

Determinazione n. 50/2008



Corte dei Conti

Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza del 17 giugno 2008;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con R.D. 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84 ed in particolare l'articolo 6 comma 1 con la quale l'Autorità portuale di Taranto è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti, nonché l'articolo 6, comma 4, come risulta sostituito dall'articolo 8-bis del D.L. 30 dicembre 1997, n. 457, convertito con modificazioni nella legge 27 febbraio 1998, n. 30;

vista la determinazione di questa Sezione n. 21 del 20 marzo 1998 con la quale sono state disciplinate le modalità di esecuzione dell'attività di controllo previsto dalla citata legge n. 84 del 1994;

vista la determinazione di questa Sezione n. 21 del 20 marzo 1998 secondo la quale il controllo della Corte dei conti sulle autorità portuali, disposto dal citato articolo 8-bis del D.L. n. 457 del 1997 è riconducibile nella previsione normativa dell'articolo 2 della indicata legge n. 259 del 1958;

visti i conti consuntivi dell'Ente suddetto relativi agli esercizi finanziari dal 1997 al 2006, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

uditò il relatore Consigliere Gemma Tramonte e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per gli esercizi dal 1997 al 2006;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei conti consuntivi – corredati delle relazioni

degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 19958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per gli esercizi dal 1997 al 2006 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – dell'Autorità portuale di Taranto, l'unità relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

ESTENSORE
Gemma Tramonte

PRESIDENTE
Mario Alemanno

Depositata in Segreteria il 27 giugno 2008

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'**Autorità portuale di Taranto**, per gli esercizi finanziari dal 1997 al 2006.

SOMMARIO

Premessa

1. Quadro normativo di riferimento
2. Organi di amministrazione e controllo
3. Personale
4. processo di informatizzazione
5. Incarichi di consulenza
6. Attività dell’Ente
 - 6.1. Pianificazione e sviluppo del porto
 - 6.2 Attività promozionale
 - 6.3 Servizi di interesse generale
 - 6.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria
 - 6.5 Opere di grande infrastrutturazione
 - 6.6 Gestione delle autorizzazioni
 - 6.7 Traffico portuale
7. Gestione finanziaria e patrimoniale
 - 7.1 Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate
 - 7.2. Situazione amministrativa e andamento dei residui
 - 7.3. Conto economico
 - 7.4. Situazione patrimoniale
8. Iniziative in materia di *security*
9. Considerazioni conclusive

Premessa

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Taranto¹ relativa agli anni dal 1997 al 2006.

¹ In ordine agli esercizi 1995 e 1996 la Corte ha riferito con relazione trasmessa al Parlamento unitamente alla determinazione n. 13/98 del 6 marzo 1998 (Atti Parlamentari Doc. XV 13^ª legislatura vol. n. 96).

1. Quadro normativo di riferimento

L'autorità portuale di Taranto è stata istituita dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 successivamente modificata ed integrata.

Il quadro normativo, oltre alla citata legge fondamentale 84/1994 (e successive modifiche e integrazioni) è stato ulteriormente ampliato da altri provvedimenti legislativi, tra i quali sono da segnalare:

- legge 30 giugno 2000, n. 186, che ha modificato gli artt. 9 (comitato portuale), 14 (competenze dell'autorità marittima) e 16 (operazioni portuali) della legge di riordino e ha sostituito integralmente l'art. 17 della stessa, stabilendo, nella disciplina della fornitura di lavoro portuale temporaneo, che le imprese autorizzate a svolgere le operazioni portuali e le imprese concessionarie di aree e banchine debbano essere preventivamente individuate mediante procedure non discriminatorie ed accessibili sia alle imprese nazionali che a quelle comunitarie;
- art. 13, comma 4, della legge 8 luglio 2003, n. 172, che, integrando l'art. 18, comma 7, della legge n. 84/1994, ha consentito alle Autorità portuali di autorizzare, su richiesta dell'impresa concessionaria di servizi l'affidamento ad altre imprese portuali, titolari di autorizzazioni previste dall'art. 16 della stessa legge, l'esercizio di attività rientranti nel ciclo operativo della medesima impresa concessionaria;
- art. 14, comma 2, del decreto legge 30 giugno 2005, n. 115, convertito con modificazioni, nella legge 17 agosto 2005, n. 168, con il quale è stato stabilito che le spese di investimento per l'attuazione del programma di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione degli scali marittimi nazionali, rifinanziato dalla legge 1 agosto 2002, n. 166 (art. 36, comma 2), non concorrono, per l'anno 2005, alla determinazione del limite massimo di incremento del 4,5% rispetto alle spese dell'anno 2003, di cui al comma 57 dell'art. 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311 (legge finanziaria 2005). Ai sensi dell'art. 34-septies, del decreto legge 10 gennaio 2006, n. 4, convertito dalla legge 9 marzo 2006, n. 80, come integrato dall'art. 17 bis del decreto legge n. 223/2006 convertito nella legge 248/2006, tale restrizione non trova applicazione, per le Autorità portuali, anche per gli esercizi 2006 e 2007, nel limite, rispettivamente, di sessanta e novanta milioni di euro. La legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge finanziaria 2007), reca, tra l'altro, importanti innovazioni alla disciplina riguardante il settore delle Autorità portuali, definite per la prima volta in sede legislativa "*enti pubblici non economici*";

- decreto legge n. 81/2007, convertito nella legge n. 123/2007, che demanda al Governo di adottare un regolamento per la disciplina delle tasse portuali e dei diritti marittimi.

Sono altresì da segnalare:

- i decreti ministeriali in data 14 novembre 1994 e in data 7 ottobre 1996, con i quali sono stati rispettivamente individuati i servizi di interesse generale da fornire a titolo oneroso agli operatori portuali e delineati i criteri generali concernenti i rapporti di lavoro del personale della segreteria tecnico-operativa delle Autorità portuali;
- il decreto ministeriale n. 585 del 31 marzo 1995, recante "la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali", emanato in applicazione del comma 4 dell'art. 16 della legge di riordino;
- il decreto ministeriale n. 132 del 6 febbraio 2001, recante i criteri per la regolamentazione, da parte delle autorità portuali e marittime, dei servizi portuali ai sensi della stessa disposizione di legge.

È da ricordare, infine, che, per garantire la sicurezza in mare, *l'International Maritime Organization* (IMO) ha approvato alla fine del 2002 il Codice internazionale per la sicurezza delle Navi e delle Installazioni Portuali (ISPS Code). Tale Organizzazione, che è composta dai Governi aderenti, dagli enti e agenzie locali interessati, nonché dagli operatori portuali, ha lo scopo di imporre l'adozione di misure di sicurezza comuni ed efficienti per prevenire attentati negli scali portuali ed incidenti a bordo delle navi.

2. Organi di amministrazione e controllo

L'Autorità portuale di Taranto è stata istituita dall'art. 6, comma 1, della legge n. 84/1994 quale ente di diritto pubblico, titolare delle sole funzioni pubblicistiche e non delle attività imprenditoriali che, nella relativa area di intervento, sono svolte da privati. L'Autorità è dotata di autonomia amministrativa, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge di riordino e dalle successive modificazioni. È sottoposta alla vigilanza del Ministero dei Trasporti.

L'Ente opera avvalendosi dell'assetto ordinamentale fissato normativamente che si articola, ai sensi dell'art. 7 della legge 84/1994, nel Presidente, nel Comitato portuale, nel Segretariato generale (composto, come recita l'art. 10 della legge medesima, dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa) e nel Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica dei menzionati organi è stabilita in quattro anni.

Il Presidente dell'Ente portuale è titolare di un ampio complesso di attribuzioni: ha la rappresentanza dell'Ente, presiede il Comitato portuale e provvede al coordinamento delle varie attività che si svolgono nel porto; è titolare di poteri autoritativi ed autorizzativi in materia di servizi, operazioni portuali e di concessioni di aree e banchine (di durata inferiore a quattro anni).

Il Comitato portuale², composto da nove membri di diritto e da rappresentanti di determinate categorie, è l'organo deliberante dell'Ente cui le norme demandano di approvare il piano operativo triennale, di adottare il piano regolatore portuale, di approvare la relazione annuale sulle attività, il bilancio preventivo, il conto consuntivo e il regolamento di contabilità. Nomina altresì il Segretario generale e delibera la pianta organica dell'Ente, sottoposta alla approvazione del Ministero vigilante.

Il Segretariato generale si articola nel Segretario Generale e nella struttura di supporto costituita dalla Segreteria tecnico-operativa. Il Segretario Generale, a norma dell'art. 10 della legge 84/1994, è preposto alla Segreteria tecnico-Operativa, provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell'Autorità,

² Il Comitato portuale è composto dal Presidente della Autorità che lo presiede, dal comandante del porto dove ha sede l'Autorità portuale, da un dirigente dei servizi doganali della circoscrizione doganale competente, in rappresentanza del Ministero dell'economia e delle finanze, da un dirigente del competente ufficio del genio civile per le oo.mm. in rappresentanza del Ministro delle infrastrutture, dal presidente della giunta regionale, dal presidente della provincia, dal sindaco del comune in cui è ubicato il porto, dal presidente della camera di commercio, da sei rappresentanti delle categorie degli armatori, industriali, imprenditori di cui agli artt. 16 e 18, spedizionieri, agenti e raccomandatari marittimi, autotrasportatori operanti nell'ambito portuale, da sei rappresentanti dei lavoratori, da un rappresentante delle imprese ferroviarie operanti nel porto.

elabora il piano regolatore portuale, cura l'istruttoria degli atti di competenza del Presidente e del Comitato portuale, dando esecuzione alle direttive del Presidente, riferisce al Comitato portuale sullo stato di avanzamento dei piani d'intervento e di sviluppo delle strutture portuali.

Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e tre supplenti, di cui uno, con funzioni di Presidente, nominato dal Ministro dell'economia e delle finanze e i rimanenti dal Ministro dei Trasporti.

Esso provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e scritture contabili ed effettua trimestralmente verifiche di cassa, redige una relazione sul conto consuntivo e riferisce annualmente al Ministero vigilante. Assiste alle sedute del Comitato portuale.

2.1. Presidente

Dopo il periodo iniziale di commissariamento (la nomina del commissario e del commissario aggiunto è stata effettuata con decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione del 17 gennaio 1995), l'incarico di Presidente dell'Autorità portuale di Taranto è stato conferito con decreto ministeriale 18 ottobre 1996 per la durata di un quadriennio a decorrere dalla data di notifica del decreto stesso.

Alla scadenza del mandato, nelle more del perfezionamento del procedimento di nomina del nuovo Presidente, con decreto del Ministero dei Trasporti è stato nominato un Commissario che ha svolto la sua attività dal novembre 2000 al 2 febbraio 2001, data di nomina del nuovo Presidente, il cui mandato, scaduto il 2 aprile 2005, è proseguito in regime di prorogatio fino al 2 maggio dello stesso anno.

Il successivo Presidente è stato nominato con decreto ministeriale del 15 aprile 2005. Avverso tale decreto è stato inoltrato ricorso al TAR della Regione Puglia con domanda cautelare di sospensiva che ha avuto accoglimento. Conseguentemente, il Ministero vigilante con provvedimento del 24 giugno 2005 ha nominato il Commissario e il Commissario aggiunto e, a seguito del rigetto dell'appello presentato dal Presidente dell'Autorità avverso la citata ordinanza di sospensiva del TAR Puglia e delle dimissioni del commissario in carica, ha nominato un nuovo Commissario e un nuovo Commissario aggiunto con decreti datati, rispettivamente, 23 dicembre 2005 e 16 marzo 2006.

Avendo il TAR Puglia, con sentenza n° 1175/2006, annullato nel merito il citato decreto di nomina del Presidente, il Ministero vigilante, con decreto del 24 febbraio 2006, ha confermato nell'incarico il Commissario in carica.

Con successivo decreto del 5 aprile 2007 è stato nominato l'attuale Presidente dell'Autorità portuale di Taranto.

L'indennità di carica prevista per il Presidente dall'art. 7 comma 2 della legge n. 84/1994 è stata rapportata, con decreto del Ministro dei Trasporti 10 luglio 1997, al trattamento economico del Segretario Generale, maggiorato del 30%.

Con decreto 31 marzo 2003 il Ministro dei Trasporti, poiché il precedente decreto del 1997 aveva dato adito a trattamenti economici notevolmente disomogenei, ha rideterminato i compensi dei Presidenti e, al fine di disciplinare la materia in modo più organico, ha individuato due fasce di Autorità portuali sulla base dei volumi di traffico, stabilendo, per ciascuna di esse, un coefficiente (con riferimento al trattamento economico previsto per i dirigenti generali), in base al quale determinare l'emolumento. Con il medesimo provvedimento è stata altresì precisata la omnicomprensività del compenso, dando così soluzione alle incertezze circa il rimborso di alcune spese.

Con il suddetto provvedimento ministeriale si è, quindi, stabilito che ai Presidenti delle Autorità con un volume di traffico medio annuo superiore a 17 milioni di tonnellate di merci, o a 500.000 TEUS, compete una indennità annuale pari al "trattamento economico fondamentale"³ del dirigente di prima fascia del Ministero, moltiplicato per il coefficiente 2,6. Il coefficiente per le rimanenti Autorità è pari a 2,2.

Con nota del 28 luglio 2006 il Ministero dei Trasporti ha comunicato che, a decorrere dal 1° gennaio 2004, il compenso dei Presidenti è rideterminato tenendo conto del nuovo "trattamento economico fondamentale" previsto per i dirigenti di I fascia dal CCNL del biennio economico 2004-2006.

L'importo complessivo dei compensi annui corrisposti al Presidente (o al Commissario) è indicato nel prospetto che segue :

1997-2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
109.844	140.615	156.704	164.197	169.090	231.590	295.452

³ Il trattamento economico fondamentale previsto per i dirigenti di I fascia da prendere a base, ai sensi dell'art. 1 del D.M. 31.3.2003 per l'applicazione dei coefficienti, è formato dallo stipendio tabellare aumentato della retribuzione di posizione

2.2. Comitato portuale

Il Comitato portuale è stato costituito in data 8 gennaio 1996 per il quadriennio 1996-2000; è stato rinnovato in data 2 aprile 2001 ed ancora ricostituito in data 9 maggio 2005.

Ai membri del Comitato è stato corrisposto per ogni riunione, ai sensi dell'art. 7 comma 2 della legge n. 84/1994, un gettone di presenza, quantificato con delibera del Comitato n. 2/1998 in 150.000 lire (euro 77,47), in attesa della emanazione del decreto del Ministro dei Trasporti che doveva fissare i limiti massimi stabiliti per ciascuna delle categorie e classi di cui all'art. 4 della legge in questione.

Il gettone di presenza nel 2000, con delibera del Comitato Portuale n. 23/2000, è stato rideterminato in 250.000 lire (euro 129,11).

Tale importo, in base alle disposizioni della legge finanziaria 2006, è stato ridotto del 10%, a decorrere dal 1° gennaio 2006 (116 euro).

2.3. Segretario Generale

L'incarico di Segretario Generale, conferito dal Comitato Portuale in data 21 dicembre 1996 (delibera 1/96), è stato rinnovato il 9 aprile 2001 (delibera 1/01). Al termine del quadriennio, con decreto del Presidente dell'Ente è stato nominato Segretario facente funzioni, fino alla nomina del nuovo Presidente, il dirigente del Servizio Affari Generali della Autorità Portuale; l'incarico è stato revocato con decreto del Commissario in data 21 luglio 2005.

Nel periodo luglio 2005-luglio 2007 l'Autorità, presieduta da un Commissario, non ha avuto il Segretario Generale.

L'attuale Segretario Generale è stato nominato con delibera del Comitato Portuale n. 3/07 del 20.6.2007, con decorrenza dal 14.7.2007.

Il rapporto di lavoro del Segretario Generale è stato regolato dal CCNL per i dirigenti delle aziende industriali (CIDA) con l'applicazione dell'accordo nazionale Assoporti stipulato il 17 marzo 1982 tra i dirigenti dei Consorzi autonomi, Enti portuali e la stessa Associazione e recepito dall'ex Ministro della marina mercantile.

Il trattamento economico annuo lordo, pari a 83.167 euro (161.034.300 lire), è stato attribuito al primo Segretario all'atto della nomina, con delibera del Comitato portuale 4/97. In sede di rinnovo dell'incarico (in data 9 aprile 2001), il trattamento economico è stato determinato secondo il CCNL per i dirigenti industriali sottoscritto il 22 maggio 2000.

Il trattamento economico dell'attuale Segretario Generale è pari a 139.533 euro, determinato sulla base del CCNL 2004-2008 relativo ai dirigenti delle Autorità portuali, compresi i Segretari Generali, sottoscritto il 18 aprile 2005.

2.4. Il Collegio dei revisori dei conti

Il Collegio dei revisori dei conti è stato nominato con decreto del Ministro dei Trasporti in data 8 gennaio 1996, rinnovato con decreti ministeriali del 20 febbraio 2000 e del 30 marzo 2004.

La misura dei compensi per i componenti del Collegio dei revisori dei conti è stata stabilita con decreto ministeriale 6 febbraio 1996, in via provvisoria e salvo conguaglio, in 5.354 euro annui lordi per il Presidente e in euro 4.462 per i componenti effettivi. Ai membri supplenti è stata corrisposta una indennità pari al 20% di quella stabilita per i membri effettivi.

Con il decreto del Ministro dei Trasporti 31 marzo 2003, i compensi sono stati modificati con gli stessi criteri con i quali è stata determinata l'indennità spettante al Presidente, con decorrenza dal 1° luglio dello stesso anno. Al Presidente è stato così corrisposto un compenso pari ad euro 7.600, mentre ai membri effettivi un compenso di 6.300 euro.

Nel periodo 2004 – 2006 il compenso del Presidente è stato pari a 9.200 euro, quello dei componenti effettivi a 7.600 euro. Per i membri supplenti il compenso è stato pari a 1.600 euro.

Le menzionate misure sono state ridotte del 10% a decorrere dal 1° gennaio 2006.

2.5. Spesa impegnata per gli Organi di amministrazione

Di seguito sono indicati gli importi di spesa impegnati in ogni esercizio per il funzionamento degli organi di amministrazione e di controllo.

(in euro)

	1997	1998	1999	2000	2001
Compensi organi Amministrazione e controllo (*)	211.923	264.057	--	--	--
Spese Presidenza	--	--	152.846	154.643	162.700
Spese organi collegiali di amministrazione	--	--	129.435	221.014	195.311
Spese organi di controllo	--	--	28.466	34.445	26.799
TOTALE	211.923	264.057	310.747	410.102	384.810

(*) Negli anni 1997 e 1998 le spese per gli organi di amministrazione e di controllo sono state unificate.

(in euro)

	2002	2003	2004	2005	2006
Spese Presidenza	181.702	196.940	197.133	278.032	421.388*
Spese organi collegiali di amministrazione	234.699	235.150	243.365	168.626	19.031
Spese organi di controllo	24.365	32.174	44.953	43.383	50.565
TOTALE	440.766	464.264	485.451	490.041	490.984

*nell'anno 2006 l'importo comprende anche compensi per il funzionamento della presidenza.

3. Personale

3.1. Pianta organica

Il personale dell'Ente è incardinato nella Segreteria tecnico-operativa. Nel primo periodo dopo la sua costituzione, l'Autorità portuale di Taranto ha usufruito della collaborazione di alcune unità di personale della locale Capitaneria di porto⁴ che hanno prestato attività, al di fuori del normale orario di servizio, previa autorizzazione del Comando della Capitaneria, in via praticamente continuativa fino ai primi mesi del 1997, riducendosi progressivamente di consistenza e terminando la loro collaborazione nel marzo 1999. Detto personale è stato compensato sulla base delle ore di lavoro effettuate, retribuite come lavoro straordinario.

La prima pianta organica dell'Ente – che prevedeva oltre al Segretario Generale, 3 funzionari direttivi e 10 impiegati - è stata approvata dal Commissario con delibera n. 52/95; in data 5 dicembre 1995 è stata approvata anche dal Ministero dei trasporti, con la specificazione che doveva essere deliberata, ai sensi dell'art. 9, comma 3, lett. I) della legge n. 84/1994, non appena si fossero insediati gli organi dell'Ente.

Successivamente alla costituzione e all'insediamento degli organi, il Comitato portuale ha quindi deliberato la pianta organica (delibera 12/1997), unitamente all'organizzazione degli Uffici ed alle relative competenze. Detta pianta è stata poi ampliata con delibera n. 16/1997 (con una previsione di 20 unità di personale, di cui 4 funzionari direttivi e 16 impiegati) ed approvata dal Ministero dei trasporti in data 13 ottobre 1997.

Una volta approvata la pianta organica, l'Ente ha provveduto ad assumere tre figure professionali (un quadro, un assistente amministrativo-contabile e un assistente tecnico) che hanno curato l'attività amministrativa fino al gennaio 2000.

Nel corso del 1999 l'Autorità portuale ha proceduto alla selezione, tramite Società specializzata nella ricerca di personale, di parte delle 17 unità mancanti e nel 2000 ha definito la procedura di selezione delle restanti unità previste in pianta organica.

Con delibera 14/2000 del Comitato portuale, approvata dal Ministero vigilante nell'agosto dello stesso anno, la pianta organica è stata ulteriormente modificata ed ampliata a 41 unità. L'ampliamento si era reso necessario a causa dell'avvio da parte dell'Ente di opere di notevole importanza e della prevista

⁴ Il personale già operante nell'ambito portuale prima della costituzione dell'Autorità portuale (5 amministrativi e 100 unità di personale circa con qualifica di operaio) è stato incorporato nella soc. Neptunia srl ai sensi dell'art. 21 legge 84/1994.

realizzazione di ulteriori, rilevanti lavori di ampliamento e modifica del porto. Modifiche normative in materia di LL.PP. prevedevano, inoltre, che la progettazione, la direzione lavori e la collaborazione dovessero essere svolte da personale tecnico interno all'Ente, ammettendo il ricorso all'esterno solo nei casi di accertata carenza di organico.

Pur in presenza del citato ampliamento della pianta organica, le assunzioni, come raccomandato dal Comitato e dal Ministero vigilante in sede di approvazione della nuova pianta organica, sono state programmate in armonia con le fasi di sviluppo del porto e secondo le reali necessità dell'Ente.

In presenza del blocco delle assunzioni previsto dalla legge finanziaria 2002, l'Ente ha assunto solo un autista e un centralinista/commesso (in adempimento alla legge n. 68/1999 "assunzione di disabili"); nel 2003, di fronte alle crescenti necessità legate allo sviluppo dell'operatività dello scalo ionico, ha deliberato l'assunzione di ulteriori sei unità, mediante contratti di formazione lavoro della durata di 24 mesi, effettuata nel gennaio 2004.

Nel corso del 2005 l'Ente ha assunto una unità di personale a tempo determinato in base al decreto legislativo 368/2001 ed ha proceduto, per far fronte alle necessità operative, alla proroga di ulteriori 12 mesi di uno dei contratti a tempo determinato stipulato nel 2004 ed alla trasformazione a tempo indeterminato di un contratto a tempo determinato in scadenza a fine 2005.

Nel 2006, infine, sono stati convertiti in contratti a tempo indeterminato i contratti di formazione stipulati nel 2004.

La dotazione organica dell'Ente alla data del 31.12.2006 – a fronte di quella approvata dal Ministero vigilante (n. 41 unità) e di una ipotesi di nuova pianta organica di 48 unità ritenuta dall'Ente adeguata alle effettive necessità, risulta, in concreto, pari a 30 unità⁵, come di seguito rappresentato:

⁵ A seguito del provvedimento ex art. 35 comma B lett. C del CCNL, l'Ente ha proceduto al licenziamento per giusta causa di una unità (quadro B).

Dotazione organica effettiva	Pianta organica approvata dal Ministero
n. 4 dirigenti	n. 4 dirigenti
n. 2 quadri B n. 2 quadro A	n. 10 quadri B/A
n. 5 II livello	n. 8 II livello
n. 7 III livello	n. 8 III livello
n. 5 IV livello	n. 7 IV livello
n. 2 V livello	n. 2 V livello
n. 2 VI livello	n. 2 VI livello
Totale 29 unità	Totale 41 unità

A tali unità è da aggiungere l'unità (III livello) assunta a tempo determinato (24 mesi) in base al decreto leg.vo 368 del 2001.

3.2. Costo del personale

Il rapporto di lavoro del personale della Autorità è disciplinato dalle disposizioni del “Contratto unico nazionale di riferimento” per i lavoratori dei porti in base al CCNL stipulato dall’Associazione rappresentativa delle autorità portuali, per la parte datoriale, e dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative del personale dipendente, per la parte sindacale.

Nel periodo in esame hanno avuto effetto il contratto relativo al quadriennio 1996-2000, recepito dall’Autorità portuale, ai sensi dell’art. 9, comma 3, lett. I) della legge 84/1994, con delibera 11/97, il contratto relativo al quadriennio successivo, recepito con delibera 11/2000 del 2 giugno 2000 e, infine, quello sottoscritto il 3 marzo 2005, recepito con delibera 4/05 del 30 marzo 2005.

Nel prospetto che segue sono riportati gli importi degli emolumenti componenti la spesa complessiva per il personale, risultante dal rendiconto finanziario, alla quale va aggiunta la quota di accantonamento per il Tfr, risultante dal conto economico.

(in euro)

	1997	1998	1999	2000	2001
1. Emolumenti fissi al personale dipendente	16.402	72.077	77.054	238.933	499.322
2. Emolumenti variabili al personale dipendente	2.937	23.241	70.043	86.598	85.800
3. Emolumenti al personale non dipendente	55.173	22.214	19.985	--	--
4. Indennità e rimborso spese missioni	18.074	18.736	1.754	8.154	25.772
5. Altri oneri per il personale					
Oneri sostitutivi di mensa	--	--	--	5.191	8.008
Altre indennità	--	--	--	9.854	17.407
6. Spese per organizzazione corsi personale	737	--	--	1.524	5.494
7. Oneri previdenziali e assistenziali a carico autorità portuali	14.814	31.692	41.874	98.510	204.666
Totale	108.137	167.960	210.710	448.764	846.469
Accantonamento TFR	7.088	12.310	14.142	31.089	46.726
TOTALE	115.225	180.270	224.852	479.853	893.195

(in euro)

	2002	2003	2004	2005	2006
1. Emolumenti fissi al personale dipendente	602.170	681.417	826.012	995.037	1.076.918
2. Emolumenti variabili al personale dipendente	51.414	47.101	35.315	78.905	47.013
3. Emolumenti al personale non dipendente	--	--	--	--	--
4. Indennità e rimborso spese missioni	51.188	69.455	80.132	44.498	54.906
5. Altri oneri per il personale					
Oneri sostitutivi di mensa	15.583	17.268	27.577	36.216	33.539
Altre indennità	32.476	34.201	59.930	85.470	89.769
Rimborso spese	--	--	400	1.350	1.168
6. Spese per organizzazione corsi personale	27.797	23.756	45.725	14.647	32.840
7. Oneri previdenziali/assistenziali a carico delle autorità portuali	250.864	274.864	310.761	397.085	436.059

	1.031.492	1.148.062	1.385.852	1.653.208	1.772.212
Accantonamento TFR	56.128	60.847	72.541	78.877	78.681
TOTALE	1.087.620	1.208.909	1.458.393	1.732.085	1.850.893

Nel prospetto che segue sono indicate le percentuali di incidenza della spesa del personale sulla spesa corrente per gli esercizi dal 2000 al 2006.

(in migliaia di euro)

	2000	2001	2002	2003
Spese per il personale	449	846	1.031	1.148
Spesa corrente	1.751	1.881	2.632	2.394
Incidenza	25,64	44,98	39,17	47,95

(in migliaia di euro)

	2004	2005	2006
Spese per il personale	1.386	1.653	1.772
Spesa corrente	3.217	2.986	3.800
Incidenza	43,08	55,36	46,63

L'aumento degli oneri del personale nel periodo considerato è dovuto all'ampliamento, negli anni, delle unità in servizio (da otto nel 1999 a 30 nel 2006) ed agli effetti del rinnovo del CCNL e del connesso accordo integrativo.

Tale incremento ha influito sulla incidenza della spesa del personale sulla spesa corrente.

4. Processo di informatizzazione

Nei primi mesi del 2005 l'Ente, a seguito di indagine di mercato, ha conferito incarico ad una società per l'attuazione degli adempimenti previsti dal decreto leg.vo n. 196/2006 (legge in materia di tutela nel trattamento dei dati). Al completamento delle necessarie attività è stato adottato con decreto del Commissario, n. 20/2006, il Documento Programmatico della Sicurezza dei Dati trattati dall'Ente (DPS).

L'incarico affidato alla società contemplava, tra l'altro:

- l'analisi organizzativa dell'Ente, del sistema informatico in dotazione, finalizzata all'applicazione della normativa in materia di privacy;
- il censimento degli archivi informatici e cartacei;
- la pianificazione e programmazione dell'attività formativa del personale, differenziata a seconda dei livelli di responsabilità, svolta da docenti con esperienza in materia di applicazione della privacy;
- verifica, accertamento e controllo della regolarità delle singole attività da svolgere con i responsabili.

Il sistema informativo dell'Ente si basa su un'architettura mista di tipo client/server e web dettata dalle caratteristiche tecniche dei software in dotazione. Il sistema di interconnessione, costituito da una Local Area Network di categoria 5 basata sugli standards Ethernet 10 Base-T, contava, nel 2005, 30 postazioni client, ampliate nel corso del 2006.

Tutti i PC in uso ai dipendenti sono stati adeguati alla normativa del decreto citato 196/2003, con installazione del sistema operativo Windows XP e con un sistema di accesso ad archivi/banche dati elettroniche/informatiche protetto da credenziali di autenticazione e di autorizzazione.

Nel corso del 2005 il sistema di protocolloazione e di gestione informatizzata della corrispondenza in entrata e in uscita, avviato nel 2004, è stato ulteriormente implementato dalle procedure automatizzate di archiviazione e gestione della documentazione. Uno dei server dell'Ente è stato dedicato al Protocollo informatico, un altro dei cinque server alla gestione e rilevazione delle presenze del personale.

Sempre nel 2005 l'Ente ha affidato alla società Servizi di Informazione Territoriale srl l'incarico di realizzare una nuova cartografia di base digitale dell'ambito portuale e la strutturazione e organizzazione secondo una architettura orientata alla gestione in ambito di Sistema Informativo Territoriale (S.I.T.), strumento più evoluto rispetto alla cartografia vettoriale, che permette la

stratificazione delle informazioni collegate a figure geometriche esistenti nel territorio.

E' stato anche attivato in collaborazione con l'Avvisatore Marittimo di Taranto un servizio di informazione on-line sulla situazione giornaliera delle navi in porto e in rada e sulle previsioni d'arrivo.

Nel corso del 2006 l'Autorità ha implementato le attività connesse al SIDAP (Sistema informativo demaniale delle Autorità Portuali), dotandosi dell'hardware per avere accesso al sistema e del relativo software.

5. Incarichi di consulenza

Nelle note illustrate ai conti consuntivi sono descritti gli impegni di spesa assunti per incarichi di consulenza e prestazioni professionali. Nel periodo preso in considerazione nel presente referto detta voce è stata pari a:

<i>(in euro)</i>				
1997	1998	1999	2000	2001
44.622	537.150	145.224	84.293	147.620

<i>(in euro)</i>				
2002	2003	2004	2005	2006
220.462	186.758	198.020	81.543	55.951

In particolare, nel corso del 1997 gli incarichi attribuiti hanno riguardato lo svolgimento di adempimenti fiscali relativi al personale, la redazione del progetto di ristrutturazione della nuova sede dell'Autorità portuale, lo svolgimento di rilievi dei fondali in prossimità degli accosti, anche al fine della redazione del Piano Operativo Triennale.

Nel 1998 l'impegno di maggior rilievo ha riguardato l'incarico affidato alla società Bonifica Spa per l'adeguamento tecnico del nuovo Piano Regolatore Portuale (912.000.000 lire, pari a 471.008,70 euro); ulteriori impegni sono stati assunti anche per la selezione delle unità di personale da assumere affidata alla società CISI.

Nel corso del 1999 incarichi sono stati affidati essenzialmente ai progettisti dell'opera di ristrutturazione della sede dell'ente per la direzione lavori del Piano di sicurezza e per il coordinamento per l'esecuzione dei relativi lavori, nonché per attività di consulenza connessa alle fasi del procedimento della relativa gara.

Nel 2000 gli impegni di spesa assunti per consulenze connesse alle procedure di gara, presentano una significativa riduzione determinata dall'incremento della pianta organica e dalla connessa possibilità di svolgere all'interno dell'Ente funzioni già affidate a consulenti esterni; ciò anche in conformità alle osservazioni più volte formulate dal Collegio dei revisori.

Nel corso del 2001 e del 2002 gli impegni di spesa hanno riguardato essenzialmente la predisposizione delle linee guida e della documentazione tecnico-amministrativa da porre a base di gara per l'affidamento dell'incarico di redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, nonché l'affidamento alla London School of Economics di un progetto di ricerca basato sullo studio di reti di trasporto e di comunicazioni globali, da utilizzare come strumento in grado di promuovere processi di integrazione socio-economica, mirati ad attrarre imprese industriali, dei trasporti, della logistica e dei servizi.

Negli anni 2003-2006 gli incarichi hanno riguardato in particolare: l'affidamento di uno studio sulla costituzione e l'avvio di un distretto della logistica del porto di Taranto, in previsione della realizzazione della "Piastra portuale di Taranto"; consulenze per la progettazione esecutiva, direzione lavori, misura, contabilità e collaudo della cartografia di base dell'ambito portuale in formato digitale, nonché per la fornitura della cartografia di base digitale; un incarico affidato all'Avvisatore marittimo srl per la presentazione dei dati statistici afferenti la movimentazione delle merci e delle navi; consulenze nelle politiche europee e regionali, affidate ad un esperto di politiche comunitarie, finalizzate alla conoscenza della normativa comunitaria in materia di trasporti internazionali in considerazione della partecipazione dell'Ente ad alcuni progetti riguardanti la portualità ionica, in particolare nell'ambito della realizzazione del Corridoio Multimodale di trasporto Trans-Europeo.

Nel periodo considerato la spesa per gli incarichi di consulenza, connessi in buona parte ad interventi in materia di opere pubbliche, è andata diminuendo, riducendosi sensibilmente nell'ultimo biennio; detta riduzione è stata determinata anche dalle disposizioni restrittive in materia contenute nelle leggi finanziarie, come risulta dalle relazioni amministrative sui conti consuntivi e dalle relazioni del Collegio dei revisori dei conti.

6. Attività dell'Ente

La maggior parte dei dati relativi alla attività svolta dalla Autorità portuale durante gli esercizi considerati dal presente referto sono stati desunti dalla Relazione annuale prevista dall'art. 9, comma 3, della legge n. 84/1994 resa dal Presidente dell'Autorità stessa e dalla relazione amministrativa sui conti consuntivi degli stessi esercizi.

6.1. Pianificazione e sviluppo del porto

6.1.1 Il Piano Regolatore

Il Piano regolatore vigente è quello redatto dall'Ufficio del Genio civile per le oo.mm. di Bari, approvato dal Ministero dei LL.PP. con proprio decreto il 31 marzo 1979.

Nel 1998, pochi mesi dopo la sottoscrizione del contratto di concessione con la Taranto Container Terminal spa, l'Autorità portuale ritenne necessario procedere all'adeguamento tecnico del Piano Regolatore Portuale. Le previsioni di un notevole sviluppo del porto e, quindi, l'esigenza di adeguare l'ambito portuale alle nuove opportunità, motivarono l'affidamento alla società Bonifica spa del Gruppo IRI (aggiudicataria dello studio di fattibilità e progettazione del "Corridoio Adriatico", concernente i diversi sistemi di trasporto) dell'incarico per la redazione dell'adeguamento tecnico al Piano Regolatore esistente e dei progetti preliminari delle opere più importanti. Lo studio ha avuto come riferimento quello sul "Corridoio Plurimodale Adriatico-Ionico" per la necessaria integrazione della programmazione dello sviluppo del porto di Taranto in armonia con gli sviluppi del trasporto intermodale nazionale, comunitario ed internazionale.

Le opere di maggior rilievo per le quali sono stati predisposti i progetti preliminari sono:

- a mare: ampliamento del IV sporgente, realizzazione del terrapieno della darsena ad ovest del IV sporgente, realizzazione della nuova banchina Belelli;
- a terra: ristrutturazione e completamento della "strada dei moli", sottoservizi a rete e pubblica illuminazione, terminal passeggeri.

L'adeguamento tecnico funzionale del Piano, adottato dal Comitato Portuale con delibera 7/01, è stato approvato dall'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei LL.PP. in data 1° marzo 2001.

Successivamente, il crescente sviluppo dello scalo e i nuovi insediamenti hanno reso necessario il ricorso all'acquisizione di un nuovo strumento di pianificazione delle attività e degli interventi infrastrutturali nell'ambito della circoscrizione di competenza dell'Autorità, al fine di superare la discontinuità fisica esistente tra le diverse aree del porto. In conseguenza, il Comitato Portuale con delibera 7/02 ha approvato le linee guida per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale e l'avvio del procedimento di gara per l'affidamento dell'incarico professionale a tecnici esterni all'ente, il cui bando veniva pubblicato in GUCE in data 13 novembre 2002.

L'incarico di redazione del nuovo Piano è stato aggiudicato alla società Tangram nel giugno 2003 e nel successivo mese di settembre è stata sottoscritta la convenzione di incarico. Nel mese di giugno 2005 la Società ha presentato all'Ente gli elaborati riguardanti il nuovo Piano, pre-adottato, dopo l'esame delle proposte ed osservazioni pervenute, dal Comitato Portuale nel giugno 2006, sul quale il Comune di Taranto aveva rilasciato "l'intesa", subordinandola alla effettuazione degli studi sulla sicurezza, nella previsione dell'insediamento di un impianto di rigassificazione nell'area portuale.

Dall'agosto 2006 fino all'insediamento del nuovo Presidente si è rimasti in attesa dell'esito del procedimento di valutazione dell'impatto ambientale-V.I.A., attivato dalla società proponente la realizzazione del rigassificatore; considerati però, i lunghi tempi per il rilascio del VIA, l'Ente ha stralciato dal Piano l'ipotesi di insediamento del rigassificatore ed ha proceduto alla rimodulazione del documento per il successivo inoltro al Consiglio Superiore dei LL.PP. e al Ministero dell'ambiente.

Nell'ottobre 2007 il Comune di Taranto ha espresso parere favorevole sul nuovo Piano Regolatore Portuale. Detto Piano - metodologicamente redatto secondo le "linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali", elaborate in sede di Consiglio Superiore dei LL.PP. ed integrate da apposita commissione nominata dal Ministero dei Trasporti⁶, - ha quali obiettivi da perseguire:

- lo sviluppo delle attività portuali in termini di volume e movimentazione,
- la razionalizzazione delle operazioni portuali,
- il miglioramento dell'interfaccia con la città,
- il rispetto e, per quanto possibile, il miglioramento delle condizioni ambientali.

⁶ Dette linee guida prevedono che nel piano regolatore siano definite strategicamente le diverse parti funzionali del porto, le aree di interazione con le attività urbane e le direttive di interconnessione con il territorio.

6.1.2. Il Piano Operativo Triennale

Il Piano Operativo Triennale-P.O.T., soggetto a revisione annuale, contiene, come previsto dall'art. 9, comma 3, della legge n. 84/1994, le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati.

Il P.O.T., inteso non solo come documento di programmazione ma anche come sintesi della realtà portuale e delle relative politiche di sviluppo, costituisce l'atto attraverso il quale vengono rappresentate al Ministero dei Trasporti e alle amministrazioni locali, quantificandone la spesa, le opere da realizzare per il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento e sviluppo del porto; opere che vengono poi individuate dal Ministro dei Trasporti, ai sensi dell'art. 5, comma 10, della legge in questione.

Il complesso delle strutture marittime e portuali di Taranto, prima del decollo industriale, vedeva il porto al servizio quasi esclusivo delle attività militari, pur presentando per la configurazione geografica della costa e dell'entroterra, elevate potenzialità.

Le uniche strutture non militari erano rappresentate, oltre che dalla banchina Garibaldi in Mar piccolo, da due moli denominati "San Cataldo" e "Sant' Eligio" che costituivano il "porto mercantile". Il rilancio delle attività portuali avvenne quando Taranto fu designata ad ospitare il quarto centro siderurgico e il complesso di attività industriali ad esso collegate.

Il Piano Regolatore del 1967, redatto dall'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Bari, delineò quello che sarebbe stato il futuro assetto del Porto di Taranto, indicando come area demaniale portuale la striscia costiera a ridosso del demanio ferroviario tra Punta Rondinella e il Ponte di Porta Napoli; prevedeva una consistenza del patrimonio riassumibile in cinque sporgenti, 6 banchine di riva, 3 pontili e una diga foranea per delimitare il bacino portuale, disposto parallelamente alla costa.

Nella configurazione di detto Piano, il porto veniva ad assumere una impostazione polifunzionale ripartita in settori specializzati: a partire da Punta Rondinella, le attività petrolifere, quelle industriali e, infine, quelle commerciali.

La circoscrizione territoriale della Autorità portuale di Taranto individuata dal Ministero dei Trasporti con decreto del 6 aprile 1994 ed ampliata con il decreto ministeriale 23 giugno 2004, è costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi nel tratto di costa che va dal confine del Molo di ponente del Castello Aragonese alla riva sinistra del fiume Tara;

circoscrizione discontinua per la presenza, oltrepassato il Varco ovest, di aree classificate come demaniali marittime unitamente ad aree demaniali ricavate per colmate di specchi acquei, aree private ed aree patrimoniali.

Il porto di Taranto, porto di categoria II, classe I, nel P.O.T. 1997-1999, si presentava con funzioni commerciali, ma soprattutto industriali e petrolifere sviluppate per la presenza dell'ILVA spa e dell'Agip petroli spa. Non aveva (e non ha) funzione peschereccia e non aveva funzione turistica e da diporto. Tale funzione è però iniziata nel 2000 con l'approdo turistico realizzato dal Comune di Taranto sul Molo S. Eligio, gestito da Italiana Servizi srl e con il punto d'ormeggio della Taranto Yacht srl nella parte est del porto.

Nella elaborazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, necessario per scegliere le soluzioni più funzionali allo sviluppo da dare alle strutture, il P.O.T. 1997-1999 ha individuato interventi collegati fra di loro ritenuti prioritari:

- Molo polisettoriale;
- parcheggi doganali;
- prolungamento di 400 mt. della diga foranea;
- ribaltamento imboccatura ed allargamento darsena servizi pubblici nella zona di S. Nicolicchio;
- ristrutturazione Molo S. Cataldo;
- collegamenti viari, collegamenti ferroviari, manutenzione straordinaria degli accosti commerciali, manutenzione straordinaria del manto stradale degli accosti commerciali, piano per la circolazione e la segnaletica stradale e aree di parcheggio, navigabilità del varco nella scogliera Punta Rondinella, recupero della banchina Molo S. Eligio e pulizia dei fondali.

L'analisi funzionale sulle possibilità di utilizzo del porto di Taranto effettuate nel primo P.O.T. tendeva ad individuare gli indirizzi economico-strategici e le opere da compiere, non limitate al solo sviluppo del porto commerciale, ma estese a tutto il sistema portuale.

L'obiettivo di sviluppo del porto commerciale è stato raggiunto con la costruzione del Molo Polisettoriale e l'insediamento della Taranto Container Terminal spa che ha reso il porto di Taranto polo di attrazione dei traffici di container mediterranei ed internazionali.

Nel Piano Operativo Triennale 2001-2003 e nel documento di revisione annuale (2002), rimanendo inalterati gli obiettivi da raggiungere, sono state evidenziate le realizzazioni effettuate nello scalo ionico e, in particolare, il potenziamento del traffico commerciale grazie alla crescita delle attività del terminal container ed allo sviluppo delle connesse linee di navigazione, da due

divenute cinque (e successivamente dieci: 4 di navigazione oceanica e 6 feeder per i collegamenti nel Mediterraneo), che costituiscono vie di collegamento che rafforzano l'integrazione commerciale di tre importanti aree: Estremo Oriente, Europa, Americhe.

Il traffico industriale, costituito dalla movimentazione delle merci connesse alla attività dello stabilimento siderurgico dell'ILVA copre, oltre al cabotaggio nazionale, tutto il Mediterraneo fino al Mar Nero ed è da considerare anche di particolare rilievo ai fini ambientali e della sicurezza per la natura delle materie prime e dei prodotti finiti trasportati, poiché sottrae traffico alla modalità terrestre.

Il traffico relativo all'attività dello stabilimento petrolifero, connesso alla attività della raffineria dello stabilimento ENI spa consiste nello sbarco del petrolio greggio sul pontile petroli ed al "campo boe" e nell'imbarco di prodotti raffinati.

Nel Piano 2003-2004 sono esposte le attività espletate nel porto ed i risultati raggiunti nel periodo considerato e sono illustrate le opere ritenute prioritarie da realizzare, nonché lo stato di attuazione di quelle in esecuzione. Nel 2003 sono state realizzate le opere del secondo lotto, relativo al Molo Polisettoriale, consegnate alla Società terminalista.

Terminate le opere che hanno consentito l'operatività del terminal container, l'Ente ha posto in essere diverse iniziative per dare concretezza al ruolo del porto quale piattaforma logistica intermodale. Nell'aprile 2003 il Comitato Portuale ha approvato un documento relativo alla proposta di riconoscimento ufficiale della Piastra Logistica del Porto di Taranto, quale sistema produttivo locale a servizio dei distretti industriali; opera che il Governo, rilevante il carattere strategico di preminente interesse nazionale, ha inserito nella Legge Obiettivo, n. 433 del 2001, mediante la procedura del project financing. Il progetto preliminare denominato "Piastra logistica dell'Hub portuale di Taranto" è stato approvato dal CIPE con delibera 74/2003 del dicembre 2003.

L'intervento prevede determinate opere infrastrutturali, tra le quali la piattaforma logistica, la strada dei moli e degli impianti, l'ampliamento del 4° sporgente e la darsena da ovest del 4° sporgente per un costo relativo a 156,149 milioni di euro.

L'Ente, inoltre, come rappresentato nel Piano, ha portato avanti attività connesse allo sviluppo della logistica in area portuale, nell'ambito della promozione di interventi finalizzati alla realizzazione in aree retroportuali di strutture al servizio della logistica e in previsione dell'avvio delle attività connesse alla realizzazione della Piastra Logistica in area portuale e retroportuale. A tal fine, nel dicembre 2003, il Comitato portuale ha approvato la partecipazione dell'Autorità alla

costituzione di una società consortile denominata Agromed al fine di incrementare il livello di redditività del comparto agroalimentare della provincia di Taranto, mediante l'utilizzo di reti transportistiche intermodali connesse allo scalo ionico, incentivando la promozione e lo sviluppo delle stesse e l'attività delle strutture logistiche in connessione con il confinante Distripark.

Non è stato elaborato, anche a causa di vicende connesse alla Presidenza dell'Ente, il Piano operativo relativo al triennio 2005 – 2007, come risulta dal Piano Triennale Operativo 2008 – 2010, approvato dal Comitato Portuale nel luglio 2007 (delibera 8/2007).

6.2. Attività promozionale

Nel periodo considerato (1997-2006), l'Autorità portuale, in linea con i propri compiti istituzionali (art. 6 comma 1 della legge n. 84/1994) e a sostegno dello sviluppo del porto, ha svolto una intensa attività promozionale con iniziative tese a promuovere l'immagine del porto soprattutto all'estero. Già nel 1997, infatti, in occasione di una gara di motonautica del campionato mondiale di off-shore tenutasi negli spazi acquei antistanti il porto di Taranto, denominata "Gran premio del Mediterraneo-Porto di Taranto", l'Ente aveva acquistato spazi televisivi di apertura e chiusura delle dirette televisive in collegamento con l'avvenimento al fine di diffondere in 139 paesi l'immagine del porto, e in particolar modo del Molo Polisettoriale.

Nel corso del 1998 e del 1999 l'attività promozionale è stata ridotta per il notevole interesse, sia a livello nazionale che internazionale, suscitato dall'insediamento nel porto del Gruppo Evergreen. Il terminal container è stato inaugurato ufficialmente nel 2001 e tale inaugurazione ha costituito un fatto di notevole importanza, anche dal punto di vista pubblicitario, per l'Ente. Nello stesso periodo è stato attivato il progetto per la realizzazione del sito Web, ritenuto strumento indispensabile per la pubblicità e la promozione del porto.

L'attività promozionale dell'Ente è stata dedicata, in particolare, alla partecipazione a convegni – Expolevante, organizzata presso la Fiera del Levante in coordinamento con le Autorità portuali di Bari e Brindisi – e a manifestazioni, quali l'Asia Pacific Maritime tenutasi a Singapore, presso il centro espositivo "Singapore Expo" (2001) per promuovere il sistema logistico tarantino presso i Paesi asiatici al fine di creare nuovi contatti commerciali, Intermodal & Logistics di Rotterdam (2002), "Caspian and Black Sea Transport: Intermodal & Shipping Conference" tenutasi ad Istanbul, SIL 2003 – Salone della logistica tenutosi a Barcellona e la

fiera della logistica Trans Ukraine 2003 di Odessa, con la esposizione, ovunque, delle realtà e delle potenzialità del porto.

L'Autorità portuale ha anche prodotto (2002) uno studio dal titolo "Il mercato della logistica in Puglia e Basilicata – La percezione del porto di Taranto," riguardante la domanda di trasporto marittimo da parte di imprese nell'entroterra di Taranto. La ricerca, svolta anche con l'ausilio delle Camere di Commercio di Puglia e di Basilicata e dell'Unioncamere, ha consentito una stima delle effettive necessità logistiche delle imprese dell'entroterra ionico, dei servizi di modalità di trasporto alternativo a quello stradale, in vista di futuri collegamenti marittimi concernenti anche lo scalo di Taranto, nel panorama degli scambi commerciali e delle reti di trasporto a livello regionale, comunitario e internazionale.

Sempre al fine di promuovere l'immagine e le attività dell'Ente, l'Autorità portuale ha organizzato convegni, tra i quali "Il distretto logistico di Taranto", "I collegamenti della Puglia con i Balcani" (2004), "Prospettive per l'intermodalità mare-terra in Italia e in Europa" (2004), "Sistema portuale e sistema ferroviario" (2004) ed ha provveduto, sin dal 2002, alla realizzazione e pubblicazione della rivista trimestrale dei trasporti "Il porto di Taranto", nonché alla acquisizione, fin dal 2000, di stand espositivi per la presentazione del porto e per la illustrazione delle sue potenzialità a fiere e convegni nazionali ed internazionali e ad autorità nazionali ed internazionali; ha provveduto, altresì, alla realizzazione di brochures sia in italiano che in inglese ed alla relativa distribuzione mirata, nonché alla realizzazione di filmati sul porto ed alla pubblicazione di materiale promozionale su quotidiani e riviste specializzate.

Nel corso del 2005 e del 2006 l'Autorità ha portato avanti la propria attività promozionale, pur se la stessa ha risentito della riduzione degli stanziamenti imposti dalle leggi finanziarie. Ha comunque partecipato a tavole rotonde, convegni, seminari. Ha inoltre partecipato all'Assemblea Generale dell'EIA (European Intermodal Association) a Francoforte e, per la prima volta, ha partecipato alla Transport Logistics, fiera internazionale biennale di logistica, telematica e trasporto merci e passeggeri, tenutasi a Monaco di Baviera.

La spesa per l'attività promozionale nel periodo considerato è stata pari a:

(in euro)			
1997 = 109.520	1998 = 16.463	1999 = 28.600	2000 = 55.459
2001 = 61.556	2002 = 301.638	2003 = 112.674	2004 = 304.626
2005 = 101.700	2006 = 66.615		

6.3. Servizi di interesse generale

Ai sensi dell'art. 6, comma 1 lett. c) della legge n. 84 del 1994, le Autorità portuali hanno il compito di provvedere all'affidamento e al controllo delle attività dirette alla fornitura, a titolo oneroso, agli utenti portuali di servizi di interesse generale, individuati con decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione 14 novembre 1994, consistenti nelle attività relative al servizio ritiro rifiuti da bordo delle navi, alla manutenzione degli impianti comuni e dei mezzi meccanici dati in dotazione, ai servizi di pulizia delle aree portuali nel porto mercantile, al servizio di manutenzione degli impianti elettrici di illuminazione e ai lavori di manutenzione stradale.

Il funzionamento di tali servizi è assicurato o direttamente da parte dell'Autorità portuale se dotata di sufficiente personale o da imprese appaltatrici scelte mediante procedure ad evidenza pubblica. Le imprese portuali sono autorizzate, dietro pagamento di un canone, ad operare nell'ambito del porto ai sensi dell'art. 68 del codice della navigazione.

A fine 1996, previa gara a licitazione privata, venivano affidati il servizio raccolta rifiuti da bordo delle navi, per il periodo 1.1.1996 - 31.12.1996 con una spesa di 6.197,97 euro annui e il servizio fornitura di acqua potabile a bordo delle navi per il biennio agosto 1996 - luglio 1998, con una spesa di 8.160,00 euro annui.

Quest'ultimo servizio, alla scadenza, veniva prorogato di un anno, e poi sospeso, per contenzioso in atto tra la società aggiudicataria Ecotaras e la società ILVA.⁷

Il servizio di ritiro rifiuti da bordo delle navi mercantili, nel 2001, a seguito di procedura a pubblico incanto, è stato riaffidato, per un triennio, alla medesima società (Nigromare srl); il servizio è stato prorogato per il 2004 per consentire alla Autorità di redigere e far approvare il piano dei rifiuti previsto dal decreto leg.vo 182/2003. Nel 2005, detto servizio è stato svolto ancora dalla società Nigromare, quale aggiudicataria della gara per il quadriennio 2005 – 2009. Le tariffe applicate dalla società affidataria del servizio sono quelle previste dall'ordinanza 7/05 dell'Autorità portuale, aggiornate annualmente, su richiesta del concessionario, sulla base della media degli indici Istat per i prezzi al consumo per le famiglie,

⁷ L'ILVA riteneva di essere legittimata a svolgere "in proprio", a titolo oneroso, il rifornimento di acqua potabile a bordo delle navi in sosta e ormeggiate sui propri pontili, sulla base dell'atto concessorio. Il contenzioso instaurato ha visto soccombente l'Autorità portuale. Il servizio viene quindi espletato direttamente dall'ILVA per le proprie navi e, a richiesta, da imprese iscritte nel registro ex art. 68 cod. nav., temporaneamente incaricate dall'Autorità allo svolgimento del servizio, in base a tariffe predeterminate dall'Autorità stessa.

relativamente all'anno precedente, salvo documentati aumenti dei costi di smaltimento finale per effetto di leggi, regolamenti o disposizioni delle competenti Amministrazioni.

Nel corso del 2005 l'Autorità portuale, in aderenza alla normativa riguardante i rifiuti prodotti dalle navi – decreto leg.vo n. 182/2003 – ha redatto il “Piano di raccolta e gestione dei rifiuti nel porto di Taranto” in cui sono stati presi in considerazione non solo i rifiuti prodotti dalle navi, ma tutti i rifiuti gestiti in ambito portuale.

6.4. Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali. Opere di grande_infrastrutturazione.

- **Manutenzione ordinaria e straordinaria**

Ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. b) della legge n. 84 del 1994, come modificato dall'art. 2 del D.L. 535/1996 convertito nella legge 647/1996, compete alla Autorità portuale la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, “previa convenzione con il Ministero del LL. PP. che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione”.

Tali fondi vanno aggiunti a quelli a ciò destinati dalla Autorità mediante l'utilizzo di risorse proprie.

- **Manutenzione ordinaria**

La convenzione concernente la manutenzione ordinaria delle parti comuni in ambito portuale, sottoscritta il 16 novembre 1998 (per il periodo 1998-2001) dal Presidente dell'Autorità e dall'ufficio del Genio Civile per le opere marittime di Bari, per conto del Ministero dei Trasporti, ha previsto un contributo di 139.717,00 euro per ciascuno dei tre anni. L'ammontare di tale contributo è stato confermato dalla successiva convenzione relativa agli anni 2001-2003, sottoscritta l'11 ottobre 2001.

Al termine di tale ultimo periodo, il Ministero dei Trasporti ha comunicato la impossibilità di procedere al rinnovo della convenzione per carenza di fondi sul competente capitolo di bilancio. Dal 2004, pertanto, l'Autorità portuale si è fatta carico degli interventi di manutenzione ordinaria, compresi i servizi non più finanziati.

Nel periodo in riferimento la manutenzione ordinaria ha riguardato in particolare il servizio di pulizia delle aree portuali, il servizio di manutenzione degli impianti elettrici di illuminazione, la fornitura di energia elettrica.

Nel corso del 1997 l'Autorità portuale di Taranto ha deliberato l'indizione delle gare, aggiudicate nel 1998, per la concessione del servizio di manutenzione degli impianti elettrici e del servizio di pulizia delle aree portuali per l'anno 1998.

Nel corso del 1999, del 2001 e del 2004, alla scadenza del periodo contrattuale, sono state espletate le gare, a pubblico incanto, ed affidati i servizi per:

- i lavori di manutenzione ordinaria delle parti comuni in ambito portuale alla società Edilelettra snc per la durata di un anno, con una spesa di 236.672,37 euro. Scaduto il periodo contrattuale, detto servizio, nel 2006, è stato aggiudicato per un anno alla società Piccola Grande Impresa per un importo di euro 231.972,93, comprensivo degli oneri della sicurezza per 9.000, 00 euro.
- la pulizia delle aree portuali alla società Ecologica spa, per un quadriennio, con una spesa complessiva di 821.629,21 euro;
- manutenzione ordinaria degli impianti elettrici di illuminazione alla società Tecnoimpianti srl per la durata di tre anni e con una spesa complessiva di 125.535,10 euro.

Le spese sostenute per l'espletamento dei menzionati servizi negli anni 1997-2006 sono state le seguenti:

					(in euro)
1997	1998	1999	2000	2001	
77.011	125.621	150.037	232.887	178.523	

					(in euro)
2002	2003	2004	2005	2006	
378.072	168.953	260.478	353.338	398.030	

• Manutenzione straordinaria

Per l'attività di manutenzione straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, l'art. 6 della legge 84/1994 prevede l'utilizzo di fondi a tal fine disponibili nello stato di previsione del Ministero dei LL.PP., previa sottoscrizione di apposite convenzioni.

I maggiori interventi rientranti in tale categoria hanno riguardato prevalentemente i lavori per il ripristino degli impianti dei servizi generali, per il miglioramento della viabilità interna ed in mare, per la costruzione di nuovi impianti di sicurezza, per la pulizia dei fondali marini.

Tutti i lavori, sia di manutenzione ordinaria che straordinaria, sono stati affidati, mediante contratti ad evidenza pubblica, ad imprese private.

Nel periodo considerato dal presente referto, ad eccezione del biennio 1998-1999, all'Autorità portuale di Taranto è stato corrisposto per la manutenzione straordinaria delle opere portuali un contributo, iscritto nelle entrate in c/capitale, pari a 1.549.370,70 euro per ciascun anno, previa sottoscrizione di convenzioni con il Genio Civile opere marittime di Bari. Le convenzioni sono state sottoscritte il 19 dicembre 2000, il 7 settembre 2001, il 5 dicembre 2002, il 10 novembre 2004.

Nel periodo 1998-1999 non è stata sottoscritta alcuna convenzione ma l'Ente portuale ha potuto disporre della somma di 2.561.630,00 euro relativa alle convenzioni riguardanti gli anni 1996 e 1997.

Nel corso del 1998 e del 1999 con i contributi per la manutenzione straordinaria è stato dato avvio ai lavori di bonifica, scavo, movimento a terra, spianamento e realizzazione di piazzali con opere primarie di deflusso di acque piovane (la gara a licitazione privata è stata aggiudicata per 128.947,30 euro), lavori poi interrotti per la richiesta di autorizzazione alla Direzione Genio Militare per i lavori di bonifica da ordigni esplosivi; è stata effettuata, inoltre, la manutenzione straordinaria degli impianti elettrici (per un importo di 21.091,00 euro).

Nel corso del 2001 sono stati affidati i lavori di ripristino e sistemazione della pavimentazione stradale e di un tratto di binari della calata 2 e del 1° sporgente ponente (aggiudicati per 592.757,19 euro), la manutenzione straordinaria della recinzione doganale a protezione delle aree portuali adiacenti alla calata uno del porto (euro 45.563), i lavori derivanti da una perizia di variante della bonifica, scavo movimento terra per la realizzazione dei piazzali (25.431,31 euro), rilievi batimetrici dei fondali dello specchio acqueo compreso tra il IV sporgente ed il Molo polisettoriale (40.779,40 euro).

Nel 2002 è stata sottoscritta una convenzione tra il Ministero dei Trasporti e l'Autorità portuale con la quale il Ministero ha trasferito all'Ente il progetto esecutivo, redatto dal Genio Civile OO.MM. di Bari, assegnando all'Autorità la funzione di stazione appaltante, per la realizzazione dell'intervento riguardante i lavori di rettifica e adeguamento del Molo S. Cataldo; lavori necessari per rendere utilizzabile per i traffici commerciali/turistici una banchina non idonea a tale scopo ed utilizzata solo per l'ormeggio delle imbarcazioni dei servizi tecnico nautici. Ulteriori lavori hanno riguardato il ripristino della pavimentazione stradale e tratto di binari della calata 2 del porto e 1° sporgente (619.012,77 euro).

Nel corso del 2003 e del 2004 l'Ente, in particolare, ha provveduto all'affidamento dei lavori di ampliamento e sopraelevazione della sede dell'Autorità Portuale (257.359,24 euro), dei lavori di manutenzione straordinaria e completamento della palazzina servizi di frontiera al terminal container del porto (900.007,00 euro), nonché di incarichi di direzione lavori e di progettazione di opere da realizzare.

Nel corso del 2005 l'Ente ha provveduto ad affidare i lavori di ripristino strutturale dell'impalcato a giorno del Molo S.Cataldo (importo euro 2.064.323) e l'incarico di direzione dei relativi lavori (euro 194.218), mentre nel 2006 l'Ente ha provveduto all'impegno di spesa (per 842.022,00 euro) per i lavori di manutenzione e rifiorimento della scogliera di protezione al Molo S. Eligio.

6.5. Grandi opere infrastrutturali

Nel periodo considerato le opere infrastrutturali più rilevanti che hanno interessato il porto di Taranto sono esposte nel prospetto che segue, con i relativi finanziamenti e lo stato di attuazione delle opere.

Gli anni 1999-2001 sono stati interessati dai lavori riguardanti il Molo Polisettoriale, derivanti dalla convenzione stipulata dall'Autorità portuale con la Taranto Container Terminal spa.

Negli anni successivi le opere hanno riguardato in particolare l'ampliamento e la riqualificazione del porto.

Da ultimo, con la previsione e la programmazione della "Piastra Logistica", l'Ente ha posto in essere iniziative per dare concretezza ad un ruolo del porto quale piattaforma logistica intermodale.

L'aggiudicazione definitiva e la sottoscrizione della convenzione con la società aggiudicataria dei lavori in questione hanno subito una battuta d'arresto, secondo quanto affermato dalla Autorità, a seguito dei vincoli di spesa della legge

finanziaria 2005. Vincoli successivamente superati con la legge 168/2005 per effetto della quale l'Ente ha provveduto alla redazione della variazione al bilancio di previsione. Nel dicembre 2005, dopo la stipula dei contratti per l'assunzione dei mutui bancari con la Cassa Depositi e prestiti, la concessione è stata aggiudicata definitivamente; il relativo contratto è stato sottoscritto nel marzo 2006. Nel corso dello stesso anno è stato elaborato dal concessionario il progetto definitivo, consegnato nel 2007, da sottoporre all'approvazione del CIPE.

Interventi	Finanziamenti in euro	Fonte	Stato di realizzazione
Opere riguardanti il Molo Polisettoriale: - riqualificazione ed ammodernamento della banchina - realizzazione delle opere infrastrutturali di alimentazione elettrica in media e bassa tensione finalizzate alla riqualificazione e ammodernamento del molo - realizzazione delle opere elettriche di distribuzione secondaria in media e bassa tensione per la riqualificazione e l'ammodernamento del piazzale di stoccaggio container del Molo - realizzazione delle opere infrastrutturali finalizzate alla riqualificazione e ammodernamento del piazzale di stoccaggio container - realizzazione di un fascio di binari sul Molo Polisettoriale ed allacciamento ferroviario alla linea Taranto-Metaponto	51.645.689,90	Finanziamenti erogati dallo Stato (DM 17 luglio 1998 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione). Fondi assegnati ai sensi della legge n. 135/1997	I lavori sono stati consegnati nel 2001 (I lotto) e nel 2002 (II lotto)
Modifica e ampliamento della darsena per mezzi pubblici	10.845.594,88	Fondi del Ministero dell'economia e finanze. Delibera CIPE 26. 6. 1996	Lavori ultimati nel marzo 2004
Prolungamento della diga foranea a protezione del Molo Polisettoriale	592.757,19	Fondi propri dell'Autorità portuale	Difficoltà di carattere geotecnico hanno comportato una sospensione dei lavori nel 2004 e la revisione del contratto che prevede la conclusione dell'opera ad una lunghezza inferiore a quella prevista nel 2004 messa in sicurezza dell'opera.
Lavori di ripristino e sistemazione della pavimentazione stradale e tratto di binari della "calata 2" e del 1° sporgente ponente	Convenzione 21.10.2002	Ministero Trasporti	Terminata maggio 2001
Lavori di rettifica ed adeguamento del Molo S. Cataldo			Nel 2005 redazione del progetto di messa in sicurezza d'emergenza e bonifica del sito ai sensi del DM 471/1999. Sussistono difficoltà progettuali in quanto l'attività di bonifica ambientale richiede uno stanziamento di risorse straordinarie pari a circa 6 milioni di euro, rispetto a quanto preventivato nel quadro economico complessivo pari a 11 milioni di euro.

Interventi	Finanziamenti in euro	Fonte	Stato di realizzazione
Realizzazione opere relative alla "Piastra logistica dell'Hub portuale di Taranto: - piattaforma logistica - strada dei moli e relativi impianti - ampliamento IV sporgente - darsena ad ovest del IV sporgente	156.149.000,00	Delibera Cipe 29 settembre 2003: 21,523 milioni di euro; legge 413/1998: 97,082 milioni di euro; in parte fondi propri dell'Ente; 37,544 milioni di euro (opera n. 1) a carico del concessionario	Aggiudicazione gara definitiva nel dicembre 2005. Elaborazione del progetto definitivo redatto secondo il D. leg.vo 190/2002; approvazione in corso.
Caratterizzazione ambientale delle aree sottoposte a progetti di escavo e banchinamento nel porto	1.217.520,04	Fondi Autorità portuale	
Attività di smaltimento dei fanghi di dragaggio depositati in area adiacente l'ex Yard Belelli	3.600.000,00	Fondi propri dell'Ente	Procedure di gara terminate nel 2006. Acquisita progettazione preliminare e completata l'attività di caratterizzazione ambientale dei fondali.
Realizzazione degli edifici comuni alla radice del Molo S.Cataldo - 2° - lotto funzionale	1.150.000,00	Fondi propri dell'Ente	Nel 2006 conclusa progettazione esecutiva - bandita la gara per affidamento lavori.
Attività di caratterizzazione ambientale dell'area marino - costiera prospiciente il sito di bonifica di interesse nazionale di Taranto	1.000.000,00	Fondi propri dell'Ente	Opera avviata
Manutenzione e rifornimento della scogliera a protezione del Molo S. Eligio del porto	843.383,12	Fondi manutenzione straordinaria	Prossima stipula del contratto
Servizio di caratterizzazione ambientale per le aree darsena polisettoriale, imboccatura del porto fuori rada e darsena capitaneria di porto di Taranto	1.150.000,00	Fondi propri dell'Ente	Aggiudicazione in corso
Lavori di manutenzione e ripristino strutturale dell'impalcato a giorno in cemento armato del Molo S. Cataldo	2.064.323,00	Fondi manutenzione straordinaria	Consegna lavori avvenuta

6.6. Gestione delle autorizzazioni

Nella Relazione annuale e nella relazione amministrativa sui conti consuntivi sono indicate le autorizzazioni e le concessioni rilasciate ai sensi delle disposizioni della legge n. 84/1994.

6.6.1. Operazioni portuali

L'Autorità portuale, in applicazione dell'art. 16 della legge n. 84/1994, ha concesso, e alla scadenza rinnovato di quadriennio in quadriennio, autorizzazioni all'esercizio di operazioni portuali ad imprese, presenti nel porto di Taranto da molti anni, operanti:

a) per conto terzi:

- Impresa Portuale Neptunia srl: impresa derivante dalla trasformazione prevista dall'art. 21 della legge 84/1994 della locale ex Compagnia dei Lavoratori portuali (unitamente alla Compagnia Portuale Neptunia soc. coop. a r.l.);
- Peyrani Sud spa: specializzata nello sbarco/imbarco/stoccaggio/trasporto di manufatti industriali di notevoli dimensioni;
- Italcave spa: movimenta loppa d'altoforno;
- Taranto Container Terminal spa: società concessionaria del Molo Polisettoriale che gestisce il terminal container. La durata della autorizzazione è identica a quella della concessione rilasciata per 60 anni.

b) per conto proprio:

- Cementir spa: concessionaria del pontile di calata 4, su cui movimenta le materie prime ed i prodotti della propria attività in collegamento con il proprio stabilimento.

c) ex art. 18 legge 84/1994:

- ILVA spa

L'Autorità portuale ha anche autorizzato per un anno (con successivi rinnovi annuali) cinque società per l'espletamento, ex art. 16 legge n. 84/1994, di servizi portuali, la cui disciplina ha determinato con propria ordinanza (n. 4/2002):

- Deltauno srl e Essetieffe srl per il servizio "navetta merci";
- Ecologica spa per i servizi "nolo a caldo di mezzi meccanici ", "riempimento e svuotamento contenitori", "attacco e stacco manichette e tubazioni";
- I.V.R.I. spa per il servizio di sorveglianza e vigilanza antifurto".

Con decreto dell'Autorità portuale n. 14/2006 del 20.2.2006 sono stati aggiornati il canone annuo e la cauzione per le imprese autorizzate all'espletamento di operazioni e di servizi portuali secondo gli indici nazionali dell'Istat.

Dal 2001 alcune imprese, tra esse la Neptunia srl, hanno dovuto affrontare una crisi occupazionale, determinata dall'esubero del personale, che ha creato uno stato di agitazione dei lavoratori portuali. Al fine di superare tale situazione, l'Autorità portuale è intervenuta più volte presso il Ministero dei Trasporti per rappresentare le problematiche insorte e per l'emanazione del previsto regolamento, secondo l'art. 17 della legge n. 84/1994.

Nel frattempo, la gestione del lavoro temporaneo nel porto è affidato alla Neptunia srl, ai sensi dell'art. 21, comma 6 lett. b. della citata legge.

6.6.2. Altre autorizzazioni

Nel periodo considerato sono state rilasciate ai sensi dell'art. 68 del cod. nav. autorizzazioni a ditte, società ed a professionisti per l'esercizio delle loro attività nella circoscrizione territoriale del porto.

L'iter procedurale per il rilascio di dette autorizzazioni è stato regolamentato dall'Ente con l'ordinanza 8/97 che ha modificato, rendendo le procedure più agevoli, la precedente ordinanza 2/96.

Sono state, inoltre, rilasciate dall'Autorità autorizzazioni per l'espletamento di attività continuativa ex art. 68 cod. nav. e per attività occasionali rilasciate ai sensi dell'ordinanza della Autorità portuale 1/2000, e precisamente:

1998: 52 ex art. 68 cod. nav.

2004: 200 ex art. 68cod. nav. e 77 ex ord. 1/2000

2005: 103 ex art. 68 cod. nav. e 63 ex ord. 1/2000

2006: 181 ex art. 68 cod. nav. e 92 ex ord. 1/2000.

6.6.3. Gestione demanio marittimo

Nel periodo di riferimento l'Autorità portuale ha rilasciato concessioni ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/1994. Tra queste la più rilevante è da considerare quella relativa alle aree (1.000.000 mq.) ed alle banchine del molo Polisettoriale (2.000 mt.), sottoscritta nel 1998⁸ (con durata 60 anni) con la Taranto Container Terminal spa - Società del Gruppo Evergreen Marine Corporation di Taipei-Taiwan,

⁸ La concessione è stata preceduta dalla sottoscrizione tra l'Autorità portuale, i Ministeri dei Trasporti e dei Lavori Pubblici, la regione Puglia, il Comune di Taranto, l'ANAS e le FF.SS. di un "protocollo d'intesa" per agevolare ed accelerare l'iter procedurale finalizzato: al reperimento dei fondi necessari alla realizzazione di opere di riqualificazione del Molo polisettoriale; alla individuazione ed alla realizzazione di opere di viabilità stradale e ferroviaria, strumentali alla funzionalità del porto ed ai collegamenti con la città e con le principali direttive di traffico; alla elaborazione di progetti di opere portuali anche connesse con l'insediamento della società terminalista Evergreen; al perfezionamento tecnico del Piano regolatore portuale.

per la realizzazione e gestione di un terminal container. La concessione ha previsto a carico dell'Autorità portuale la ristrutturazione, l'adeguamento e l'ammodernamento dei beni dati in concessione, le banchine d'ormeggio e la realizzazione di un impianto di distribuzione elettrica in media e bassa tensione, la riqualificazione e l'ammodernamento dei piazzali.

Sempre nel 1998 concessioni sono state rilasciate anche al Consorzio Terminal Rinfuse Taranto spa per l'occupazione di un'area per lo stoccaggio di merce varia alla rinfusa; all'ILVA spa per l'occupazione di un'area demaniale per posizionamento della rete ferroviaria nell'ambito portuale.

Nell'anno 1999 sono state rilasciate cinque concessioni, due nel 2000. Queste ultime sono state rilasciate al Comune di Taranto (per l'area denominata Molo S. Eligio) al fine di realizzare un approdo turistico per natanti da diporto e per naviglio minore destinato a traffico passeggeri (lavori terminati nel 2003) e alla Taranto Yacht società consortile a r.l. per realizzare un punto d'ormeggio galleggiante per natanti e piccole imbarcazioni da diporto.

Tali iniziative sono state considerate di significativo interesse sia turistico che a livello urbanistico-sociale in quanto atte a contribuire alla rivitalizzazione del "borgo antico" della città.

Nel 2000 l'Ente ha provveduto anche al riordino delle concessioni demaniali marittime, già intestate all'ILVA spa, in un unico atto suppletivo/integrativo/di riordino, estendendo la durata della concessione a 50 anni. In seguito a tale riordino, sono rientrati nella disponibilità dell'ente 360.000 mq. di aree demaniali marittime (quota parte dei 425.000 mq. oggetto dell'atto di sottomissione del 21.5.1986 a favore dell'ILVA spa) occupati dall'insediamento della Belelli Off Shore, società avente il co-uso dell'area in questione, per la quale, essendo la Belelli in liquidazione, erano in atto procedure di concordato preventivo presso il Tribunale di Mantova.

In tale anno (e negli anni successivi) la problematica connessa alla riassegnazione dell'area demaniale occupata dalla soc. Belelli e la rioccupazione dei dipendenti hanno interessato l'attività dell'Ente; sulla questione è intervenuta anche la Presidenza del Consiglio dei Ministri-Comitato di coordinamento delle iniziative per l'occupazione e Sviluppo Italia spa al fine di realizzare progetti di insediamento da ammettere a finanziamenti agevolati (legge n. 181 del 1981).

Tra le società richiedenti l'autorizzazione, ai sensi dell'art. 36 cod. nav., quella ritenuta in possesso delle necessarie garanzie è stata la Boiler Expertise del Gruppo Mercegaglia per il cui insediamento il Comitato portuale ha espresso in data 31.10.2001 parere favorevole su una superficie di 110.000 mq.. La Boiler Expertise

è stata autorizzata alla occupazione dell'area mediante atto di sottomissione del 3 dicembre 2001 ex art. 38 cod. nav. e 35 regolamento cod. nav.

Nel corso del 2001 il Comitato portuale ha espresso parere favorevole al rilascio della concessione demaniale marittima, per complessivi 136.000 mq., alla Logsystem (Gruppo Gavio) avente come "core business" sia attività di handling, sia servizio di cabotaggio.

Nel 2002 sono state rilasciate concessioni alla soc. Iris srl e alla Nuova Simi spa.

Nel dicembre 2003, a sostegno dello sviluppo del turismo legato alle attività marittime, è stato espresso parere favorevole al rilascio di una concessione demaniale (aree e specchio acqueo) al Comune di Taranto per la realizzazione di un delfinario, avente finalità di presidio medico –veterinario e di potenziale attrattiva turistica nel Mediterraneo.

Nell'anno 2004 è stato sottoscritto tra l'Autorità portuale e l'ENI spa un contratto di comodato d'uso del tratto stradale, esistente in ambito portuale, di proprietà dell'ENI, allo scopo di dare attuazione alla definizione della circoscrizione territoriale dell'Ente, discontinua per la presenza di aree demaniali marittime, di aree private e di aree patrimoniali.

Sempre nel corso del 2004 sono pervenute all'Ente richieste di insediamento da parte di Gas Natural International SDG per la realizzazione di un impianto di rigassificazione e della società Sire spa-Westlands Securities spa per la realizzazione di un centro agro-alimentare polifunzionale.

Per il primo insediamento (terminale GNL) l'Ente ha avviato l'istruttoria (protrattasi anche negli anni successivi) tesa ad ottenere da parte di Gas Natural International SDG SA l'autorizzazione, ex art. 8 della legge 340/2000, per l'uso o il riutilizzo di siti industriali per la realizzazione di impianti di rigassificazione di GNL; autorizzazione che deve rilasciare il Ministero delle Attività produttive di concerto con il Ministero dell'ambiente e di intesa con la regione Puglia.

L'iniziativa è stata proposta per lo sviluppo di molteplici settori, non solo in termini di disponibilità di un combustibile pregiato quale è il metano, ma anche per le possibilità di sfruttamento dell' "energia criogenica" legata al cambiamento di fase del GNL nel processo di rigassificazione.

Per la realizzazione del centro agro-alimentare polifunzionale al 31.12.2006 erano in corso i necessari approfondimenti.

Le citate iniziative sono previste, con oneri a carico del soggetto proponente, con investimenti per 600 milioni di euro (Gas Natural) e 800 milioni di euro (Westlands).

E' stato altresì proposto un altro insediamento funzionalmente e tecnicamente collegabile a quello del rigassificatore di Gas Natural per lo svolgimento di operazioni industriali di trattamento d'energia fredda.

Nel marzo 2006 è stata stipulata la convenzione con il soggetto promotore aggiudicatario della gara indetta nel 2004, per l'affidamento in concessione, ai sensi degli artt. 8 e 10 del decreto leg.vo 190/2002 e degli artt. 37 bis e segg. legge 109/1994, della progettazione ed esecuzione dei lavori di realizzazione del nodo infrastrutturale del porto di Taranto-Piastra Logistica Integrata al sistema transeuropeo intermodale del Corridoio adriatico e della gestione della Piattaforma Logistica. La stipulata convenzione prevede, tra l'altro, la realizzazione di una Piattaforma Logistica su area demaniale e la relativa concessione e gestione funzionale, tecnica e amministrativa nonché lo sfruttamento economico della Piattaforma per 30 anni.

Nel 2006 non sono state rilasciate altre concessioni.

Il prospetto che segue espone l'ammontare dei canoni introitati nel periodo 1997-2006, confrontati con l'ammontare delle entrate correnti.

Esercizio	Entrate derivanti da canoni	Entrate correnti	Incidenza percentuale
1997	1.574.658	8.148.643	19,32%
1998	1.397.602	6.987.330 ⁹	20,00%
1999	1.207.275	6.390.753	18,89%
2000	1.344.908	6.619.669	20,32%
2001	1.556.902	6.295.698	24,73%
2002	1.711.768	5.873.304	29,14%
2003	1.655.881	5.863.761	28,10%
2004	1.801.414	7.081.161	25,44%
2005	1.454.695	7.278.613	19,99%
2006	1.747.146	12.687.260	13,77% ¹⁰

⁹ Negli anni 1998 e 1999 dalla voce "entrate correnti" sono stati detratti gli stanziamenti erogati per la realizzazione di opere portuali, da collocare più esattamente nelle entrate in c/capitale.

¹⁰ L'incidenza del 2006 ha subito una sensibile riduzione a seguito dell'incremento delle entrate correnti derivante dall'aumento della devoluzione delle tasse portuali (100% invece del 50%).

Nel 1997 le entrate hanno subito un incremento rispetto a quelle riscontrate nel 1996 (ammontanti a 880.543,00 euro) in quanto è stato effettuato anticipatamente, rispetto all'anno di riferimento, l'accertamento dei canoni, come previsto dalla specifica normativa. In tal modo, in diminuzione si presentano le entrate del 1998 che si riferiscono, comunque, a canoni di nuove concessioni e ad accertamenti anticipati di canoni relativi al 1999.

La riduzione operata nel 1999 è da addebitare alla riduzione delle somme accertate a titolo di "deposito merci in porto".

L'incremento relativo all'anno 2000 è da attribuire al riordino delle aree demaniali date in concessione all'ILVA, al rilascio di nuove concessioni e all'adeguamento dei canoni all'indice Istat; l'aumento riscontrato negli anni 2001 e 2002 è stato determinato dai canoni accertati a nuove concessionarie e all'adeguamento del canone della Taranto Container Terminal per la consegna di parte della banchina.

Registra, invece, una lieve diminuzione delle entrate l'anno 2003; diminuzione conseguente ad accertamenti dei canoni effettuati nel 2002, risultati superiori a quelli effettivamente dovuti dai concessionari a seguito delle verifiche svolte sulle aree effettivamente occupate o sulla attuazione dei metodi di aggiornamento dei canoni agli indici Istat, o, ancora, sulla applicazione della normativa in materia di concessioni di strutture dedicate alla nautica da diporto.

L'incremento del 2004 è da attribuire all'accertamento del canone demaniale dovuto dal Comune di Taranto per la concessione dell'area da adibire al delfinario e da canoni dovuti per il rilascio di licenze ex art. 24 reg. cod. nav.

Il decremento delle entrate riscontrato nel 2005 è da attribuire al mancato accertamento di canoni oggetto di verifiche da parte dei competenti Uffici che hanno avuto termine nei primi mesi del 2006 e che hanno determinato, in conseguenza, l'incremento riscontrato in tale anno.

6.7. Traffico portuale

Sino alla fine degli anni '90 il porto di Taranto ha svolto soprattutto attività a carattere industriale e petrolifero, legata agli insediamenti dell'ILVA spa e dell'Agip petroli spa.

Lo sviluppo del porto commerciale è andato aumentando con l'inizio dell'attività del terminal container gestito dalla Taranto Container Terminal spa (29 giugno 2001).

Per il volume delle merci movimentate, consistenti in merci varie, (parte delle quali trasportate in container), rinfuse solide legate all'attività dell'ILVA spa, in merci rinfuse liquide legate all'attività dell'ENI spa e in cemento connesso all'attività della Cementir, il porto di Taranto è stato considerato nel 2003 il 3° porto nazionale e dal 2006 è divenuto il 2° porto nazionale e il 18° porto europeo.

Il volume dei traffici, dal 1995 (data di inizio dell'attività dell'Autorità portuale) al 1998, si presenta in aumento; diminuisce nel biennio successivo ed aumenta in modo costante dal 2000, con una stasi nel 2002.

Nel 2006 la movimentazione delle merci raggiunge un volume di traffici pari a 49.434.294 tonnellate. In relazione alla tipologia, la composizione percentuale del totale generale delle merci è distinta in: 15% merci rinfuse liquide; 51% rinfuse solide, 34% merci varie, delle quali il 13% trasportato nei container. Il traffico sulle banchine libere consiste nella movimentazione di alluminio, cemento, pesce congelato, minerale di ferro, carpenteria metallica e merce varia.

In particolare, il traffico industriale connesso alla attività dell'ILVA ha presentato una movimentazione costante fino al 2000, mentre ha subito una diminuzione nel periodo successivo ed un nuovo costante aumento nel periodo 2004-2006, attestandosi su 34 milioni di tonnellate di merci nel 2006.

La movimentazione delle rinfuse liquide sul terminal petrolifero relativo alla attività della raffineria dello stabilimento dell'Agip presenta una diminuzione negli anni 2001-2002 e un incremento costante negli anni successivi, attestandosi nell'anno 2006 su 7,51 milioni di tonnellate.

Il traffico commerciale dal 2001, data di attivazione del terminal container, registra un continuo aumento - ad eccezione del 2005 sia per la crisi che ha investito tutti i porti italiani, sia per i lavori di pulitura dei fondali del Molo polisettoriale - facendo assumere sempre più al porto una caratteristica "commerciale".

Il numero dei container dagli iniziali 186.427 TEU ha raggiunto, nel 2006, 892.303 TEU, mentre le merci trasportate nei container hanno raggiunto i 6 milioni di tonnellate.

Il prospetto che segue rappresenta il volume di merci movimentate nel periodo 1997-2006.

Anno	Totale complessivo Merci sb./imb. Tonnellate	Porto commerciale			Porto industriale	
		Banchine libere merci sb./imb. Tonnellate	Terminal contenitori Tonnellate	Teus	Terminal siderurgico Merci sb./imb. Tonnellate	Terminal petrolifero Merci sb./imb. Tonnellate
1997	34.473.083	2.297.779	--	--	26.316.691	5.858.613
1998	36.833.652	2.227.188	--	--	28.634.887	5.971.577
1999	36.051.047	1.561.802	--	--	28.520.543	5.968.702
2000	33.882.796	1.661.018	--	--	26.177.557	6.044.221
2001	34.529.673	958.792	2.152.592	197.755	25.685.080	5.733.209
2002	34.672.761	833.247	5.105.595	471.570	23.836.417	4.897.502
2003	37.512.815	1.316.102	5.632.031	658.426	24.660.657	5.904.025
2004	43.581.618	1.866.782	5.372.544	763.318	29.769.849	6.572.443
2005	47.656.954	1.851.594	5.060.355	716.856	34.096.616	6.648.389
2006	49.434.294	1.622.751	6.236.732	892.303	34.061.424	7.513.387

7 Gestione finanziaria e patrimoniale

Ai sensi dell'art. 32 del Regolamento di amministrazione e contabilità, il Conto consuntivo è composto dal Rendiconto finanziario, dalla Situazione patrimoniale e dal Conto economico.

Il Rendiconto finanziario è redatto sia in termini di competenza che di cassa .

La Situazione patrimoniale e il Conto economico sono compilati secondo gli schemi di tale Regolamento che segue quelli del DPR 696/1979.

La Relazione tecnico-amministrativa illustra sinteticamente le poste del Rendiconto finanziario e degli altri documenti contabili.

Il Conto consuntivo è sottoposto all'esame del Collegio dei revisori dei conti che redige la relazione di cui all'art. 11 della citata legge 84/1994 con la proposta di approvazione o meno del documento contabile da allegare al conto.

Il nuovo regolamento di contabilità dell'Ente è stato approvato dal Comitato Portuale in data 17 luglio 2007 (delibera 6/07). Il sistema di contabilità ed i relativi bilanci sono stati adeguati, come più volte sollecitato dal Ministero vigilante, ai principi contenuti nella legge n. 94/1997 e nel decreto leg.vo n. 279/1997, prevedendo fra l'altro, l'articolazione in centri di responsabilità ed in centri di costo.

Di seguito è indicata la data del provvedimento di approvazione di ciascun conto consuntivo emesso dal Comitato Portuale e la date di approvazione da parte del Ministero dei Trasporti, previa acquisizione del parere favorevole rilasciato dal Ministero dell'economia e delle finanze.

In alcuni esercizi (2000, 2005 e 2006) il bilancio è stato approvato dal Comitato portuale successivamente ai termini previsti (30 aprile dell'anno successivo), per ritardi causati dalle osservazioni formulate dalla Autorità vigilante sulla applicazione della nuova normativa (art. 1, comma 57, della legge 312/2004).

ESERCIZIO	APPROVAZIONE	
	Comitato portuale	Ministero Infrastrutture
1997	28.4.1998 (del. 6/98)	3.9.1998
1998	27.4.1998 (del. 5/99)	15.7.1999
1999	27.4.2000 (del. 9/00)	12.6.2000
2000	4.6.2001 (del. 2/01)	23.7.2001
2001	22.4.2002 (del. 2/02)	9.7.2002
2002	18.4.2003 (del. 4/03)	8.7.2003
2003	26.4.2004 (del. 5/04)	21.6.2004
2004	30.3.2005 (del. 1/05)	14.6.2005
2005	30.5.2006 (del. 4/06)	12.7.2006
2006	16.5.2007 (del. 1/07)	12.7.2007

- **Entrate accertate e spese impegnate**

Nei prospetti che seguono sono rappresentati i dati relativi agli accertamenti effettuati ed agli impegni assunti dall'Ente:

(in euro)

ENTRATE	1997	1998	1999	2000		2001	2002	2003	2004	2005	2006
	Accertate	Accertate	Accertate	Accertate	Accertate	Accertate	Accertate	Accertate	Accertate	Accertate	Accertate
Entrate derivanti da trasferimenti correnti											
Trasferimenti da Stato	4.556.699	14.844.057	8.636.271	4.592.164	4.433.044	3.945.530	4.193.450	5.166.755	5.734.761	10.762.414	
Totale	4.556.699	14.844.057	8.636.271	4.592.164	4.433.044	3.945.530	4.193.450	5.166.755	5.734.761	10.762.414	
Altre entrate correnti											
Redditi e proventi patr.	2.091.114	1.985.447	1.799.663	1.821.688	1.659.363	1.716.784	1.633.334	1.817.615	1.463.624	1.788.898	
Poste correttive e compens.	1.420.530	140.039	139.773	167.522	153.492	146.556	348	25.617	4.830	9.495	
spese correnti											
Entrate non class. in altre voci	80.300	24.135	46.676	38.298	49.799	64.434	36.629	71.174	75.398	126.453	
Totale	3.591.944	2.149.621	1.986.112	2.027.508	1.862.654	1.927.774	1.670.311	1.914.406	1.543.852	1.924.846	
Entrate per alienazione beni patr. e riscossione crediti											
Riscossione crediti	439	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Totale	439	---	---	---							
Entrate da trasf. c/capitale											
Trasferimenti da Stato	---	---	---	23.004.253	26.917.706	6.049.368	9.667.706	11.191.289	121.703.742	1.549.371	
Totale	---	---	---	23.004.253	26.917.706	6.049.368	9.667.706	11.191.289	121.703.742	1.549.371	
Entrate da accensione prestiti											
Totale	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Partite di giro	---	112.579	232.222	397.341	395.236	475.960	511.591	577.074	615.941	801.445	
TOTALE ENTRATE	8.149.082	17.106.257	10.854.605	30.021.266	33.608.640	12.398.632	16.043.058	18.849.524	129.598.296	15.038.076	

(in euro)

USCITE	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	Impegni	Impegni	Impegni	Impegni	Impegni	Impegni	Impegni	Impegni	Impegni	Impegni
Spese correnti										
Spese per gli organi	211.923	264.057	310.747	410.102	384.810	440.766	464.264	485.451	490.041	490.984
Oneri per il personale in servizio	108.137	167.960	210.711	448.764	846.469	1.031.492	1.148.062	1.385.852	1.653.208	1.772.212
Acquisizione di beni di consumo e servizi	342.532	774.507	436.763	493.453	549.505	1.021.790	651.655	1.197.858	683.974	866.645
Trasferimenti passivi	32.307	32.307	32.307	381.971	90.392	136.819	128.987	119.147	145.147	69.730
Oneri finanziari	---	---	---	---	---	---	---	---	9.341	8.500
Oneri tributari	186	295	310	461	10.059	1.530	676	2.176	4.962	1.524
Poste corr. e comp. entrate corr.	---	---	1.257	16.415	---	---	700	27.139	---	---
Spese non classif. in altre voci	---	---	---	---	---	---	---	---	---	590.484
Totale	695.085	1.239.126	992.095	1.751.166	1.881.235	2.632.397	2.394.344	3.217.623	2.986.673	3.800.079
Spese in C/ capitale										
Acquisizione immobili ed opere portuali	---	474.650	18.469.241	42.432.038	2.637.763	1.423.899	5.161.493	6.878.869	126.574.954	3.267.270
Acquisizione immobilizzazioni tecniche	29.929	6.599	24.812	446.258	118.986	47.837	17.503	363.964	12.226	11.038
Partecipazione ed acquisizione di valori mobiliari	---	---	---	10.885	---	125.00	---	---	50.000	---
Indennità anzianità personale cessato	---	---	---	---	---	1.699	1.187	2.835	15.346	24.651
Totale	29.929	481.249	18.494.053	42.889.181	2.486.749	1.598.435	5.180.183	7.245.668	126.652.526	3.302.959
Spese per estinzione mutui ed anticipazioni										
Totale	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Partite di giro										
TOTALE SPESE	725.014	1.832.954	19.718.370	45.037.688	4.763.220	4.706.792	8.086.118	11.040.365	130.255.140	7.904.483

Di seguito sono esposti, per ciascun esercizio, i saldi contabili più significativi rilevati dai conti consuntivi degli esercizi in esame.

	(in euro)				
	1997	1998	1999	2000	2001
Avanzo/disavanzo finanziario	7.424.068	15.273.303	-8.863.765	-15.016.422	28.845.420
Avanzo economico	7.526.762	15.727.294	9.600.506	4.718.027	4.163.874
Patrimonio netto	19.449.526	34.686.970	25.771.851	11.016.967	39.761.275
Avanzo di amministrazione	19.386.623	34.640.568	25.776.802	10.760.403	39.501.168

	(in euro)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Avanzo/disavanzo finanziario	7.691.840	7.956.940	7.809.159	-656.844	7.133.593
Avanzo economico	2.502.197	3.241.454	3.736.989	4.112.631	8.694.084
Patrimonio netto	55.139.042	58.384.199	62.121.188	66.233.819	74.927.903
Avanzo di amministrazione	47.193.008	55.124.765	62.933.924	62.277.080	69.410.673

• Esposizione dei dati finanziari

Dai dati esposti si rileva che negli esercizi 1999, 2000 e 2005, l'Ente ha conseguito un disavanzo finanziario. Tale disavanzo è da attribuire all'attività dell'Ente tesa all'ammodernamento, all'ampliamento e alla riqualificazione delle infrastrutture del porto (pari ad un impegno di spesa di oltre 17,5 milioni di euro).

Anche nell'anno successivo, nel quale si è determinato un disavanzo pari ad euro 15.016.422, l'Ente ha proseguito nella acquisizione di opere portuali con un impegno pari a quasi 19 milioni di euro.

Per gli altri anni l'Ente ha conseguito consistenti avanzi finanziari.

Di particolare valenza sono da considerare, invece, le entrate in c/capitale acquisite e gli impegni assunti nell'anno 2005 che in valore assoluto hanno, rispettivamente, superato i 121 milioni di euro e i 126 milioni di euro.

Dall'aumento dell'avanzo finanziario è derivato anche il consistente avanzo di amministrazione.

(in euro)

ENTRATE	1997	1998	1999	2000	2001
Entrate correnti	8.148.643	16.993.678	10.622.383	6.619.672	6.295.698
Entrate c/capitale	439	--	--	23.004.253	26.917.706
Partite di giro	--	112.579	232.222	397.341	395.236
TOTALE	8.149.082	17.106.257	10.854.605	30.021.266	33.608.640
USCITE					
Spese correnti	695.085	1.239.126	992.095	1.751.166	1.881.235
Spese c/capitale	29.929	481.249	18.494.053	42.889.181	2.486.749
Partite di giro	---	112.579	232.222	397.341	395.236
TOTALE	725.014	1.832.954	19.718.370	45.037.688	4.763.220
Avanzo/disavanzo (-) Finanziario	7.424.068	15.273.303	- 8.863.765	-15.016.422	28.845.420

ENTRATE	2002	2003	2004	2005	2006
Entrate correnti	5.873.304	5.863.761	7.081.161	7.278.613	12.687.260
Entrate c/capitale	6.049.368	9.667.706	11.191.289	121.703.742	1.549.371
Partite di giro	475.960	511.591	577.074	615.941	801.445
TOTALE	12.398.632	16.043.058	18.849.524	129.598.296	15.038.076
USCITE					
Spese correnti	2.632.397	2.394.344	3.217.623	2.986.673	3.800.079
Spese c/capitale	1.598.435	5.180.183	7.245.668	126.652.526	3.302.959
Partite di giro	475.960	511.591	577.074	615.941	801.445
TOTALE	4.706.792	8.086.118	11.040.365	130.255.140	7.904.483
Avanzo/disavanzo (-) Finanziario	7.691.840	7.956.940	7.809.159	-656.844	7.133.593

7.1. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate

E' innanzitutto da segnalare che l'Autorità portuale di Taranto per oltre un anno dalla sua costituzione è stata sottoposta a regime commissario e la situazione di transizione in cui si è trovata ad operare ha avuto riflessi sull'andamento economico-finanziario con particolare riferimento alla sua capacità di spesa che si è dimostrata inizialmente molto contenuta.

Nel concreto gli introiti del 1997 – pari ad euro 8.149.082 - sono stati positivamente influenzati dal maggiore versamento dei canoni demaniali (anche in conseguenza del criterio in base al quale il pagamento dei canoni del demanio marittimo assegnati in concessione doveva essere effettuato anticipatamente rispetto all'anno di riferimento) e dall'aumento degli interessi maturati sulle disponibilità depositate sul conto fruttifero presso la Tesoreria della Banca d'Italia.

Voci di consistente entità, ma quasi equivalenti a quelle dell'anno precedente, sono derivate dalla devoluzione del 50% della tassa sulle merci movimentate e dal concorso da parte dello Stato per servizi di manutenzione.

Di contro sempre nel 1997 le uscite sono state di così ridotta entità, sia per il ritardo con il quale sono divenute esecutive le necessarie variazioni di bilancio su determinati capitoli di spesa (settembre 1997), sia per la mancanza nell'Ente di una organizzazione tecnico – operativa per procedere in tempi brevi agli impegni di spesa, da determinare un avanzo di amministrazione pari a euro 19.386.623.

Le spese impegnate (euro 725.014) hanno riguardato essenzialmente compensi ai componenti gli organi di amministrazione e controllo, emolumenti al personale, spese di pulizia e spese promozionali e di propaganda, queste ultime considerate dall'Ente come un utile strumento di pubblicità per richieste di insediamento nel porto di Taranto da parte di società.

Nell'anno 1998 le entrate accertate dall'Ente, pari a euro 17.106.257, con un incremento rispetto all'esercizio precedente di oltre euro 8.957.175, sono state determinate dai contributi dello Stato¹¹, erogati per l'importo di 14,8 milioni di euro dal Ministero dell'economia e delle finanze quale anticipo per la realizzazione della diga foranea e per l'ampliamento della darsena, dalla devoluzione del 50% della tassa sulle merci movimentate (aumentate di oltre 2 milioni di tonnellate) e dai canoni demaniali, che hanno subito una lieve riduzione determinata dal sistema di conteggio che aveva previsto nell'anno precedente un accertamento anticipato.

¹¹ Come già esposto, le somme erogate quali contributi per la realizzazione di opere portuali negli anni 1998 e 1999 sono state allocate nella voce di bilancio "entrate correnti". Più esattamente si sarebbe dovuto collocarle nelle entrate in c/capitale.

Anche il concorso da parte dello Stato per servizi di manutenzione e pulizia ha presentato una rilevante diminuzione di entrata (-1.280.813 euro) in quanto nel 1998 sono stati erogati contributi da parte del Ministero dei LL.PP. per la manutenzione ordinaria (€. 139.712) e non anche per la manutenzione straordinaria.

Le uscite impegnate – che hanno raggiunto una modesta entità, pari a circa il 10% delle somme previste, pur se rispetto all'anno precedente sono passate da 725.014 euro a 1.832.554 euro - hanno riguardato in prevalenza spese per consulenze (euro 537.150), spese per gli organi di amministrazione e controllo (euro 264.057) e spese per acquisizioni di immobili (euro 464.297).

Il conto consuntivo 1999 è stato redatto secondo le richieste del Ministero vigilante (individuazione dei sottocapitoli per tutti i capitoli di spesa), con ciò ottemperando anche al regolamento di contabilità dell'ente.

Le entrate accertate, pari a euro 10.854.605, si confrontano con uscite impegnate ammontanti ad euro 19.718.370; di queste ultime circa 19 milioni di euro sono determinate da spese in conto capitale.

La parte più significativa delle entrate è rappresentata dai contributi erogati dal Ministero dei Trasporti per la realizzazione di opere portuali (euro 4.231.629) e dalla devoluzione delle tasse su merci movimentate che, pur se costituenti una cospicua voce di entrata (euro 4.404.642), hanno evidenziato una riduzione rispetto all'anno precedente, pari a circa il 10%.

Tra le uscite impegnate la voce di maggiore rilievo è senz'altro quella per acquisizione di opere portuali (pari a ben 18,4 milioni di euro) che rappresenta circa il 90% degli impegni assunti.

L'anno 2000, come riferito dall'Ente nella relazione al rendiconto finanziario, è stato un anno particolarmente significativo sia per l'iniziale adeguamento del personale alla pianta organica, sia per il trasferimento dell'Ente dalla Capitaneria di porto alla nuova sede; accadimenti che hanno avuto significativi riflessi sulla gestione avviata a regime.

In tale anno le entrate accertate hanno raggiunto l'entità di euro 30.021.264, di cui circa 6,6 milioni di entrate correnti e oltre 23 milioni di entrate in conto capitale.

Un buon rilievo hanno assunto le entrate derivanti dalla devoluzione del 50% della tassa su merci movimentate (in aumento rispetto all'anno precedente) e quelle per canoni demaniali; le contribuzioni dello Stato hanno riguardato in particolare l'erogazione/acconto per il finanziamento dei primi due lotti dei lavori concernenti la banchina di ormeggio e la erogazione del CIPE per le opere di

prolungamento della diga foranea, di entità pari rispettivamente a euro 5.465.661 e ad euro 12.261.720.

A tali erogazioni sono da aggiungere quelle del Ministero dei Trasporti, quale acconto per opere infrastrutturali (euro 2.436.358).

A loro volta le uscite impegnate hanno raggiunto per il periodo sinora considerato l'entità record di euro 45.037.688, da cui è derivato un disavanzo finanziario pari a circa 15 milioni di euro che è stato ripianato utilizzando l'avanzo di amministrazione dell'esercizio precedente.

La quasi totalità delle spese, classificate nel cap. 2102, ha riguardato la voce "acquisizione opere portuali".

Nell'anno 2001, anno in cui ha iniziato la propria attività il terminal container realizzato sul Molo Polisettoriale dal Gruppo Evergreen, le entrate accertate sono state pari a euro 33.608.640, derivate da circa 4,4 milioni di euro per tasse su merci movimentate, da circa 1,8 milioni di euro per canoni demaniali e da contribuzioni dello Stato, per complessivi 26,9 milioni di euro.

A fronte di entrate accertate di tale rilevanza (oltre 33 milioni di euro) le uscite dell'ente, ripartite in uscite correnti (euro 1,8 milioni di euro) e uscite in conto capitale (euro 2,5 milioni di euro).non sono state in correlazione di particolare entità (euro 4,7 milioni di euro).

Tra le uscite correnti meritano menzione, oltre ai compensi per gli organi di amministrazione e controllo (che hanno avuto una modesta riduzione rispetto alle uscite dell'anno precedente e agli emolumenti fissi e variabili (oneri previdenziali compresi), al personale dipendente (che hanno mostrato un consistente aumento correlato all'aumentato numero delle risorse acquisite in organico), le spese per consulenze e prestazioni professionali e le spese per pulizia uffici e aree portuali.

Tra le seconde, la principale voce di uscita è rappresentata dalle spese per acquisizione di opere portuali.

La rilevante differenza tra entrate accertate e spese impegnate, ha prodotto un avanzo finanziario pari a Euro 28.845.420, che è andato a incrementare l'avanzo di amministrazione.

Nel corso dell'anno 2002 le entrate accertate, pari a Euro 12.398.632 sono derivate da circa 4 milioni di euro per tasse su merci imbarcate e sbarcate, in diminuzione rispetto agli introiti dell'anno precedente (4,4milioni circa) a causa principalmente di una diversa modalità di trasporto del greggio e della crisi internazionale del mercato dell'acciaio e della chiusura delle batterie a servizio delle cokerie dell'ILVA.

L'altra voce di entrata, canoni demaniali (1,7 milioni di Euro) è stata essenzialmente finalizzata ad opere infrastrutturali e a manutenzione straordinaria di parti comuni in ambito portuale.

I contributi dello Stato, pari a 6.049.368 Euro, costituiscono un ulteriore acconto per le opere di riqualificazione e ammodernamento del Molo polisettoriale.

Le uscite, pari a 4.706.792 euro, sono state determinate oltreché dalle spese per gli organi di amministrazione e controllo e dagli emolumenti al personale dipendente, da acquisizioni di opere portuali (1,4 milioni di Euro) e da voci varie di modesta entità.

Tra le uscite merita segnalazione – pur se in valore assoluto è di ben modesta entità – la spesa di Euro 125.000 per sottoscrizione e acquisto di partecipazioni azionarie (in particolare della quota di capitale sociale insieme al Comune e alla Provincia di Taranto di una società consortile denominata "Distripark Taranto").

Al termine dell'esercizio, la differenza tra entrate accertate e spese impegnate di competenza (pari a 7.691.840 Euro) è andata a costituire avanzo di amministrazione.

Il bilancio relativo all'esercizio 2002 è stato redatto applicando – secondo quanto stabilito da una direttiva della Presidenza del Consiglio datata 30 settembre 2002 – una riduzione del 10% rispetto al conto consuntivo 2001 sul totale della categoria IV “spese per l'acquisto di beni di consumo e servizi”; poiché, però, a seguito di questa riduzione l'Ente ha segnalato un forzato ridimensionamento delle sue attività, in data 2 ottobre dello stesso anno con un assestamento di bilancio autorizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti gli stanziamenti sono stati aumentati.

Nell'anno 2003 le entrate sono state pari a 16.043.058 Euro (+ 3.644.426 Euro rispetto al 2002), di cui 4,2 milioni derivanti dalla tassa su merci imbarcate e sbarcate; 1,6 milioni dai canoni demaniali e 9,6 milioni dai contributi dello Stato per l'esecuzione dei lavori di riqualificazione portuale.

Di contro, le uscite hanno raggiunto l'entità di 8.086.118 Euro (+ 3.379.326 rispetto all'anno precedente).

Alla data del 31.12.2003 la differenza tra entrate accertate e spese impegnate di competenza dell'esercizio, pari a Euro 7.956.940 è andata a costituire avanzo di amministrazione.

Nell'anno 2004 le entrate accertate sono state pari a 18.849.524 Euro con un aumento, rispetto all'anno precedente di 2.776.466 Euro, determinati dalla devoluzione del 50% della tassa sulle merci imbarcate e sbarcate (Euro 5,16

milioni), a seguito dell'ulteriore sviluppo delle merci movimentate e dai contributi dello Stato (Euro 11,19 milioni), destinati oltre che alla esecuzione dei lavori di riqualificazione e ammodernamento del porto, ad opere ed impianti volti ad elevare il grado di sicurezza del Porto (pari a 7 milioni di Euro).

Le uscite impegnate sono state pari a 11.040.365 Euro con un aumento di circa 3 milioni rispetto alle uscite dell'anno precedente; è però da segnalare che l'entità di tali uscite, pur se di maggiore consistenza rispetto a quelle dell'anno 2003, è risultata ben modesta rispetto alle previsioni esposte dall'Ente per un totale di 167.821.798 Euro, con specifica indicazione di una previsione di uscite in conto capitale pari a 161.635.756 Euro.

Lo scostamento tra previsioni e impegni, come riferito dall'Ente, è stato determinato dalla impossibilità di impegnare la spesa relativa ai lavori della Piastra portuale di Taranto la cui gara non è stata aggiudicata in corso d'anno, ma ha visto una aggiudicazione provvisoria solo a inizio del 2005 relativamente alla quale, peraltro, sono state attivate procedure di verifica dei requisiti del promotore ex art. 99 del D.P.R. 554/99.

Le spese impegnate nell'anno sono state determinate per la maggior parte, oltreché da quelle concernenti gli emolumenti agli organi di amministrazione, di controllo e per il personale dipendente (fissi e variabili), da spese per acquisizioni di immobili e di opere portuali, per entità pari, rispettivamente, a circa 1 milione ed a circa 6 milioni di euro.

La differenza tra entrate accertate (euro 18.849.524) e uscite impegnate (euro 11.040.365), pari a 7.809.159 euro, è andata a costituire avanzo di amministrazione.

Nell'anno 2005 l'attività dell'Autorità Portuale è stata notevolmente ridotta – secondo quanto esposto nella relazione al rendiconto finanziario – a causa dell'applicazione del limite posto dalla legge finanziaria 2005 (art. 1, comma 57, legge 30 dicembre 2004, n. 311) che ha previsto il divieto di incrementare le spese, al netto di quelle per il personale, in misura non superiore all'ammontare delle spese dell'anno 2003, aumentato del 4,5%.

Con il D.L. 30 giugno 2005, n. 115 - che all'art. 14, comma 2, ha modificato il citato limite, disponendo che le spese di investimenti di cui alla legge 166/2002 non concorrono alla determinazione del limite di spesa di cui al comma 57 della legge 311/2004 - è stato possibile procedere ad una variazione di bilancio, nella quale sono stati inseriti, nei rispettivi capitoli di entrate e di uscite, i finanziamenti e gli impegni per la realizzazione della Piastra Portuale di Taranto.

La citata originaria limitazione, a cui ha fatto anche seguito una ulteriore limitazione intervenuta in corso d'anno (D.L. 30 settembre 2005 convertito nella Legge n. 248/2005), riguardante la riduzione del 10% degli stanziamenti della categoria 4° (spese per l'acquisto di beni di consumo e servizi), ha prodotto, secondo quanto rappresentato dalla Autorità, una ridotta operatività dell'Ente.

Le entrate accertate nell'esercizio sono state pari a euro 129.598.296 (di cui 7,2 milioni di entrate correnti e 122 milioni circa di entrate in conto capitale) con un aumento rispetto all'anno 2004 di euro 110.748.772, dovuto essenzialmente al contributo dello Stato per l'esecuzione di opere (121,7 milioni). Le entrate per devoluzione del 50% della tassa sulle merci imbarcate e sbarcate sono state pari a euro 5,73 milioni, quelle per canoni demaniali ad euro 1,45, mentre i contributi dello Stato per la manutenzione straordinaria di parti comuni in ambito portuale sono stati pari a 1,54 milioni.

Le somme impegnate hanno raggiunto l'entità di euro 130.255.140. Le spese impegnate di maggiore rilievo, oltre a quelle per gli emolumenti agli organi di amministrazione e controllo ed a quelle per il personale (che hanno raggiunto nell'anno la entità di euro 995.037, con un incremento di Euro 169.025 rispetto all'anno precedente), hanno riguardato nella loro quasi totalità l'acquisizione di opere portuali (126,3 milioni di euro).

La competenza – dopo molti anni di avанzo di esercizio – ha prodotto un disavanzo pari a euro 656.844.

L'avanzo di amministrazione, quale risultante dalla situazione amministrativa allegata al bilancio, è pari a 62.277.080 euro.

Nell'anno 2006 l'Autorità Portuale ha continuato nel suo andamento positivo - pur se l'Ente è stato soggetto a limitazioni previste dalla legge 311/2004 e dal D.L. 4 luglio 2005, convertito nella Legge 248/2005 - raggiungendo un ulteriore incremento della movimentazione delle merci, pari a 49.434.294 tonnellate.

Le entrate accertate sono state pari a circa 15 milioni di euro, con una diminuzione, in confronto con quelle dell'anno 2005, di ben 114,56 milioni di euro, determinata dalla differenza tra i contributi versati dallo Stato nei due anni per esecuzione di opere (pari ad Euro 1.549.371 nel 2006 e ad Euro 121.703.742 nel 2005).

L'aumento delle entrate derivanti dalla devoluzione della tassa su merci imbarcate e sbarcate (euro 10.762.414), è stato determinato, come già esposto, dalla devoluzione di detta tassa, pari al 100% contro il 50% degli anni precedenti. Le entrate per canoni demaniali sono state pari a Euro 1.747.146; l'incremento deriva dall'accertamento nel 2006 di alcuni canoni di competenza dello stesso anno,

per i quali erano in corso nel 2005 verifiche da parte degli Uffici competenti, concluse nei primi mesi del 2006.

Le uscite impegnate sono state pari a Euro 7.904.483.

La differenza tra entrate di competenza accertate (euro 15.038.076) e spese di competenza impegnate (euro 7.904.483), pari a 7.133.593 euro, è stata, come d'uso, destinata all'avanzo di amministrazione.

7.2. Situazione amministrativa e andamento dei residui

I dati relativi alla situazione amministrativa e all'andamento dei residui sono esposti nei prospetti che seguono.

Nel corso degli anni la situazione amministrativa, dopo un iniziale diminuzione, determinata dalla relativa consistenza delle entrate, delle uscite e dalla correlata attività di gestione, è andata progressivamente crescendo passando dai 39,5 milioni di euro dell'anno 2001 ai 69,4 milioni di euro dell'anno 2006.

L'andamento dei residui attivi ha acquistato consistenza negli esercizi 2005 (euro 122 milioni) e 2006 (euro 125,5 milioni), determinati quasi esclusivamente dai contributi in conto capitale per la realizzazione della Piastra Logistica del Porto di Taranto e dal contributo del Ministero Trasporti per la manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, nonché dalla riscossione dei canoni demaniali il cui accertamento è effettuato a fine esercizio; quello dei residui passivi ha avuto un andamento sostanzialmente modesto, eccezion fatta oltrechè per gli esercizi 2005 (euro 127,9 milioni) e 2006 (euro 130,2 milioni), anche per l'esercizio 2000 (euro 45,7 milioni) e per l'esercizio 2001 (21,9 milioni).

Come già esposto, la rilevata consistenza in tali esercizi è da attribuire a spese che prevedono un impegno pluriennale e da operazioni di investimenti che si sviluppano in più esercizi il cui importo, per le opere portuali, viene stanziato al momento della aggiudicazione della gara e nel caso di affidamento di incarichi al momento della sottoscrizione della relativa convenzione.

SITUAZIONE AMMINISTRATIVA

(in euro)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Situazione di cassa a inizio esercizio	9.813.290	15.857.717	23.387.938	39.746.521	53.905.605	59.389.167	53.768.433	60.915.355	68.195.728	68.138.144
Riscossioni										
C/competenza	5.829.113	5.025.212	8.965.258	27.628.942	31.739.814	8.937.472	14.750.154	17.441.695	7.816.769	10.025.684
C/residui	912.097	3.496.544	12.035.299	1.823.334	2.321.526	1.813.469	3.478.216	1.259.159	1.357.383	1.574.311
	6.741.210	8.521.756	21.000.557	29.452.276	34.061.340	10.750.941	18.228.370	18.700.854	9.174.152	11.599.995
Pagamenti										
C/competenza	645.163	928.602	3.990.478	7.494.779	2.902.517	3.903.800	5.809.351	6.158.392	5.079.231	4.343.434
C/residui	51.624	62.933	651.495	7.798.413	25.675.261	12.467.875	5.272.097	5.262.089	4.152.505	1.289.915
	696.787	991.535	4.641.973	15.293.192	28.577.778	16.371.675	11.081.448	11.420.481	9.231.736	5.633.349
Consistenza di cassa a fine esercizio	15.857.713	23.387.938	39.746.521	53.905.605	59.389.167	53.768.433	60.915.355	68.195.728	68.138.144	74.104.790
Residui attivi										
degli esercizi precedenti	2.319.969	75.940	121.686	187.698	153.842	209.198	135.764	199.509	249.955	120.457.171
dell'esercizio	1.288.791	12.081.045	1.889.347	2.392.326	1.868.824	3.461.160	1.322.904	1.407.829	121.781.527	5.012.392
	3.608.763	12.156.985	2.011.033	2.580.024	2.022.666	3.670.358	1.458.668	1.607.338	122.031.482	125.469.563
Residui passivi										
degli esercizi precedenti	-----	-----	252.858	8.182.316	20.049.965	9.442.791	4.972.491	1.987.169	2.716.637	126.602.631
dell'esercizio	79.853	904.354	15.727.893	37.542.909	1.860.701	802.992	2.276.767	4.881.973	125.175.909	3.561.049
	79.853	904.354	15.980.751	45.725.225	21.910.666	10.245.783	7.249.258	6.869.142	127.892.546	130.163.680
AVANZO DI AMMINISTRAZIONE	19.386.624	34.640.568	25.776.802	10.760.403	39.501.168	47.193.008	55.124.765	62.933.924	62.277.080	69.410.673
Avanzo vincolato ex DM 29.11.2002						409.431	409.431	409.431		
Avanzo di amm.ne da utilizzare per l'esercizio successivo	19.386.623	34.640.568	25.776.802	10.760.403	39.501.168	46.783.577	54.715.334	62.524.493	62.277.080	69.410.673

SITUAZIONE DEI RESIDUI

(in euro)

Residui attivi	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Consistenza all'1.1	2.164.035	3.572.484	12.156.984	2.011.033	2.580.023	2.022.668	3.670.358	1.458.668	1.607.338	122.031.482
Riscossioni nell'anno	912.097	3.496.544	12.035.299	1.823.334	2.321.525	1.813.469	3.478.216	1.259.159	1.357.383	1.574.311
Variazioni Rimasti da riscuotere	-36.855 1.288.794	---- 75.940	---- 121.686	0.62 187.698	-104.657 153.842	---- 209.198	-56.378 135.764	---- 199.509	---- 249.955	---- 120.457.171
Residui nell'esercizio	2.319.969	12.081.045	1.889.347	2.392.326	1.868.824	3.461.160	1.322.904	1.407.829	121.781.527	5.012.392
Totale residui al 31.12	3.608.763	12.156.985	2.011.033	2.580.023	2.022.666	3.670.358	1.458.668	1.607.338	122.031.482	125.469.563

Residui passivi	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Consistenza all'1.1	105.957	62.933	904.354	15.980.752	45.725.225	21.910.666	10.245.783	7.249.258	6.869.142	127.892.546
Pagamenti nell'anno	51.624	62.933	651.495	7.798.413	25.675.261	12.467.875	5.272.097	5.262.089	4.152.505	1.289.915
Variazioni	-54.333	----	----	-22	----	----	-1.195	----	----	----
Rimasti da pagare	----	----	252.858	8.182.316	20.049.965	9.442.791	4.972.491	1.987.169	2.716.637	126.602.631
Residui nell'esercizio	79.853	904.354	15.727.893	37.542.909	1.860.701	802.992	2.276.767	4.881.973	125.175.909	3.561.049
Totale residui al 31.12	79.853	904.354	15.980.751	45.725.225	21.910.666	10.245.783	7.249.258	6.869.142	127.892.546	130.163.680

7.3. Il conto economico

Le risultanze del conto economico come esposte dall'Autorità portuale sono riportate nel prospetto che segue.

A formare il conto economico concorrono le entrate e le spese correnti, gli ammortamenti e le svalutazioni, nonché i proventi ordinari e straordinari.

E' da premettere che dall'anno 2002 il conto economico è stato modificato, in osservanza alle disposizioni del Ministero dei Trasporti (impartite con nota in data 9.10.2002), inserendo tra i ricavi quella parte di contributi dello Stato per la esecuzione delle opere di competenza dell'esercizio e tra i costi la quota di ammortamento relativa alle "immobilizzazioni immateriali" dell'esercizio in corso.

Nel corso degli anni il risultato, pur se sempre positivo.

CONTO ECONOMICO

(in euro)

		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
A ENTRATE CORRENTI											
Trasferimenti correnti		4.556.699	14.844.057	8.636.271	4.592.164	4.433.044	3.945.530	4.193.450	5.166.755	5.734.761	10.762.414
Altre entrate		3.591.944	2.149.621	1.986.111	2.027.509	1.862.653	1.927.774	1.700.311	1.914.406	1.543.852	1.924.846
B Contributo dello stato in conto esercizio		---	---	---	---	---	60.494	656.390	239.692	1.329.449	1.321.557
Totale A + B		8.148.643	16.993.678	10.622.382	6.619.673	6.295.697	5.933.798	6.550.151	7.320.853	8.608.062	14.008.817
C SPESE CORRENTI											
Spese organi istituzionali		211.923	264.057	310.747	410.102	384.810	440.766	464.264	485.451	490.041	490.984
Oneri per il personale in servizio		108.137	167.960	210.711	448.764	846.469	1.031.492	1.148.062	1.385.852	1.653.208	1.772.212
Spese acquisto beni e servizi		342.532	774.507	436.762	493.453	549.504	1.021.790	651.655	1.197.858	683.974	866.645
Oneri finanziari		---	---	---	---	---	---	---	---	9.341	8.500
Oneri tributari		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Oneri diversi di gestione		32.494	32.602	33.875	398.847	100.450	138.349	130.363	148.462	150.109	661.738
Totale C		695.086	1.239.126	992.095	1.751.166	1.881.233	2.632.397	2.394.344	3.217.623	2.986.673	3.800.079
AVANZO FINANZIARIO (A+B-C)		7.453.557	15.754.552	9.630.287	4.868.507	4.414.464	3.301.401	4.155.807	4.103.230	5.621.389	10.208.738
D AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI											
Ammortamento immobilizzazioni materiali		10.895	14.947	15.639	119.412	99.206	91.400	93.761	65.394	91.360	75.596
Ammortamenti immobilizzazioni		---	---	---	---	---	651.676	703.291	228.306	1.338.096	1.360.377
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni		---	---	---	---	---	---	1.271	---	---	---
Svalutazione crediti e titoli		---	---	---	---	---	---	---	---	6	---
Ammortamento manutenz. straord. patrimonializzata		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Accantonamento adeguamento indennità personale		7.088	12.310	14.142	31.089	46.726	56.128	60.847	72.541	78.877	78.681
Svalutazione crediti per interessi moratori		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Totale D		17.983	27.257	29.781	150.501	145.932	799.204	859.170	366.241	1.508.333	1.514.654
E PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI											
Proventi straordinari:											
Sopravvenienze attive ed insussistenze		91.189	---	---	21,90	---	---	1.195	---	---	---
Oneri straordinari:		---	---	---	---	---	---	56.378	---	425	---
Sopravvenienze passive ed insussistenze attive		---	---	---	0,62	104.656	---	---	---	---	---
Minusvalenze da alienazioni		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Totale E		91.189	---	---	21,28	104.656	---	55.183	---	425	---
Risultato economico prima delle imposte		7.526.762	15.727.294	9.600.506	4.718.027	4.163.874	2.502.197	3.241.454	3.736.989	4.112.631	8.694.084
Imposte dell'esercizio		---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AVANZO ECONOMICO		7.526.762	15.727.294	9.600.506	4.718.027	4.163.874	2.502.197	3.241.454	3.736.989	4.112.631	8.694.084

7.4. Situazione patrimoniale

I dati della situazione patrimoniale in forma aggregata sono di seguito rappresentati.

Come già per il conto economico è da premettere che lo stato patrimoniale è stato modificato dall'anno 2002 in osservanza delle disposizioni del Ministero dei Trasporti, inserendo nell'attivo la voce "manutenzione straordinaria" e nel passivo il fondo di ammortamento relativo alla "manutenzione straordinaria e miglioria su beni di terzi", determinati dal valore del fondo ammortamento relativo agli esercizi precedenti e dell'ammontare relativo all'esercizio 2002.

Nel passivo, i risconti pari alla parte di contributi di competenza degli esercizi successivi sono determinati in misura proporzionale corrispondente alle quote di ammortamento dedotte in ciascun esercizio.

Va rilevato che per gli esercizi dal 1997 al 2002 il valore del patrimonio netto è stato ricavato detraendo dal valore delle attività quello delle passività, senza alcun collegamento con il risultato del conto economico.

Infatti, il valore del patrimonio netto, risultante dallo stato patrimoniale di tali esercizi e riportato nel precedente prospetto, è diverso da quello che si otterrebbe sommando algebricamente al valore del patrimonio netto dell'esercizio precedente quello del risultato del conto economico dell'esercizio immediatamente successivo.

Tanto che, a fronte di valori sempre positivi del conto economico, corrispondono valori decrescenti del patrimonio netto (ess. 1998, 1999 e 2000) oppure a modesti valori dell'avanzo economico corrispondono sensibili incrementi del patrimonio netto (ess. 2001 e 2002).

Nei conti d'ordine – che vedono la luce in calce allo stato patrimoniale solo negli anni 2004 e seguenti è esposta l'entità dei lavori completati. In tali ultimi anni il loro importo è pari, rispettivamente, ad euro milioni 48,9, 61,4 e 62,4 milioni.

SITUAZIONE PATRIMONIALE

ATTIVO	AI 31.12.1997	AI 31.12.1998	AI 31.12.1999	AI 31.12.2000	AI 31.12.2001	AI 31.12.2002	AI 31.12.2003	AI 31.12.2004	AI 31.12.2005	AI 31.12.2006
CONSISTENZA DI CASSA	15.857.717	23.387.938	39.746.521	53.905.605	53.389.167	53.768.433	60.915.335	68.195.728	68.138.144	74.104.790
BENI IMMOBILI										
Destinati ad uso ufficio	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Acquisizione strada	---	---	---	---	---	---	---	---	2.389.742	2.389.742
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	---	---	---	---	---	---	67.942.524	20.444.013	133.809.629	136.037.722
IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO	---	---	---	---	---	---	2.386.560	2.386.560	---	---
BENI MOBILI										
Mobilio	3.346	7.982	7.982	326.121	331.601	343.513	357.711	398.298	404.153	404.365
Biblioteca	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Attrezzature varie	36.749	38.713	40.928	138.451	228.278	264.203	268.230	301.634	302.459	307.485
Autovetture	26.959	26.959	26.959	12.426	46.597	66.597	66.597	87.178	87.178	87.178
Natanti	---	---	---	---	---	---	---	---	264.993	264.993
IMMOBILIZZAZIONE MATERIALI IN CORSO	---	---	---	---	---	---	---	267.651	4.049	9.849
TITOLI, OBBLIGAZIONI, ECC.	---	---	---	10.885	10.885	135.885	135.885	135.885	185.885	185.885
MANUTENZIONE STRAORDINARIA						65.167.591				
CREDITI										
Conferimenti di capitali	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Mutui attivi	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Depositi cauzionali	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Fideiussioni	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Altri prestiti	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Residui attivi	3.608.763	12.156.985	2.011.033	2.580.023	2.022.667	3.670358	1.458.668	1.607.338	122.031.482	125.469.563
TOTALE DELL'ATTIVO	19.547.362	35.618.576	41.833.423	56.973.511	62.049.194	123.416.580	133.531.530	93.824.285	327.617.714	339.261.572
CONTI D'ORDINE										
Opere portuali completate	---	---	---	---	---	---	48.912.620	61.400.950	62.410.118	

SITUAZIONE PATRIMONIALE

PASSIVO	AI 31.12.1997	AI 31.12.1998	AI 31.12.1999	AI 31.12.2000	AI 31.12.2001	AI 31.12.2002	AI 31.12.2003	AI 31.12.2004	AI 31.12.2005	AI 31.12.2006
POSTE RETTIFICATE DELL'ATTIVO										
F.do Ammortamento beni patrimoniali	10.895	14.947	47.280	166.692	265.899	357.299	449.350	513.003	600.633	676.229
F.do Ammortamento immobilizzazioni	---	---	---	---	---	---	2.800.349	296.275	916.545	2.246.913
F.do Ammortamento manutenzione straordinaria	---	---	---	---	---	2.097.058	---	---	---	---
DEBITI:										
Mutui passivi	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Debiti di c/c per anticipazioni di cassa	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Depositi cauzionali	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Altri prestiti diversi	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Conferimenti di capitale	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Residui passivi	79.853	904.354	15.980.751	45.725.223	21.910.665	10.245.783	7.249.258	6.869.142	127.892.546	130.163.680
RISCONTI PASSIVI										
---	---	---	---	---	---	55.411.614	64.422.930	23.729.527	131.615.490	130.834.136
FONDO LIQUIDAZIONE INDENNITA' ANZIANITA' AL PERSONALE										
	7.088	12.300	33.540	64.629	111.355	165.784	225.444	295.150	358.681	412.711
TOTALE DEL PASSIVO										
	97.836	931.610	16.061.571	45.956.544	22.287.919	68.277.538	75.147.331	31.703.097	261.383.895	264.333.669
PATRIMONIO NETTO										
	19.449.526	34.686.970	25.771.851	11.016.967	39.761.275	55.139.042	58.384.199	62.121.188	66.233.819	74.927.903
CONTI D'ORDINE										
Opere portuali completate	---	---	---	---	---	---	---	48.912.620	61.400.950	62.410.118

8. Iniziative in materia di sicurezza

Dopo gli eventi internazionali conseguenti alle vicende dell'11 settembre 2001 il problema della sicurezza nei porti ha assunto particolare rilevanza. Nell'ambito dei progetti comunitari in tema di security, che impongono capillari controlli e formalità doganali, nel porto di Taranto sono stati incrementati i controlli sulle merci in entrata e in uscita. In particolare la sede doganale distaccata presso il terminal container è stata dotata di uno scanner atto a consentire di vedere le merci riposte negli imballi di spedizione, anche allo scopo di migliorare la deterrenza contro i traffici illeciti e di accelerare i tempi di perfezionamento delle operazioni doganali.

Nel corso del 2003 l'Autorità portuale ha incaricato la società ATI spa di curare il servizio di elaborazione dell'assessment di security degli impianti portuali, nonché di predisporre un piano di sicurezza delle aree ad uso commerciale e un piano integrato del porto di Taranto.

E' stato inoltre realizzato un piano di formazione specifico per il personale dell'Ente addetto alle attività tecnico-infrastrutturali ed operative connesse alla sicurezza e controllo. Con la locale Capitaneria di porto l'Ente ha anche costituito un gruppo di lavoro finalizzato al coordinamento delle iniziative da mettere in atto per la valutazione del rischio e per la successiva elaborazione di un piano di sicurezza.

Dal 1° luglio 2004 il porto di Taranto, secondo quanto esposto nella relazione annuale e nella relazione al conto consuntivo, è conforme alla normativa internazionale (codice ISPS).

Con decreto ministeriale del 25 febbraio 2004 sono stati assegnati all'Ente, ai sensi della legge 418/1998, sette milioni di euro per interventi destinati ad elevare il livello di sicurezza dello scalo e a realizzare il nuovo varco di accesso al porto. L'Ente inoltre ha provveduto alla installazione di un nuovo impianto di video sorveglianza nella parte est del porto e ad assicurare un servizio di vigilanza degli accessi.

I limiti di spesa imposti dalle leggi finanziarie 2005 e 2006 non hanno consentito la realizzazione di ulteriori interventi, la maggior parte dei quali è comunque collegata alla approvazione del nuovo Piano Regolatore del porto.

9. Considerazioni conclusive

Organizzazione

L'Autorità portuale di Taranto, dopo un iniziale periodo di commissariamento, è stata affidata agli organi di amministrazione previsti dalla normativa (Presidente, Comitato Portuale, Segretario Generale).

Nel corso del decennio di riferimento del presente referto, vi sono stati altre interruzioni commissariali rappresentati in corso di relazione.

Nell'anno 2003 l'Ente ha affidato alla società ATI spa l'incarico di curare il servizio di assessment di security negli impianti portuali ed ha provveduto alla installazione di un impianto di video sorveglianza sugli accessi e ad istituire un servizio di vigilanza all'interno del porto.

Dal 1° luglio 2004 il porto di Taranto è stato dichiarato conforme alla normativa internazionale (codice ISPS).

Il personale

L'Autorità, dopo un periodo in cui ha avuto la collaborazione di personale appartenente alla locale Capitaneria di porto – retribuito con riconoscimento delle ore di straordinario effettuate – ha deliberato una pianta organica, approvata dal Ministero dei Trasporti, consistente dapprima in 21 unità e poi in 41 unità. E' da segnalare in proposito che l'Autorità portuale ha anche avanzato una proposta di ampliamento di detta pianta sino a 48 unità, peraltro non ancora approvata dal Ministero vigilante. La copertura effettiva dei posti in organico si è andata sviluppando sino a raggiungere l'entità di 30 unità.

La retribuzione del personale è stata determinata secondo il Contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti la cui entità è andata progressivamente crescendo in misura proporzionale all'aumento del personale stesso e agli incrementi salariali previsti dai contratti di categoria.

Da una iniziale spesa di 115.225,00 euro l'Autorità portuale ha raggiunto, nel 2006, una spesa pari a 1.850.903,00 euro comprensiva degli oneri previdenziali e assistenziali e di Tfr.

Il Piano Regolatore Portuale

All'inizio della sua attività l'Autorità portuale si è trovata ad operare con un Piano regolatore redatto dall'Ufficio del Genio civile delle oo.mm. di Bari, approvato

nel 1979 dal Ministero dei Lavori Pubblici. Un adeguamento tecnico-funzionale di tale Piano è stato adottato dal Comitato portuale con delibera 7/2001 ed approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel marzo 2001.

L'incarico di redazione di un nuovo Piano, resosi necessario dal crescente sviluppo del porto e dai nuovi insediamenti, è stato affidato alla soc. Tangram con convenzione stipulata nel settembre 2003; gli elaborati sono stati consegnati all'Ente nel giugno 2005 e sono stati adottati dal Comitato portuale nel corso del 2006. Il nuovo Piano, rimodulato per l'esigenza di introdurre alcune variazioni, è stato inoltrato al Consiglio Superiore dei LL.PP. e al Ministero dei Trasporti.

Il Piano Operativo Triennale

Nel 1997 l'Autorità ha adottato il Piano Operativo Triennale 1997-1999 - revisionato negli anni successivi fino al 2004 - in cui sono esposti gli interventi realizzati e sono individuati i lavori da effettuare e le relative disponibilità finanziarie.

L'obiettivo di sviluppo del porto avanzato sin dal 1998 ha trovato forte realizzazione negli anni 2000 - 2001 in correlazione con l'insediamento della società Terminal Taranto Container spa attraverso la stipula di un atto di concessione sessantennale e con il conseguente ampliamento e ammodernamento del Molo polisettoriale che ha, tra l'altro, reso il porto polo di attrazione dei traffici di container mediterranei ed internazionali.

Non è stato elaborato, anche a causa di vicende connesse alla Presidenza dell'Ente, il Piano Operativo relativo al triennio 2005-2007, come risulta dal Piano Triennale Operativo 2008-2010, approvato dal Comitato Portuale nel luglio 2007 (delibera 8/07).

Il traffico portuale

Il traffico portuale a partire dall'anno 2000 è andato costantemente aumentando, eccezion fatta per l'esercizio 2002 in cui si è verificata una lieve flessione, con incrementi determinatisi sia nelle merci solide che in quelle liquide, nonché nei container e nelle merci varie; esso ha raggiunto nel 2006 il consistente volume di tonnellate 49.434.294, tale da far classificare il porto di Taranto quale II porto d'Italia e 18° in Europa.

L'avvenuto sviluppo è stato determinato non solo da una intensa attività della società C.T.C. spa ma anche da un potenziamento e da una organizzazione

della struttura portuale in varchi, in allacciamenti ferroviari, nel prolungamento della diga foranea, nell'ampliamento della darsena, nell'ampliamento dei piazzali di stoccaggio e, da ultimo, dalla avviata realizzazione di una Piastra Logistica.

La gestione economico-finanziaria

Le entrate dell'Ente sono state rappresentate non solo da entrate proprie (canoni demaniali e tasse sulle merci, devolute dapprima nella misura del 50% e dal 2006 nella misura del 100%), ma anche da contributi dello Stato, assegnati anche attraverso deliberazioni CIPE, per la realizzazione e l'ampliamento delle strutture e degli impianti portuali, nonché per opere di manutenzione.

Le maggiori contribuzioni sono state assegnate negli anni 2000, 2005 e 2006.

Un qualche rallentamento, secondo quanto esposto dall'Ente, si è determinato nello sviluppo dell'attività dell'Ente a causa delle riduzioni che le leggi finanziarie 2005 e 2006 hanno imposto anche agli enti portuali, nonché da un iniziale forte contrazione di contribuzioni da parte dello Stato alle quali si è dovuto porre rimedio in una certa misura con interventi in corso d'esercizio. E' restata ferma, di contro, come per tutti gli enti portuali, come indicato dalle leggi finanziarie la spesa relativa alla categoria dei consumi intermedi.

La situazione patrimoniale da un lento e progressivo incremento ha avuto maggiore sviluppo negli anni 2005 e 2006, raggiungendo l'entità di 327,6 milioni di euro e di 339,2 milioni di euro.

Negli anni 2004, 2005 e 2006 l'Ente, secondo i principi contabili, ha esposto in conti d'ordine le opere portuali il cui completamento era previsto negli anni successivi.

La situazione amministrativa, dopo una iniziale diminuzione, ha mostrato annualmente un progressivo incremento, raggiungendo nel 2006 l'entità di 69,4 milioni di euro.

L'andamento dei residui attivi mostra una particolare consistenza negli esercizi 2005 e 2006 determinata quasi esclusivamente dai contributi in conto capitale afferenti la realizzazione della Piastra Logistica, nonché la riscossione di canoni demaniali il cui accertamento si determina a fine esercizio. L'andamento dei residui passivi è stato sostanzialmente modesto, eccezion fatta per gli esercizi 2000, 2005 e 2006. La rilevata consistenza in tali esercizi è da attribuire a spese che prevedono un impegno pluriennale e ad operazioni di investimento che si sviluppano in più esercizi.

Investimenti

Gli investimenti hanno riguardato l'ampliamento, l'infrastrutturazione e la costruzione di impianti necessari per lo sviluppo e la funzionalità dell'Ente.

Tra esse in particolare si segnalano la riqualificazione e l'ammmodernamento della banchina del molo polisettoriale (12.036.820 euro); la realizzazione delle opere infrastrutturali di alimentazione in media e bassa tensione finalizzati alla riqualificazione del molo (5.462.510 euro); la realizzazione di opere per l'ampliamento dei piazzali di stoccaggio container del molo polisettoriale (16.871.830 euro), la modifica e l'ampliamento della darsena per mezzi pubblici (10.845.565 euro), il prolungamento della diga foranea (6.000.000 euro) e infine l'avviamento della progettazione e realizzazione della Piastra Logistica del porto (156,149 milioni di euro).