

		Manutenzione straordinaria argine canale Piombone in					•	
17		prossimità Fabbrica Vecchia	L. 385.000.000					
18		Sistemazione banchine e opere di urbanizzazione in zona Trattaroli	L. 6.726.000.000			•		
19		Potenziamento della illuminazione del canale Candiano - 1° stralcio	L. 1.600.000.000	•				
20		Allargamento e rafforzamento molo guardiano dx del canale in Marina di Ravenna - 2° stralcio prima fase	L. 9.264.000.000	•				
21		Allargamento del canale mediante scavo in destra nella zona Largo Trattaroli	L. 8.795.000.000	•				
22		Difese di sponda in Largo Trattaroli di sinistra in corrispondenza con la banchina Enichem	L. 21.800.000.000	•				
23		Allargamento del canale Candiano nel Tratto compreso tra l'abitato di Marina di Ravenna e la confluenza con il canale Piombone	L. 48.789.292.310			•		
24		Escavo dell'intero porto canale dall'imboccatura fino alle darsene San Vitale alle Profondità previste dal PRP						
	24,1	Intervento urgente e straordinario	L. 650.000.000	•				
	24,2	Approfondimento e adeguamento al PRP del canale navigabile in avamposto 1° stralcio	L. 2.314.000.000	•				
	24,3	Servizio di noleggio mezzi effossori per il dragaggio del porto canale a -10,50 mt	L. 11.800.000.000			•		
	24,4	Costruzione argine in tubi flessibili avamposto Nord a Porto Corsini	L. 280.873.000	•				
	24,5	Costruzione dell'argine nell'avamposto nord del porto canale a Porto Corsini	L. 600.000.000	•				
	24,6	Approfondimento e adeguamento al PRP del canale navigabile in avamposto 2° stralcio	L. 2.500.000.000					•
	24,7	Approfondimento del canale Candiano in corrispondenza della darsena San Vitale e Largo Trattaroli	L. 4.500.000.000					•
25		Sistemazione della banchina sinistra in corrispondenza della banchina ex Cabot	L. 15.940.000.000					•

26	Opere di protezione a mare di Porto Corsini	L. 19.800.000.000						●
27	Adeguamento strada Baiona e viabilità di raccordo (cofinanziamento Comune RA)	L. 23.830.000.000						●
28	Banchina operativa in località Trattaroli in destra canale Candiano prolungamento lato mare	L. 8.080.000.000						●
29	Banchina operativa in località Trattaroli in destra versante canale Piombone	L. 8.310.000.000						●
30	Banchina operativa in zona Piombone	L. 4.310.000.000						●
31	Prolungamento della dorsale ferroviaria in sinistra del Candiano	(quota autorità) L. 1.500.000.000						●

(*) Vengono riportati anche nella successiva tabella degli interventi inseriti nel P.O.T. 2000-2002

Con riguardo alla natura dei lavori, può notarsi come, a seguito della messa a disposizione dell'Autorità di una consistente mole di risorse pubbliche - provvista di cui viene dato correttamente atto nello stesso nuovo P.O.T.⁵⁹- si è passati da opere di adeguamento infrastrutturale interno al porto (fondali, larghezza del canale, illuminazione, manutenzioni, ecc.) ad iniziative di maggiore complessità, spesso concertate con altri enti, finalizzate al miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari esterni al porto, all'incentivo a nuovi insediamenti portuali/industriali, ad un miglior rapporto città/porto e ambiente/porto.

Alcune delle iniziative sono condotte nell'ambito di specifiche intese istituzionali, tra le quali merita menzione il Programma speciale dell'Area portuale di Ravenna (accordo di programma sottoscritto nel luglio 1999 con la regione e diversi altri enti) che mette a disposizione circa 63 miliardi attraverso una serie integrata di azioni⁶⁰; degli interventi che comportano l'impegno diretto dell'Autorità si segnalano:

- realizzazione di un terminal traghetti e passeggeri, per il quale l'Autorità sta provvedendo alla sistemazione delle banchine ed alle opere di urbanizzazione;
- riqualificazione urbana della Darsena di città alla quale l'Autorità, a seguito degli accordi raggiunti con il Comune di Ravenna, contribuirà soprattutto attraverso la sistemazione delle banchine pubbliche in altri siti e consentendo in tal modo la dismissione delle attuali e la loro trasformazione in aree urbane;
- escavo fondali in zona Piombone che si integra con il risanamento ambientale della prospiciente pialassa e la separazione tra parte portuale e parte naturale⁶¹.

⁵⁹ Paragrafo 4, pag.7

⁶⁰ Si tratta di interventi che vanno dall'incentivo a nuovi insediamenti nelle aree industriali, a interventi ambientali nelle due pialasse, che interessano direttamente il porto.

⁶¹ Nei mesi scorsi è stato acquisito il progetto preliminare e si sta ora procedendo all'incarico per la progettazione definitiva per la quale la quota a carico dell'Autorità è di 80 milioni.

Dalla considerazione della consistenza finanziaria degli interventi può valutarsi il livello di realizzazione delle opere, che risulta anche dai sottoindicati indici rappresentativi:

1996/1998

in migliaia di lire

<u>51.599,4(b)</u>	<u>0,23</u>	<u>74.984,1(c)</u>	<u>0,34</u>	<u>88.770 (d)</u>	<u>0,41</u>
215.353,1(a)		215.353,1(a)		215.353,1(a)	
(a) Interventi programmati; (b) Interventi conclusi; (c) Interventi in corso e con spesa impegnata;					
(d) Interventi per i quali si sono individuate le fonti di finanziamento.					

In particolare si rileva che, di contro ad un importo complessivo di lavori pari a Lit. 215,3 miliardi, previsti nel P.O.T. 1996-98 e nel suo aggiornamento 1997, l'ammontare degli interventi conclusi è pari a Lit. 51,6 miliardi, quello degli interventi in corso e con la relativa spesa impegnata è pari a Lit. 75 miliardi circa; per la parte residua di interventi⁶², che assomma a circa 88,7 miliardi, si sono indicate le risorse finanziarie e sono in corso i relativi progetti.

In conclusione, considerato che, in un arco temporale limitato, si sono utilizzate risorse per oltre 126 miliardi di lire e si sono individuati i mezzi di finanziamento per la quota residua degli interventi programmati, emerge una capacità di realizzazione dell'Ente nella gestione le risorse finanziarie disponibili.

Nel nuovo P.O.T. 2000-2002, che è stato approvato con delibera del Comitato portuale n. 7 del 24 febbraio 2000, si continua nella individuazione delle strategie per lo sviluppo. Ed a ciò si vuole dichiaratamente tendere, in una logica non dirigistica, "sintetizzando le indicazioni e gli indirizzi che raccolgono quanto si muove a livello imprenditoriale nel porto e proponendolo verso le istanze locali e nazionali; proponendo agli operatori

⁶² Gli stessi sono inseriti nel nuovo P.O.T.

idee e opportunità che devono vedere un logico complemento in iniziative da parte degli operatori stessi; supportando tali iniziative con analisi precise e con politiche efficaci di promozioni del porto, realizzando i requisiti (in termini di infrastrutture e servizi) affinché quelle iniziative possano avere successo⁶³.

Contestualmente si delinea un'opera convergente per migliorare il posizionamento del porto nel sistema adriatico ed a livello nazionale, con il completamento del piano regolatore del porto⁶⁴, con il miglioramento dei collegamenti al contorno del porto e con le grandi direttrici infrastrutturali e trasportistiche, con il miglioramento dei collegamenti intermodali, con il supporto del sistema di infrastrutturazione retro portuale, con la valorizzazione della posizione geografica del porto, con l'incentivazione delle iniziative commerciali ed imprenditoriali degli operatori locali tese ad incrementare il settore dei contenitori, sfruttando le potenzialità del feederaggio, attraverso accordi con grandi operatori anche internazionali che consentano di inserire Ravenna nei circuiti forti di questa particolare modalità di trasporto.

Gran parte delle iniziative programmate presentano, però, incertezze derivanti dalla necessità di acquisire costantemente nel tempo risorse pubbliche esterne.

Nel reperimento dei mezzi finanziari occorrenti, merita menzione la circostanza che l'area industriale-portuale di Ravenna è stata inserita nei fondi strutturali "obiettivo 2" della U.E.⁶⁵

⁶³ In tali termini si esprime il nuovo P.O.T. al paragrafo 2, pag..21

⁶⁴ Per la variante al piano regolatore del porto ed i tempi di realizzazione della stessa, si veda quanto riferito al successivo capit. 5.

⁶⁵ Dal documento unitario di programmazione della Regione Emilia-Romagna sono definiti gli ambiti che potranno essere oggetto di finanziamento sia per l'Asse 1 (sostegno alle imprese) sia per l'Asse 2 (sostegno ai sistemi territoriali). Entrambi gli assi pongono, però, all'insieme del territorio un problema legato alla disponibilità di aree (ormai ridotta) per nuove iniziative, per cui Enti e privati - come messo in luce nel P.O.T. dall'Autorità portuale dovranno operare una riflessione fortemente proiettata al futuro.

Le opere programmate, ancora necessarie per completare l'attuazione del Piano regolatore portuale⁶⁶ sono esposte nelle tabelle che seguono.

⁶⁶ Si ricorda che uno degli obiettivi principali è quello di portare tutti i fondali alle quote previste dal P.R.P. (- 11,50 m e - fuori dall'imboccatura - a - 12,50 m).

N.	Rif.	OGGETTO	Stima intervento	Opere finanziate con progetto in corso (Riportati dalla precedente tabella delle opere POT 96-98)	Opere confermate dal vecchio P.O.T.	Opere necessarie a completare il P.R.P.		
						Progetto e appalto entro il P.O.T.	Progetto entro il P.O.T.	Progetto oltre il P.O.T.
1		Approfondimento e adeguamento al PRP del canale navigabile in avamposto - 2° stralcio	L. 2.500.000.000	•				
2		Approfondimento del canale Candiano in corrispondenza della darsena San Vitale e Largo Trattaroli	L. 4.500.000.000	•				
3		Opere di protezione a mare di Porto Corsini	L. 19.800.000.000	•				
4		Adeguamento strada Baiona e viabilità di raccordo (cofinanziamento Comune RA)	L. 23.830.000.000	•				
5		Banchina operativa in località Trattaroli in dx canale Candiano prolungamento lato mare	L. 8.080.000.000	•				
6		Banchina operativa in località Trattaroli in destra versante Canale Piombone - 1° stralcio	L. 8.310.000.000	•				
7		Banchina operativa in zona Piombone	L. 4.310.000.000	•				
8		Prolungamento della dorsale ferroviaria in sinistra del Candiano	(quota autorità) L. 1.500.000.000	•				
9		banchina sinistra in corrispondenza della banchina ex Cabot	L. 15.940.000.000	•				
10		Allargamento del canale in corrispondenza dell'abitato in Porto Corsini in raccordo con il nuovo molo guardiano di sinistra	Costo da definire		•			
11		Allargamento del molo guardiano destro del canale di Marina di Ravenna - 2° stralcio seconda fase	Opera in corso di definizione da parte del Genio Civile OO.MM.		•			
12		Completamento banchine in Largo Trattaroli sx canale	Opera in corso di definizione da parte del Genio Civile OO.MM.			•		
13		Sporgente San Vitale	Costo da definire			•		
14		Urbanizzazione area portuale penisola Trattaroli comprensiva di prolungamento dorsale FS	Costo da definire				•	
15		località Trattaroli in destra versante canale Piombone 2° stralcio				•		
16		Banchine e sistemazione fascia demaniale nella penisola Trattaroli	Costo da definire				•	
17		Ristrutturazione e rifacimento dell'impianto antincendio nell'area San Vitale	Costo da definire			•		

18		banchine e delle difese di sponda alle nuove profondità del porto canale:						
	18,1	- Sx canale dalla confluenza col canale Baiona a Largo Trattaroli;	Costo da definire				•	
	18,2	- Protezione di sponda dal molo guardiano dx all'attracco traghetto lato Marina di Ravenna;	Costo da definire				•	
	18,3	- Protezione di sponda lungo Molo San Filippo;	Costo da definire				•	
	18,4	- Banchine da Trattaroli dx fino alle Darsene San Vitale	Costo da definire			•		
19		Collocazione del materiale proveniente dall'escavo dei fondali a -11,50 mt	Costo e modalità da definire				•	
20		Escavo del porto canale a -11,50 mt	Costo e modalità da definire				•	
21		Approfondimento e adeguamento al PRP del canale navigabile in avamposto - 3° stralcio	L. 9.000.000.000				•	
22		Sistemazione dei canali Piombone e Baiona per la parte d'interesse portuale:						
	22,1	- argine di separazione del canale navigabile dalla pialassa Piomboni e relative opere di risanamento ambientale	Costo da definire					
	22,2	- 1° stralcio approfondimento del canale Piomboni		•				
	22,3	- potenziamento zona portuale Piomboni (ex "Porto Carni")	Costo da definire			•		
	22,4	- approfondimento del canale Piomboni a -11,50 mt						•
23		- localizzazione e realizzazione di uno scalo di alaggio pubblico	Costo da definire				•	

5. Profili di attività e l'andamento dei traffici commerciali

Per quanto riguarda il complesso delle ulteriori, residue attività poste in essere nel periodo, ferma restando la completa descrizione degli interventi operata dall'Autorità in sede di referto al Ministero vigilante ed acquisibile dalla lettura dei documenti annuali, si evidenziano, qui di seguito, i profili di maggior rilievo.

Attività operativa

Predeterminate, all'inizio di ciascun anno del triennio 1997-1999, in 16 il numero massimo di imprese da autorizzare per le operazioni portuali, le autorizzazioni rilasciate sono state 15 per il 1997, 16 (di cui 10 per rinnovo) per il 1998, e 16 per il 1999. Essendo state presentate domande in ciascun anno in numero superiore alle disponibilità si è provveduto alla predisposizione di graduatorie secondo i criteri di cui al decreto del Ministero dei trasporti 31 marzo 1995, n. 585 (art. 5, comma 2).

Con provvedimenti del Presidente dell'Autorità sono stati stabiliti i criteri di determinazione dei canoni e delle cauzioni da versarsi da parte delle imprese autorizzate.

Gestione dei servizi di interesse generale

Come risulta dalla prima revisione annuale al P.O.T. (settembre 1997) gli unici servizi di interesse generale in svolgimento in Ravenna⁶⁷, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16 della legge n. 84 del 1994, sono "la raccolta dei rifiuti solidi dalle navi e relativo smaltimento" e "la fornitura idrica alle navi".

Per il primo, che era già svolto, in precedenza in regime di concessione, è stata esperita asta pubblica nel corso del 1997 e si è proceduto a nuovo formale affidamento in concessione; l'atto, in forma pubblica amministrativa, è stato stipulato il 29 dicembre 1997 e la concessione, in vigore dal 1° gennaio 1998, avrà scadenza il 31 dicembre 2001.

⁶⁷ L'Autorità ha garantito il funzionamento di altri servizi comuni, quali l'illuminazione, la segnaletica etc., fatti in massima parte rientrare nel contenuto di altre concessioni.

E' anche da segnalare, che l'Autorità, in ottemperanza al disposto dell'art. 19 comma 4 bis del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, ha emesso, per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, apposita ordinanza (n. 10 del 9 novembre 1998), con annesso il relativo regolamento⁶⁸, sulla base dei pareri favorevoli della Provincia di Ravenna, dell'Agenzia regionale prevenzione e ambiente (ARPA).

Per la fornitura idrica, in precedenza rientrante tra le attività di cui all'art. 68 del cod. della navigazione, le procedure di gara sono andate abbastanza a rilento, anche per talune difficoltà incontrate nella redazione del relativo capitolato⁶⁹, e sta per definirsi l'affidamento conclusivo.

Meritano altresì cenno le seguenti ulteriori attività non ricadenti⁷⁰ tra i servizi di cui all'art. 6, comma 1, lett. c) della legge 84/94:

- costituzione del servizio di sicurezza ed igiene del lavoro⁷¹ ed istituzione del comitato di coordinamento per amministrazioni competenti in materia di sicurezza ed igiene del lavoro⁷²;
- costituzione del comitato per la sicurezza ed igiene del lavoro portuale, previsto specificamente dal d. l.vo 27 luglio 1999, n. 272;
- attuazione del progetto P.A.C. (port approach control) che mira a soddisfare i requisiti di sicurezza per le navi che transitano attraverso l'area monitorata dal sistema (PAC), al fine di prevenire collisioni e possibili inquinamenti provocati da fuoriuscite di prodotto nonché di migliorare l'efficienza della gestione del traffico navale. All'intesa di

⁶⁸ Il nuovo regolamento per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi introduce una nuova disciplina specifica della materia in precedenza affidata alle ordinanze della locale Capitaneria di porto.

⁶⁹ In particolare ha costituito motivo di dubbio la possibilità di fornire il servizio mediante bettoline oltrechè o anziché mediante autocisterna (modalità che alla fine si è deciso di affiancare).

⁷⁰ Secondo le indicazioni dello specifico d.m. 14 novembre 1994.

⁷¹ Per la costituzione del servizio nel maggio del 1999 è stato siglato un protocollo nel quale si specifica che l'attività di coordinamento, nel settore portuale marittimo, in conformità ai compiti attribuiti dalla legge n. 84/94, resta attribuita all'Autorità portuale. Firmatari del protocollo, insieme all'Autorità portuale, sono: l'Autorità marittima, l'AUSL, l'Ufficio di sanità marittima ed aerea, il Comando provinciale dei vigili del fuoco.

⁷² Al comitato, istituito in attuazione delle previsioni del precitato protocollo, aderiscono i rappresentanti delle amministrazioni firmatarie.

programma, intervenuta nel maggio 1996, tra Ministero dell'ambiente e Regione Emilia Romagna (con destinazione di uno specifico finanziamento per la realizzazione del dispositivo di sicurezza per il controllo del trasporto navale e delle merci pericolose) ha fatto seguito, in data 21 dicembre 1999, la sottoscrizione di un'apposita convenzione tra Autorità e Regione per la disciplina dei compiti e per le procedure relative. Il Comitato portuale ha ratificato la convenzione in data 23 dicembre ed ha, in pari data, con specifica delibera approvato il bando di gara con annesso disciplinare d'incarico per la progettazione definitiva ed esecutiva del dispositivo di sicurezza suddetto⁷³;

- predisposizione del "progetto 118 Darsena" per la costituzione di una postazione mobile per il pronto intervento, per 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno. Dopo la sottoscrizione dei protocolli d'intesa per la definizione delle varie competenze, con Comune di Ravenna, A.U.S.L. e vari organismi interessati, il presidio è entrato in funzione nel marzo del 1999.

Manutenzione ordinaria

La quota di finanziamento assentita da parte del Ministero dei lavori pubblici⁷⁴, con specifici provvedimenti ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. b) della legge n. 84 del 1994, per la manutenzione ordinaria delle parti comuni, è stata di Lit, 510,1 milioni per ciascuno dei tre anni del periodo 1997-1999 in esame.

Manutenzione straordinaria

La quota di finanziamento per la manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, concessa⁷⁵ ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. b) nel testo modificato dall'art. 2, comma 3, del D.L. n. 535 del 1996, è

⁷³ La redazione della parte tecnica relativa alla documentazione è avvenuta con la consulenza di un professionista, nominato con delibera presidenziale.

⁷⁴ Previe convenzioni del 15 dicembre 1995 e del 1° ottobre 1998, con l'ufficio del genio civile per le opere marittime di Ravenna del Ministero medesimo.

⁷⁵ Previo perfezionamento delle procedure previste (convenzione con l'ufficio del genio civile, decreto ministeriale approvativo etc.)

stata di 2.957,7 per il 1997 e di Lit. 2.786,3 milioni per ciascuno dei due anni successivi.

Per le opere di grande infrastrutturazione, in aggiunta a quanto risultante dai prospetti precedenti sull'attuazione del P.O.T. e dalle relazioni annuali sull'attività predisposte dall'Autorità al Ministero vigilante, si evidenzia che, nel quadro dei finanziamenti previsti dalla legge n. 413 del 1998, l'Autorità portuale di Ravenna ha ottenuto il contributo per 6 progetti di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione del porto per circa 65 miliardi di lire.

Gestione del demanio marittimo

L'Autorità, dopo aver assunto, dal 1° gennaio 1995⁷⁶, la titolarità della gestione dei beni e del demanio marittimo rientranti nella sua competenza, ha provveduto in via prioritaria alla regolarizzazione dei rapporti già instaurati dall'Autorità marittima con i concessionari. Ha pertanto rilasciato 89 licenze di rinnovo di concessione che, sommate a 17 nuove concessioni (di cui 1 per estrazione e raccolta di materiali) a 1 accordo sostitutivo ed a 30 atti non in scadenza, porta a 139 i provvedimenti concessori regolarmente in essere nel 1997. Nel 1998 i provvedimenti in essere sono 177 (36 licenze di rinnovo, 27 nuove concessioni e 114 atti non in scadenza). e nel 1999 173 (81 rinnovi, 11 nuove licenze e 81 atti non in scadenza).

Le tipologie sono varie (concessioni di banchine demaniali per operazioni portuali, per attività cantieristiche, per attività sportive, attività ricreative etc.) e comprendono anche concessioni di aree e banchine alle imprese portuali ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94⁷⁷. In proposito è da segnalare che, in mancanza del decreto interministeriale (Trasporti-Finanze)

⁷⁶ L'Autorità portuale di Ravenna amministra, ai sensi dell'art. 8, comma 3, lettera h, della legge n. 84/94, le aree ed i beni del demanio marittimo individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 6 aprile 1994. L'assunzione della gestione, ai sensi dell'art. 20, comma 5, della medesima legge - nel testo modificato dal D.L. n. 457 del 1997 - opera dal 1° gennaio 1995.

⁷⁷ La legge prevede un meccanismo di coordinamento tra l'art. 16 sullo svolgimento di operazioni portuali da parte di imprese in possesso di determinati requisiti e l'art. 18

di regolamentazione della materia, normativamente previsto, l'Autorità portuale di Ravenna, sulla base del disposto dell'art. 20 della legge di riordino⁷⁸, ha applicato la disciplina contenuta nel codice della navigazione e nel relativo regolamento di esecuzione, adottando, per la determinazione dei canoni, i criteri già applicati dall'Autorità marittima⁷⁹, con aggiornamenti annuali disposti ai sensi dell'art. 04 della legge n. 494 del 1993.

Di particolare rilievo è poi la concessione cinquantennale, con decorrenza 1° febbraio 1998, per la realizzazione e gestione di un porto turistico attraverso l'occupazione di uno specchio acqueo compreso tra i moli di difesa in Marina di Ravenna. Il rilascio è avvenuto a seguito di parere favorevole delle amministrazioni competenti e in assenza di opposizioni nei termini di pubblicazione. Il canone è stato determinato con provvedimento del 30 gennaio 1998, in conformità della normativa statale. E' utile segnalare che⁸⁰ successivamente, e precisamente a seguito di sopralluogo effettuato il 19 maggio 1999, l'Autorità accertava d'ufficio, tramite il suo personale ispettivo, che dalla Società concessionaria erano state eseguite occupazioni ed opere abusive (difformi dalle previsioni di cui agli atti di concessione). La Società responsabile, pur riconoscendo le irregolarità, chiedeva di poter essere autorizzata al mantenimento delle opere e delle occupazioni in quanto sostanzialmente conformi alle innovazioni previste dalla variante al Piano regolatore portuale e dal Piano unitario particolareggiato predisposto per l'area in esame. A seguito di ulteriore istruttoria, l'Autorità portuale, rigettata l'istanza, in data 10 maggio 2000 emanava ingiunzione per la rimessa in pristino delle aree ai sensi dell'art. 54 del cod. della navigazione. La Società impugnava il provvedimento dinanzi al T.A.R. dell'Emilia-Romagna, chiedendo nel contempo la sospensione dell'esecuzione. Con ordinanza del 12 luglio 2000 il Giudice amministrativo

medesimo, attribuendo alle Autorità portuali il potere del rilascio delle concessioni soltanto a questi ultimi soggetti.

⁷⁸ La norma dispone che fino all'entrata in vigore delle norme attuative della legge continuano ad applicarsi le disposizioni previgenti.

⁷⁹ D.M. 19 luglio 1989.

⁸⁰ Gli elementi sono stati forniti dal Presidente dell'Autorità alla Corte dei conti.

ha concesso la sospensiva per il tempo di svolgimento del procedimento giudiziale.

In aggiunta alle iniziative sopradescritte, va segnalato che la variante al piano regolatore del porto, adottata dal Comitato portuale il 31 gennaio 1998 e valutata favorevolmente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici⁸¹, è stata sottoposta a procedura di valutazione di impatto ambientale dal 25 febbraio 1999⁸². In data 6 novembre 2000 il Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali ne ha dichiarato con decreto la "compatibilità ambientale con prescrizioni".

Il 22 marzo 2001 il Comitato portuale ha approvato l'adeguamento della variante alle prescrizioni ministeriali e la ha inviata alla Regione Emilia-Romagna per la definitiva approvazione.

In considerazione dell'importanza che tale procedimento ha per lo sviluppo delle attività portuali, non può non segnalarsi il notevole intervallo temporale che sta intercorrendo per la conclusione dello stesso, cosa che è stata fatta rilevare, in varie occasioni, dall'Autorità e dal Ministero vigilante.

L'andamento dei traffici commerciali

La movimentazione complessiva delle merci imbarcate e sbarcate nel Porto di Ravenna dalla sua costituzione alla fine del 1999, riportata nel relativo prospetto che segue, evidenzia un trend altalenante, con la punta massima di 21,9 milioni di tonnellate raggiunta nel 1998 (+ 13,37 % rispetto al 1997) seguita da una lieve flessione nel 1999 (- 3,23 %). Il saldo percentuale positivo del periodo, pari al 5,7 %, è principalmente correlato all'andamento delle merci sbarcate che, dalle rilevazioni dell'Autorità, rappresentano più dell'80% della movimentazione totale.

⁸¹ Il Consiglio, in data 5 giugno 1998, come evidenziato sempre dall'Autorità, oltre ad esprimersi favorevolmente sulla Variante al P.R.P., ha anche fornito elementi per legittimare e supportare l'attività dell'Ente, nel perimetro del Piano, ma al di fuori del ristretto ambito demaniale, per una positiva integrazione con la pianificazione comunale.

⁸² E' la data in cui l'Autorità portuale ha presentato domanda di pronuncia sulla compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente.

Le rinfuse liquide, determinate prevalentemente dal tonnellaggio dei prodotti petroliferi⁸³, registrano - con la sola eccezione del 1998 - una costante diminuzione, particolarmente accentuata nel 1999 (- 15,13 %).

Le merci secche - soprattutto per l'incremento della movimentazione dei minerali greggi, manufatti e materiale da costruzione - sono in tendenziale aumento che si stabilizza sul 20 % tra il 1995 ed il 1999, anno nel quale si raggiunge il volume di 11,1 milioni di tonnellate, ben oltre, perciò, il limite di 3 milioni di tonnellate previsto nell'art. 6, commi 8 e 10, della legge n. 84 del 1994, ai fini della permanenza dell'autorità portuale.

Le merci containerizzate, in lieve diminuzione, dopo la punta massima del 1997, raggiungono il volume di 1,7 milioni di tonnellate.

Il numero dei trailer e il tonnellaggio delle merci trasportate su rotabili, che nel 1999 tocca le 860 mila tonnellate (rispetto alle 384 mila del 1995), è in costante aumento⁸⁴ ed è da porre in relazione al potenziamento del servizio di linea di cabotaggio che collega Ravenna a Catania, con frequenza trisettimanale.

In trend negativo si rileva la movimentazione dei TEUs il cui numero nel 1999 risulta inferiore di circa 20 mila unità rispetto al 1995.

E' da notare che, nel nuovo P.O.T., che espone compiutamente i surricordati risultati operativi, non sono esplicitate le possibili cause delle variazioni nell'andamento della movimentazione delle varie categorie di merci. Ad avviso della Corte, sarebbe particolarmente utile approfondire tale analisi, sì da poter rilevare i fattori obiettivi o soggettivi alla base dei vari fenomeni e verificare la possibilità o meno di interventi correttivi.

⁸³ Questi rappresentano circa un terzo delle merci movimentate.

⁸⁴ Dai dati forniti dall'Ente risulta che nel 1998 sono stati movimentati 37.069 rotabili rispetto ai 35.757 del 1997, ai 31.811 del 1996 ed ai 28.686 del 1995.

MERCİ IMBARCATE E SBARCATE NEGLI ANNI 1997/1999 (Tonn.)					
	1997	1998	Diff. %	1999	Diff. %
Prodotti agricoli	549.285	621.101	13%	838.507	35%
" di cui cereali	452.340	485.315	7%	729.783	50%
Derrate alimentari solide	2.181.482	2.407.341	10%	2.539.964	6%
Legname	118.448	152.529	29%	131.620	-14%
Combustibili minerali solidi	266.554	332.879	25%	354.032	6%
Prodotti metallurgici	1.778.607	2.534.284	42%	2.277.613	-10%
Minerali greggi, manufatti e materiale da costruzione	2.104.667	2.558.263	22%	3.248.729	27%
Minerali	19.737	25.820	31%	18.898	-27%
Fosfati	1.784.779	1.780.717	0%	1.623.859	-9%
Prodotti chimici	47.777	48.273	1%	78.630	63%
altre merci	70.897	96.686	36%	37.057	-62%
A - TOTALE MERCI SECHE	9.374.573	11.043.208		11.878.692	
Prodotti petroliferi	6.061.708	7.177.875		5.828.512	
Prodotti chimici liquidi	1.036.651	1.045.234		1.104.286	
Derrate alimentari liquide (oli vegetali, vini)	696.415	616.886		569.791	
B - TOTALE RINFUSE LIQUIDE	7.794.774	8.839.995		7.502.589	
C - MERCI IN CONTAINER	1.869.447	1.745.978		1.714.133	
D - MERCE SU TRAILER (cabotaggio)	760.870	790.115		859.240	
A + B + C + D = TOTALE MOVIMENTAZIONE (tonn.)	19.799.664	22.419.296		21.954.654	
CONTAINER (TEUs)	188.223	172.524		173.405	
TRAILER (numero)	35.757	37.069		39.805	