per il presidente del Collegio; mln £ 8,6 per i membri effettivi e mln £ 1,7 per i supplenti (misure pari nel 2002, rispettivamente, a mgl € 5,35, 4,46 e 0,89).

Anche la misura del gettone di presenza non è variata rispetto a quella, di £ 100.000 a seduta, già fissata con delibera del Comitato portuale in data 29 ottobre 1997.

Il trattamento economico annuo del Segretario generale, regolato dai CCNL dei dirigenti delle aziende industriali e, relativamente al premio di produttività, anche dalla contrattazione aziendale, è passato da mln £ 224,5 nel 2000 a mgl € 135,29 (mln £ 291,9) con decorrenza dal 30 aprile 2002.

***4.** Il Personale*

La dotazione organica della Segreteria tecnico-operativa dell'Autorità, quale fissata, in 27 unità (ivi compreso il Segretario generale), dal Comitato portuale con delibera del 29 ottobre 1997, è rimasta in vigore nei primi due esercizi del triennio, mentre dal 2002 è mutata per effetto della delibera dell'11 ottobre 2001 con la quale essa veniva rideterminata in complessive 33 unità (senza inclusione del Segretario generale).

Con quest'ultima delibera si è altresì provveduto a ridisegnare la struttura della Segreteria medesima, articolandola in Servizi distinti per aree di attività (Staff della presidenza, cui è affidata anche la funzione di controllo interno, Affari generali, Progettazione e lavori, Controllo operativo e manutenzioni, Demanio e lavoro portuale, Amministrazione e bilancio).

La consistenza del personale in servizio (rilevata al termine di ciascuno dei tre esercizi ed escludendo dal computo il Segretario generale) ha registrato nel triennio solo un modesto aumento (dalle 19 unità nel 2000 e 2001 alle 21 dell'esercizio successivo) risultando quindi, a fine 2002, ancora scoperti circa un terzo dei posti di pianta previsti. Il protrarsi di tale situazione di incompleta copertura dell'organico trova motivo, secondo quanto riferisce l'Autorità, nell'esigenza di salvaguardare gli equilibri di bilancio e di ottemperare alle disposizioni restrittive in materia di assunzione di personale stabilite dalle leggi finanziarie.

Riguardo al personale in esubero è da evidenziare che la relativa consistenza, di complessivi 8 dipendenti soprannumerari nei primi due esercizi (4 in servizio presso l'Autorità e 4 in distacco presso le imprese portuali), è diminuita nel 2002 di due unità (una per ciascuno dei due predetti contingenti).

La spesa complessiva ha toccato un valore massimo nel 2000 (con un ammontare di mln £ 2.936, in sensibile crescita rispetto ai mln £ 2.572 raggiunti nel 1999), per effetto delle assunzioni effettuate a fine 1999 e degli aumenti retributivi derivanti dal rinnovo contrattuale, compreso l'accordo integrativo, registrando poi, in entrambi gli esercizi successivi, un lieve decremento, dovuto, nel 2001, al venir meno dell'onere del premio di produzione una tantum, liquidato nell'esercizio precedente, e, nel 2002, alla modificazione dei profili nella consistenza del personale.

L'incidenza degli oneri relativi al personale sulle spese correnti ha registrato solo lievi variazioni in ciascun esercizio rispetto al precedente (+1,3% nel 2001 e -0,2% nel 2002).

Dei dati fin qui esposti offrono un quadro analitico i prospetti seguenti.

PERSONALE IN ORGANICO	**2000/2001**		**2002**	
Profili professionali	**Posti in organico**	**Post coperti**	**Posti in organico**	**Posti coperti**
Segretario Generale (responsabile anche del Servizio AA.GG.)	1	1*	–	–
Dirigenti dei servizi	3	3	4	2
Quadri A (ex liv. 8°)	4	3	9	4
Quadri B (ex liv. 7°)	2	2	–	–
Liv. 1° (ex liv. 7°)	2	-	6	6
Liv. 2° (ex liv. 6°)	5	5	3	3
Liv.3° (ex liv. 5°)	6	3	9	4
Liv.4°	2	2	2	2
Liv. 5° (ex liv. 3°)	2	1	–	–
Consistenza complessiva	**27**	**20**	**33**	**21**

* fino al 30/11/2001

PERSONALE IN ESUBERO

In servizio presso l'Autorità Portuale	**2000/2001**		**2002**
Manovratore provetto	1 unità	Liv. 4°	1
Manovratore	2 unità	Liv. 5°	1
Autista	1 unità	Liv. 6°	1
In distacco presso le imprese portuali			
Manovratore provetto	3 unità	Liv. 4°	2
Manutentore manovratore	1 unità	Liv 4°	1

ONERI PER IL PERSONALE	**2000**	**2001**	**2002**
	mln lire	**mln lire**	**mgl euro**
A) Personale in servizio			
Stipendi e altri emolumenti fissi	1.727	1.710	886,8
Emolumenti variabili	543	531	268,5
Spese per viaggi e missioni	83	56	23
Oneri previdenziali ed assistenziali	576	575	274,3
Corsi di formazione	7	20	2,4
Compenso servizio economato e altro	2	2	1,2
Indennità di anzianità	0	0	3,3
Totale A	**2.937**	**2.894**	**1459,5**
B) Spese correnti	7.794	7.434	3770,2
Incidenza % A/B	**37,6**	**38,9**	**38,7**

***5.** Dismissioni e partecipazioni societarie*

Come segnalato nel precedente referto l'Autorità ha provveduto a dar attuazione alla disciplina prevista dall'art.20 della legge 84, dismettendo sia le attività operative (tranne la gestione della Stazione marittima passeggeri e del bilico portuale) già svolte dal Consorzio del porto di Bari sia i mezzi semoventi ed altri beni mobili ad esso appartenenti.

L'Autorità è subentrata al cessato Consorzio nella titolarità di partecipazioni azionarie in due società in liquidazione, Depositi Graniti srl e Finsemar spa, partecipazioni iscritte in bilancio per un valore, rispettivamente, di £ 7.277.000 (€ 3.758,26) e £ 1.316.000 (€ 679,66),

Oltre a possedere le quote azionarie sopra indicate l'Autorità ha acquisito partecipazioni in altre società: Interporto regionale della Puglia spa, per un valore di £ 66.000.000 (€ 34.086,15); Patto territoriale dell'area metropolitana di Bari spa, per un valore di £ 36.208.250 (€ 18.700); Teleporto adriatico srl, per un valore di £ 120.000.000 (€ 61.974,83).

I dati relativi all'oggetto e capitale sociale di quest'ultime tre società, nonché ai rispettivi risultati di esercizio e patrimonio netto nel triennio in esame sono esposti nel prospetto seguente.

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEI DATI CONCERNENTI LE PARTECIPAZIONI AZIONARIE

1)	**INTERPORTO REGIONALE DELLA PUGLIA S.P.A.**		
	oggetto	Promozione, progettazione, realizzazione e gestione dell'interporto di Bari	
	capitale sociale	£ 2.000.000.000 - € 1.032.000	
	risultato dell'esercizio:		
	perdita 2000	£ 67.970.638	
	perdita 2001	€ 19.790	
	perdita 2002	€ 14.520	
	patrimonio netto:		
	2000	£ 1.614.147.554	
	2001	€ 813.847	
	2002	€ 1.910.257	
2)	**PATTO TERRITORIALE DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI S.P.A.**		
	oggetto	Promozione dello sviluppo del territorio dell'area metropolitana di Bari per migliorarne le condizioni sociali e culturali. Organizzazione e gestione economica delle strutture, delle risorse e dei mezzi necessari per lo svolgimento delle attività per il coordinamento e l'attivazione del Patto Territoriale di Bari e degli altri strumenti di programmazione negoziata.	
	capitale sociale	£ 1.064.948.500 - € 550.000	
	risultato dell'esercizio:		
	utile 2000	£ 46.975.696	
	perdita 2001	£ 110.926.930	
	perdita 2002	€ 58.525	
	patrimonio netto:		
	2000	£ 1.064.948.500	
	2001	£ 1.064.948.501	
	2002	€ 550.000	
3)	**TELEPORTO ADRIATICO S.R.L.**		
	oggetto	Gestione dei servizi finalizzati alla fornitura di sistemi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni resi alle amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, alla utenza e, più in generale, ai servizi marittimi, nonché la gestione di servizi di marketing e commerciali.	
	capitale sociale	£ 3.194.845.500 - €1.650.000	
	risultato dell'esercizio:		
	perdita 2000	£ 451.438.075	
	perdita 2001	£ 264.984.670	
	perdita 2002	€ 186.558,31	
	patrimonio netto:		
	2000	£ 2.271.779.989	
	2001	£ 2.006.795.319	
	2002	€ 849.864,98	

***6.** La programmazione e il piano regolatore portuale*

La legge 84 demanda all'Autorità portuale l'adozione di atti programmatori e di pianificazione costituiti, rispettivamente, dal piano operativo triennale, con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle, e dal piano regolatore portuale, che ha la funzione di delimitare l'ambito portuale e di definire l'assetto complessivo del porto.

In prossimità della scadenza dell'arco temporale (1998-2000) cui si riferiva il primo piano operativo triennale deliberato, l'Autorità ha proceduto all'approvazione (con delibera del Comitato portuale in data 13 dicembre 2000) di un ulteriore POT valevole per il periodo 2001-2003.

Il nuovo Piano, che rappresenta prosecuzione della strategia di potenziamento infrastrutturale che aveva ispirato il precedente POT, si apre con un'ampia ricognizione dello scenario geo-politico ed economico propedeutica all'individuazione del ruolo e delle prospettive di crescita del porto di Bari e, conseguentemente, delle concrete scelte gestionali ed operative da adottare da parte dell'Autorità.

Quali punti nodali di tale scenario di riferimento vengono indicati: la rilevanza, nell'evoluzione e riposizionamento delle grandi correnti di traffico marittimo, del Corridoio Adriatico e dei Corridoi multimodali europei (in particolare, del Corridoio trans-europeo n. 8, Varna-Sofia-Skopje-Durazzo, di cui è terminale il porto di Bari); l'andamento crescente dei traffici mediterranei, sia merci che crocieristico; lo sviluppo delle attività di cabotaggio marittimo e di Short sea shipping intramediterraneo.

In questo quadro vengono evidenziate le potenzialità dei porti pugliesi e l'esigenza, al fine di una sempre maggior loro competitività sul mercato dei trasporti marittimi, sia, in linea generale, di un rafforzamento delle dotazioni di infrastrutture per il Mezzogiorno e di un processo di integrazione della portualità regionale, sia, per quanto attiene specificamente al porto di Bari, di interventi volti al potenziamento infrastrutturale, all'innovazione tecnologica e all'informatizzazione.

Gli investimenti infrastrutturali previsti dal POT (ammontanti complessivamente a 125 mld £) riguardano: la costruzione della nuova Darsena di ponente, con una previsione di spesa di 45 mld £, finanziati a carico del programma INTERREG Italia-

Albania; la realizzazione del Terminal Crociere, riutilizzando un vecchio edificio demaniale; l'ampliamento del molo San Cataldo, destinato al traffico di cabotaggio; la realizzazione di tre nuovi sporgenti in corrispondenza del molo San Vito e della Darsena interna; il recupero del vecchio Molo Borbonico; la ristrutturazione del piano terra della Casa del Portuale (il cui primo piano ospita la sede dell'Autorità); il raddoppio della bretella stradale molo Pizzoli-Marisabella; la copertura della zona antistante la Stazione Marittima; la sopraelevazione del Posto di ispezione frontaliero; la ristrutturazione della Stazione di Bari Marittima e la realizzazione di un parcheggio multipiano; lavori di escavazione; il compimento del progetto di illuminazione delle aree portuali, con la messa in opera di nuove torri faro; il raccordo con l'asse viario Nord-Sud, per un spesa di 27 mld £; il completamento dell'area di Marisabella. Quest'ultimo intervento, per una spesa complessiva prevista in 42 mld £ - già interrotto a causa del fallimento della società capofila del raggruppamento di imprese aggiudicatarie dell'appalto e delle successive controversie amministrative e giudiziarie - costituisce, come sottolineato dall'Autorità, elemento centrale delle strategie riguardanti il porto per il triennio 2001-2003 e, insieme alle altre opere programmate, presupposto indispensabile per consolidare la crescita dei traffici e puntare ad acquisirne rilevanti quote aggiuntive.

Per quanto concerne il processo di informatizzazione, nel quale si inseriscono azioni già intraprese, quali la partecipazione al progetto trasnazionale G.I.L.D.A. (Gestione Informatica della Logistica Distribuita nell'Adriatico) e l'acquisizione di un'ulteriore quota di capitale della Teleporto Adriatico spa, si prevede di dotare il porto di un sistema di cablaggio per la trasmissione dati a fibre ottiche.

Riguardo al piano regolatore del porto di Bari (quello attualmente in vigore risale al 1938 con gli aggiornamenti ad esso successivamente apportati) va segnalato che con delibera del 31 maggio 2002 l'Autorità ha affidato alla A.T.I. Università-Politecnico di Bari la predisposizione del "master plan" ai fini della successiva redazione del nuovo piano regolatore.

In precedenza, come riferisce l'Autorità, era già stato approvato dal Comitato portuale, con delibera del 22 giugno 2001, un parziale adeguamento tecnico- funzionale del piano al fine di realizzare una maggiore funzionalità operativa per le banchine previste dal progetto concernente l'area di Marisabella, ma a tale adeguamento aveva poi rinunciato, con delibera del 27 marzo 2002, lo stesso Comitato nella considerazione che l'introduzione di modifiche al progetto originario avrebbe

potuto comportare difficoltà nel riappalto delle opere di colmata relative all'area medesima, contemplate dal vigente piano regolatore portuale.

Il prospetto seguente offre un quadro riepilogativo, riferito al triennio, dei lavori di realizzazione di nuove opere, con indicazione della provenienza dei relativi finanziamenti e stato di attuazione.

DESCRIZIONE INTERVENTO	**COSTO INTERVENTO**	**FINAN.TO**	**STATO LAVORI**
RISTRUTTURAZIONE STAZIONE MARITTIMA	4.191.882,74	INTERREG	ULTIMATO
NUOVA STAZIONE MARITTIMA E TERMINAL CROCIERISTICO	4.483.730,70	INTERREG	ULTIMATO
COMPLETAMENTO RECINZIONE METALLICA ANSA MARISABELLA	230.346,34	INTERREG	ULTIMATO
LAVORI DI POTENZIAMENTO DELLA BRETELLA STRADALE IN AMBITO PORTUALE	749034,6	INTERREG	ULTIMATO
IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE DEL 2° BRACCIO DEL MOLO FORANEO E DELLA BANCHINA DI LEVANTE	570.152,19	INTERREG	ULTIMATO
LAVORI DI INSTALLAZIONE CI N.3 TORRI FARO E AMPLIAMENTO IMP. DI ILLUMINAZIONE BANCHINA 15	62.504,26	INTERREG	ULTIMATO
LAVORI DI FORNITURA E POSA IN OPERA DI UN IMPIANTO DI AUTOCLAVAGGIO	183.342,20	INTERREG	ULTIMATO
LAVORI DI ESCAVAZIONE DELLA DARSENA INTERNA, DELLA DARSENA VECCHIA E DELLA DARSENA DI LEVANTE E DEL PORTO DI BARI	2.941.687.132,00	MINISTERO II. TT.	RESCISSIONE IN DANNO

***7.** Servizi di interesse generale e manutenzione delle parti comuni*

Tra i compiti istituzionali delle Autorità portuali l'art. 6 della legge 84 annovera l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura agli utenti portuali dei servizi di interesse generale, servizi alla cui individuazione ha provveduto il Ministero dei Trasporti e della Navigazione con decreti del 14 novembre 1994 e del 4 aprile 1996.

Nel periodo considerato l'Autorità portuale di Bari, avvalendosi della norma di cui all'art. 23 comma 5 della legge 84, ha gestito direttamente la Stazione Marittima passeggeri e il bilico portuale (come negli esercizi precedenti) ed anche, dal 2001, il servizio di accoglienza dei croceristi.

I servizi di supporto ai passeggeri, e cioè quelli di deposito bagagli e di portabagagli sono stati espletati dal Gruppo Portabagagli s.a.s., iscritto (ex art. 68 c.n.) nel Registro degli esercenti attività lavorative in porto.

In ragione della costante crescita del traffico passeggeri l'Autorità ha provveduto nel 2001 a riorganizzare i connessi servizi ausiliari (parcheggi attrezzati e bus navetta) affidandoli in concessione, poi prorogata nel 2002, alla cooperativa Multiservizi Portuali.

I servizi di pulizia degli spazi comuni e degli specchi acquei portuali, nonché di gestione e manutenzione dell'impianto di illuminazione del porto (servizi da ricomprendere, in base alla convenzione con l'ex Ministero dei Lavori Pubblici, nell'ambito dell'attività di manutenzione ordinaria delle opere portuali) sono stati, nel corso del 2002, affidati alle imprese aggiudicatarie delle gare indette a tal fine, mentre in precedenza erano stati espletati in economia o mediante proroga di preesistenti contratti.

La distribuzione di energia elettrica ed il servizio idrico ai vari utenti sono stati svolti, rispettivamente, dall'Enel spa e dall'Acquedotto Pugliese spa.

Per l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, pur essa rientrante tra i compiti istituzionali dell'Autorità, l'art. 6 della legge 84 prevede l'utilizzo di fondi a tal fine disponibili sullo stato di previsione del Ministero dei Lavori Pubblici (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), previa stipula di apposite convenzioni.

Nel triennio in esame risultano stipulate cinque convenzioni tra l'Autorità portuale di Bari e il predetto Ministero, due per la manutenzione ordinaria e tre per quella straordinaria.

Entrambe le convenzioni per la manutenzione ordinaria (stipulate, la prima, il 13 novembre 1998 e, la seconda, il 20 luglio 2001 e valevoli, rispettivamente, per il 2000 e per il triennio 2001-2003) prevedono un contributo annuo per un ammontare di mln £. 344 (identico a quello erogato negli anni precedenti), mentre le tre convenzioni per la manutenzione straordinaria (stipulate, rispettivamente, il 12 settembre 2000, il 20 luglio 2001 e il 18 dicembre 2002, con efficacia annuale le prime due e per il biennio 2002-2003 la terza) hanno stabilito la misura del contributo annuale in mln £ 1.717.

Per gli interventi di manutenzione straordinaria l'Autorità ha assunto impegni di spesa per un importo complessivo di mln £ 1.650 nel 2000, 2.444 nel 2001 e mgl € 497,7 (mln £ 964) nel 2002. Tra i numerosi interventi quelli di maggior ammontare hanno riguardato la Stazione marittima passeggeri e la ristrutturazione della Casa del portuale.

***8.** Operazioni e servizi portuali, gestione del demanio marittimo*

In materia di operazioni e servizi portuali va preliminarmente evidenziato che l'Autorità, a seguito delle modifiche alla L. 84/1994 introdotte dalla L. 186/2000 e dell' emanazione (con D.M. 6 febbraio 2001, n.132) del regolamento recante criteri vincolanti per la regolamentazione dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della legge 84, ha adottato l'ordinanza n.1 del 20 dicembre 2001 sulla disciplina di tali servizi, stabilendo di verificare la conformità delle vigenti autorizzazioni alla sopravvenuta normativa.

Alla verifica ha proceduto nel corso del 2002 la Commissione consultiva locale che al termine dei lavori si è espressa favorevolmente in merito al rinnovo delle autorizzazioni in atto, pur con qualche riserva per alcune di esse, mentre ha ritenuto di soprassedere alla formulazione del parere riguardo alle nuove richieste di autorizzazione, relative all'esercizio di tutti i servizi ammessi, in attesa di approfondimenti in ordine alle effettive esigenze operative del porto e quindi alla tipologia dei servizi portuali da autorizzare.

Per le ragioni di cui sopra l'Autorità non ha, in alcuno dei tre esercizi considerati, rideterminato il numero massimo delle autorizzazioni da rilasciare per l'esercizio di impresa portuale, che pertanto è rimasto fissato in 9 autorizzazioni, come nel precedente triennio.

Nel periodo in esame hanno operato in forza di autorizzazioni pluriennali: 8 imprese (ridottesi a 7 nel corso dell'anno) nel 2000 (con canoni a carico delle stesse accertati in mln £ 77,8); 7 nel 2001 (con introito per canoni ammontante a mln £ 81,9); 8 (essendosi, nel corso dell'anno, aggiunta alle 7 già operanti un'ulteriore impresa, con attività circoscritta alla movimentazione dei container) nel 2002 (con canoni per mgl € 32,6, pari a mln £ 62,9).

In tutti i tre esercizi una di dette autorizzazioni ha avuto per oggetto l'espletamento di operazioni per conto proprio, mentre le altre hanno riguardato l'effettuazione di operazioni per conto terzi.

Per quanto concerne l'autorizzazione alla fornitura del lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17 della legge 84 (sulla cui disciplina ci si è soffermati nel precedente referto), va segnalato che l'Autorità non ha ancora avviato la procedura per l'individuazione dell'impresa fornitrice e che pertanto ha continuato nel triennio ad

espletare tale attività la società cooperativa Lavorport, costituitasi a norma dell'art.21 comma 1, lett.b) della legge medesima.

La gestione del demanio marittimo ha generato un introito per canoni di concessione (esclusi quelli rientranti nella gestione commerciale della Stazione marittima) che ha conosciuto, come già si è fatto cenno (nella parte dedicata alle entrate), una flessione nel 2001, con un'ammontare di mln £ 1.162 (-mln £ 360 rispetto all'esercizio precedente), tornando a crescere nel 2002 (con mgl € 809,5, pari a mln £ 1.567) per effetto di nuove concessioni, tra le quali la più rilevante quella in favore dell'impresa Saba Italia spa, aggiudicataria della licitazione privata indetta per la concessione dell'area destinata alla realizzazione del parcheggio multipiano, in prossimità del molo Pizzoli.

Come di seguito indicato è rimasto sostanzialmente stabile nei tre esercizi il numero delle concessioni delle aree demaniali comprese nell'ambito portuale, mentre è variato dall'uno all'altro esercizio il numero dei richiedenti e quello relativo agli esiti dei relativi procedimenti.

	2000	**2001**	**2002**
CONCESSIONI IN ATTO AL 31/12	76	75	77
di cui:			
-per l'espletamento delle operazioni portuali	4	4	5
-per altri usi	72	71	72

RICHIESTE CONCESSIONE	**2000**	**2001**	**2002**
pervenute	32	47	20
accolte	11	12	9
respinte o archiviate	5	10	25
rimaste in istruttoria	16	25	9

***9.** Attività promozionale*

L'attività promozionale, avviata dall'Autorità a partire dal 1997, si è concretata, anche nel triennio oggetto del presente referto, in molteplici iniziative volte alla pubblicizzazione, in ambito internazionale, nazionale e locale, del porto e dei suoi servizi ed all'acquisizione di nuovi traffici.

Iniziative consistenti: in un largo uso dei mezzi di comunicazione (organi di stampa, riviste specializzate, televisione ed Internet (l'Autorità è titolare di un proprio sito che offre servizi agli utenti ed operatori portuali ed i cui visitatori sono continuamente aumentati. sino a toccare nel 2002 una media mensile di 2.500 contatti); nella partecipazione a manifestazioni e fiere internazionali e ad altre di carattere nazionale e locale; nella produzione di materiale informativo a stampa.

Numerose sono state le manifestazioni internazionali cui ha partecipato, con spazio espositivo, l'Autorità (7 nel 2000, 2 nel 2001, 5 nel 2002), reiterando la propria presenza in quelle con periodicità annuale (Seatrade Cruise Shipping Convention in Miami, Seatrade Med Cruise & Ferry a Genova, Fiera del Levante in Albania).

In ambito nazionale l'Expolevante, che si tiene ogni anno a Bari, ha visto la costante partecipazione dell'Autorità.

Nel triennio la spesa per l'attività promozionale ha avuto un andamento decrescente (da mln £ 378 nel 2000 a 230 nel 2001 ed a mgl € 98,4, pari a mln £ 191, nel 2002), ma sempre raggiungendo, come affermato nelle relazioni del Presidente ai conti consuntivi ed a giudizio anche del Collegio dei revisori, un ottimo livello qualititativo che ha consentito, nel rispetto dei criteri di economicità e produttività, di conseguire le finalità di valorizzazione dell'immagine del porto e delle sue potenzialità.

10. *Cenni sul movimento delle merci e dei passeggeri*

Il traffico merci e quello passeggeri hanno avuto un trend positivo nel triennio, essendo il primo passato dalle 3.4 mln tonn. del 2000 alle 3,6 del 2002, con un incremento del 6% ed, il secondo, sempre nei medesimi esercizi, da 1.155.198 unità a 1.262.093, con una crescita del 9%.

Il movimento merci, pur in espansione, non supera di molto, comunque, il volume minimo di traffico (3 mln tonn. annue) che, ai sensi dell'art. 6 commi 8 e 10 della legge 84, costituisce requisito per l'istituzione di nuove Autorità portuali e il cui venir meno comporta la soppressione di quelle già istituite.

Nell'ambito del movimento merci sono risultate in calo nel 2002 le rinfuse liquide (con 59.180 tonn. a fronte delle 70.601 del 2001e delle 97.906 del 2000) ed anche quelle solide (con 1.222.723 tonn.) che pure avevano registrato una consistente crescita nel 2001 (con 1.462.704 tonn. rispetto alle 1.298.144 dell'esercizio precedente), mentre è aumentato il tonnellaggio delle merci su rotabili, delle merci varie e delle merci in container (quest'ultimo per effetto dell'avvio di una linea a cadenza settimanale con il porto di Gioia Tauro).

All'evoluzione del movimento passeggeri, costituito in parte preponderante (più del 70%) dal traffico da e verso l'Albania e la Grecia, ha sensibilmente contribuito la ripresa, dopo la cessazione del conflitto nei Balcani, del traffico crocieristico, continuamente cresciuto dall'uno all'altro esercizio (dai 30.330 transiti del 2000 ai 145.781 nel 2001 ed ai 203.431 nel 2002).

***11**. I bilanci*

I conti consuntivi in esame, costituiti, per ciascuno dei tre esercizi, dal rendiconto finanziario, dalla situazione patrimoniale, dal conto economico, dalla relazione illustrativa del Presidente e, per l'esercizio 2002, anche dalla nota integrativa, sono stati redatti in conformità alla disciplina contabile di cui al regolamento di amministrazione e contabilità adottato, come già detto, con delibera del Comitato portuale del 5 febbraio 1998 e successivamente integrato e modificato, con delibera del 31 marzo 1999, in conformità alle indicazioni del Ministero vigilante.

Il Collegio dei revisori, secondo quanto risulta dalle sue relazioni, ha riscontrato la concordanza dei dati di bilancio con quelli esposti nelle scritture contabili, anche sulla base di una serie di verifiche e controlli effettuati in corso di gestione, ed ha sempre espresso parere favorevole all'approvazione dei consuntivi medesimi.

Dal confronto delle previsioni definitive di bilancio con i dati di consuntivo risultano scostamenti di rilevante entità tra l'ammontare complessivo delle entrate e delle spese previste e quello degli effettivi accertamenti ed impegni.

Gli ampi scostamenti, verificatisi nel 2001 e 2002 per le entrate ed in tutti i tre esercizi per le spese, derivano essenzialmente, come mostrano i due prospetti seguenti, da un notevole eccesso di stima dell'entità delle partite in conto capitale.

Tali scostamenti sono imputabili, secondo notizie fornite dall'Autorità, al protrarsi delle procedure autorizzative condizionanti la realizzazione delle opere portuali (particolarmente, in tema di valutazione di impatto ambientale) il quale non ha consentito l'affidamento dei lavori nei tempi preventivati, facendo così venir meno il presupposto cui erano legate le previsioni relative al finanziamento ed alla spesa per le opere medesime.

Pur prendendo atto di queste motivazioni, non può esimersi la Corte dal segnalare l'esigenza che in sede previsionale le entrate e le spese vengano per l'avvenire quantificate dall'Autorità in misura più aderente alle loro concrete possibilità di avverarsi, tenendo conto di tutti i fattori, anche di ordine procedimentale, che incidono sui tempi necessari per la realizzazione delle opere programmate, e ciò al fine di evitare che il bilancio preventivo assuma il ruolo di una mera manifestazione di intenti, anziché di affidabile strumento di pianificazione della gestione.