quali le fondazioni in cemento armato dell'aereogeneratore e i nuovi cavidotti, con relativa posa di cavi elettrici, che dal punto di consegna individuato dall'Ente gestore collegano il quadro elettrico.
- l'intervento di sistemazione di piazzali in aree demaniali, che prevede il ripristino o la nuova realizzazione del manto bituminoso in due aree demaniali: la prima ubicata nell'avamposto di Porto Corsini, presso il nuovo pontile per navi da crociera, adeguando, altresì, la viabilità al terminal crociere in conseguenza all'aumento del traffico veicolare; la seconda presso lo stabilimento Bunge, anch'esso sito nelle vicinanze di Porto Corsini;
- i lavori di messa in sicurezza per l'apertura ai cittadini della testata Darsena di città, che prevedono un primo significativo intervento per la realizzazione delle opere indispensabili a rendere fruibile le aree di banchina che delimitano lo specchio d'acqua della testata del Candiano, al fine di permettere ai cittadini, dopo la dismissione del circuito doganale, di accedervi e muoversi in sicurezza. L'opera si pone come un segnale di ricongiungimento della Darsena con la città, in attesa di un progetto complessivo di recupero dell'intero sedime delle banchine, che dovrà estendersi per tutto l'ambito della Darsena di città fino al ponte mobile.

I lavori saranno svolti dall'Autorità Portuale ai sensi della Convenzione Quadro del 13.10.2010 stipulata fra Comune di Ravenna e Autorità Portuale per la realizzazione di interventi condivisi volti al miglioramento della viabilità e finalizzati allo sviluppo dell'attività portuale secondo la quale, relativamente agli interventi concordati nell'ambito di applicazione della stessa, l'Autorità Portuale si fa carico degli oneri finanziari ed assume la funzione di stazione appaltante avvalendosi, ai sensi dell'art.90, co.1 lett. c) del D.Lgs. 163/2006, degli uffici tecnici del Servizio Strade del Comune di Ravenna per la progettazione e, compatibilmente alle risorse interne disponibili, per il ruolo di Direzione Lavori.

Sono stati, inoltre, portati a termine i lavori di adeguamento banchine operative – 1° stralcio – Banchina Bunge e praticamente conclusi i lavori relativi al 1° lotto del 2° stralcio San Vitale nonché affidati il 2° e 3° lotto dell'intervento di Adeguamento Banchine Operative - 2° stralcio San Vitale alla stessa ditta che ha eseguito le opere del 1° lotto, come previsto in sede di gara d'appalto.

Nel corso del 2012 è proseguito l'impegno congiunto tra Autorità Portuale, Amministrazioni locali e soggetti privati finalizzato alla realizzazione di interventi di interesse comune, connessi allo sviluppo e alla valorizzazione dell'attività portuale.

A tale proposito si segnala la sottoscrizione di alcuni accordi:

- la Convenzione firmata in data 31.10.2012 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Emilia – Romagna Marche e l'Autorità Portuale di Ravenna, che definisce i rapporti e la collaborazione tra i due Enti ai fini della realizzazione dei "Lavori di salpamento del manufatto per l'accesso provvisorio al molo Guardiano destro del canale Candiano in Marina di Ravenna".

Con la sottoscrizione di tale atto, l'Autorità Portuale si avvarrà, ai sensi dell'art. 33, comma 3 del D.Lgs.vo 163/2006, della collaborazione del Provveditorato OO.PP. e del suo supporto tecnico-amministrativo per l'assolvimento delle funzioni e dell'attività di Stazione Appaltante.

- L'Atto integrativo al Protocollo preliminare di intesa, sottoscritto in data 24.06.2009 tra Comune di Ravenna, Regione Emilia Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, FS – sistemi urbani e Autorità Portuale di Ravenna, per l'«Attuazione del P.S.C. vigente per il riassetto funzionale dell'ambito ricompreso tra la città e il porto e per il rilancio della cerniera urbana della stazione FS nel quadro della formazione del POC della Darsena di città». Fermo restando la condivisione degli obiettivi e degli impegni assunti nel Protocollo preliminare di intesa già sottoscritto, si è ritenuto indispensabile aggiornare le modalità attuative dello stesso al fine di renderlo maggiormente operativo ed efficace, in considerazione delle novità intercorse ed in particolare alla luce delle risultanze dello studio di fattibilità relativo al sottopassaggio carrabile tra viale Pallavicini e Via Darsena presso la Stazione Ferroviaria di Ravenna sviluppato dall'Area Infrastrutture Civili del Comune di Ravenna, nonché in relazione all'esigenza di meglio coordinare e sincronizzare i contenuti POC tematico della Darsena di città, in fase di redazione, con quelli relativi agli elementi che emergeranno dagli approfondimenti relativi al riassetto della stazione FS come cerniera urbana tra città storica e Darsena di città e del suo intorno. L'atto integrativo, approvato dall'Autorità Portuale con Delibera Presidenziale n. 67 del 29.10.2012, è stato sottoscritto il 24.01.2013.

Nell'ambito della realizzazione del cosiddetto "porto crociere", è proseguito, poi, l'impegno dell'Autorità Portuale finalizzato alla realizzazione di interventi per la valorizzazione dell'area nonché alla progettazione urbanistica per la realizzazione dei servizi a terra della darsena crociere, in attesa che si creino le condizioni per la realizzazione dell'intero piano urbanistico attuativo (PUA) interessante l'avamposto di Porto Corsini.

Sono stati, infatti, affidati incarichi tecnici volti ad attuare, nella parte a terra dell'area prospiciente il pontile, entro il 2014, i servizi all'attività crocieristica, tramite l'adeguamento della strumentazione urbanistica vigente del Comune di Ravenna, in particolare le Previsioni del Piano Operativo Comunale vigente (POC 2010-2015) e quant'altro occorra in termini di progettazione urbanistica per la realizzazione e la piena funzionalità di detti servizi, la valorizzazione della sistemazione paesaggistica, con la redazione del rapporto di Val. S.A.T. e dello studio di incidenza e opere di compensazione ambientale, da effettuarsi valutando gli effetti generati dalle previsioni del Progetto Unitario sui vicini siti.

Parallelamente a quelle che sono le azioni finalizzate al consolidamento ed allo sviluppo del posizionamento del porto di Ravenna in Italia e nel mondo, l'Autorità Portuale ha proseguito lo sforzo di dare continuità a tutte quelle azioni, da alcuni anni intraprese, mirate ad innalzare il livello di sicurezza del lavoro in porto e a garantire un sempre maggiore rispetto dell'ambiente e della qualità delle imprese e del lavoro.

La progressiva realizzazione delle opere in programma ha visto la conclusione di investimenti finalizzati a garantire ed a mantenere gli standard di security portuale sinora attuati nell'ambito del Piano di security del Porto, quali il completamento delle delimitazioni in ambito portuale a seguito dell'introduzione di nuove Port Facilities non inizialmente previste.

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 ammontava a € 150.000,00, mentre per la manutenzione straordinaria la dotazione del relativo capitolo ammontava complessivamente a € 3.000.000,00.

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 2012 ha riguardato principalmente i seguenti interventi:

- o Variante alla manutenzione dei fondali del porto canale di Ravenna
- o Servizio di gestione, manutenzione e razionalizzazione degli impianti di illuminazione, segnalazione e controllo nel porto canale di Ravenna – esercizi 2006/2014

Sono stati, inoltre, affidati i seguenti appalti:

- *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;
- *Ponte mobile di Ravenna - adeguamento viabilità carrabile e ciclabile dalla rotonda Finlandia alla rotonda Belgio*, in considerazione della necessità di adeguare la viabilità di accesso al ponte mobile in conseguenza del traffico di mezzi leggeri e pesanti che usufruiscono della nuova struttura;
- *Apprestamenti per la sicurezza della navigazione e dell'ormeggio in avamposto*, finalizzato a migliorare la sicurezza della navigazione in ambito portuale e la sicurezza dell'ormeggio presso la cd. "Darsena crociere" a Porto Corsini;
- *Demolizione e fedele ricostruzione di edificio sito a Marina di Ravenna in piazzale Adriatico n. 11, angolo via Don G. Verità*, al fine di adempiere all'azione finalizzata alla valorizzazione ed allo sviluppo dei beni demaniali all'interno della propria circoscrizione, oltre che per poter essere adeguato alle esigenze di questa Autorità Portuale.

Approvato il progetto relativo al *Servizio di gestione e manutenzione del nuovo Ponte mobile per l'attraversamento sul Canale Candiano in Ravenna - esercizi 2013-2015*, onde procedere con una nuova procedura per l'appalto del servizio di sorveglianza e di gestione al fine di non interrompere l'erogazione continuativa.

Concluso l'intervento di *Realizzazione di un nuovo collegamento ciclabile e pedonale su via Antico Squero dall'incrocio di via Darsena all'innesto di via Salona*.

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

Nel corso del 2012 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 sabbiatura 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.

PROTOCOLLO D'INTESA PER LA PIANIFICAZIONE DEGLI INTERVENTI SULLA SICUREZZA DEL LAVORO NEL PORTO DI RAVENNA

Con il coordinamento del Direttore operativo è stata data continuità attuativa al protocollo ed in particolare si è dato avvio ai lavori relativi al progetto di ricerca sul rischio chimico curato dall'Università degli studi di Bologna e partecipato alla stesura degli accordi per l'estensione di alcune delle misure previste dal protocollo stesso alle attività di servizi .

AMBIENTE

Nell'ambito degli obblighi previsti dal d.lgs. 182/03 in materia di rifiuti prodotti dalle navi si evidenzia che il controllo sui concessionari dei servizi di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi si è svolto con regolarità.

Nel primo semestre dell'anno è stato aggiudicato il servizio quadriennale di pulizia degli specchi acquei che è stato svolto con regolarità da parte della società concessionaria.

Si è conclusa positivamente la verifica, secondo le ISO 14001:2004, da parte dell'ente di certificazione DNV per il mantenimento del sistema di gestione ambientale dell'Autorità Portuale.

In attuazione del "Protocollo per il miglioramento della qualità dell'aria in ambito portuale", il gruppo di lavoro ha prodotto le risultanze derivanti dalla elaborazione dei dati della campagna di monitoraggio di polveri in area portuale.