

essa anche attualmente svolge una insostituibile funzione di bacino di evoluzione per navi che transitano oltre la Darsena di San Vitale e sosta per vettori in sequestro.

Successivi adeguamenti saranno poi necessari per la realizzazione del "terminal" passeggeri di cui si è dianzi detto. A tal fine è stato nominato - nell'ambito del Comitato portuale - un comitato tecnico formato da rappresentanti degli enti ed amministrazioni interessati con il compito di elaborare le occorrenti revisioni.

3.3 - La Relazione annuale

Negli anni per i quali si riferisce l'Autorità non ha dato attuazione al disposto di cui al comma 3 dell'art. 9 della legge n. 84 e soltanto con deliberazione n. 31/97 del 24 aprile 1997 ha riferito sull'anno precedente. Va peraltro considerato che l'ente sostanzialmente non ha funzionato nel 1995, di tal che è ragionevole che si sia riferito nel 1997 con riguardo all'anno precedente che ha coinciso, come più volte si è avuto modo di puntualizzare, con l'effettivo avvio dell'attività istituzionale.

In concreto, la relazione in questione si articola in tre sezioni, concernenti - rispettivamente - l'attività promozionale consistita essenzialmente nella partecipazione a manifestazioni di tipo fieristico e convegnistico⁴; l'attività organizzativa, consistita essenzialmente nel rilascio delle autorizzazioni⁵ all'esercizio delle operazioni portuali di carico, scarico e movimentazione di merci e materiali in ambito portuale, e l'attività operativa del Porto, con indicazione della statistica dei traffici⁶; l'amministrazione dei beni del demanio marittimo, consistita nella concessione⁷ di aree e banchine in ambito portuale.

⁴ Si rinvia al punto 9 della presente Relazione.

⁵ Si rinvia al punto 11 della presente Relazione.

⁶ Si rinvia al punto 13 della presente Relazione.

⁷ Si rinvia al punto 10 della presente Relazione.

4 - Gli organi

4.1 - Il Presidente

Il presidente dell'Autorità è stato nominato con decreto ministeriale 31 luglio 1995 su designazione unitaria degli enti interessati, sicché nessuna contestazione è seguita riguardo al procedimento di nomina. In precedenza, la gestione dell'ente era stata affidata ad un Commissario nominato dal Ministro dei trasporti con decreto 17 gennaio 1995 ai sensi dell'art. 20 comma 5 bis legge n. 84 del 1994 e si è svolta secondo l'ordinanza n. 1/1995 del 10 febbraio 1995, recante le norme per la gestione finanziaria e patrimoniale, tuttora operanti.

Tra gli atti di maggiore rilevanza il Presidente, che ordina tutte le spese, ha proceduto, nell'immediato, alla proroga delle concessioni relative alla manutenzione delle parti comuni, che successivamente sono state oggetto di indizione di gara con aggiudicazione per il 1997/1998 dei correlati appalti di servizio. Nessun provvedimento di competenza del Comitato ai sensi dell'art. 9 comma 3 legge n. 84 del 1994 è stato, invece, assunto dal Presidente per ragioni di urgenza.

Il controllo e il coordinamento delle attività soggette ad autorizzazione sono stati diretti soprattutto ai servizi di pulizia e di illuminazione delle aree portuali e al controllo delle operazioni portuali e delle attività industriali e commerciali.

4.2 - Il Comitato portuale

I componenti del Comitato portuale di Ravenna sono stati nominati tutti con decreto in data 13 settembre 1995, su designazioni pervenute tra il 17 agosto e il 4 settembre dello stesso anno e, a far tempo dal formale insediamento nel dicembre 1995, l'organo si è riunito in media una volta al mese con normale tasso di assiduità da parte dei suoi componenti. Peraltro, poiché soltanto in data 15 dicembre 1995 si è avuto - come si è detto -

l'insediamento formale del Comitato, nello stesso anno non vengono in evidenza deliberazioni di un qualche rilievo.

Né il Ministero vigilante, né il Collegio dei revisori si sono posti in linea di principio il problema in tema di riparto di competenza tra presidente e comitato portuale, avuto riguardo alla titolarità della competenza residuale, problema non risolto dalla legge n. 84 e che ha determinato perplessità operative, poi superate come fra poco sarà evidenziato.

In linea di fatto e per prassi il presidente ha, tuttavia, investito il comitato di ogni argomento ritenuto importante (oltre che nelle materie espressamente indicate nel comma 3 dell'art. 9), di tal che l'organo collegiale è stato chiamato a deliberare non soltanto sui criteri generali di provvista e di gestione del personale, ma su molti aspetti, a volte di estremo dettaglio, in materia di amministrazione del personale e, ad esempio, anche per la nomina delle commissioni esaminatrici di selezione e di assunzione, nonché in materia di approvazione delle graduatorie di tali selezioni, cui avrebbe potuto provvedere l'organo esecutivo.

Deve, peraltro, essere evidenziato che il regolamento per lo svolgimento delle attività del Comitato, deliberato con atto n. 48/1997 del 19 giugno 1997 in attuazione del comma 4 dell'art. 9 legge n. 84 del 1994, ha riconosciuto tale prassi, atteso che l'art. 3 di tale disciplina regolamentare precisa che il Comitato, oltre a quanto espressamente demandato per legge, provvede sia riguardo alle proposte del Presidente, sia riguardo “... *alle materie per le quali la legge 28 gennaio 1994 n. 84 non attribuisce specifica competenza a deliberare al Presidente o al Comitato, ove queste, per rilevanza dell'oggetto, richiedano l'intervento dell'organo collettivo*”.

Il regolamento dianzi richiamato rileva anche per talune disposizioni di particolare interesse, quale quella di cui all'art. 6 che afferma il carattere riservato delle riunioni del Comitato, salvo che per le formali deliberazioni che ne sono il risultato, e quella di cui all'art. 10, che prevede l'obbligo di astensione dai lavori per quei componenti del Comitato in conflitto di interessi con l'ente. Peraltro, finora non si è verificato in concreto nessun caso di astensione.

4.3 - Il Collegio dei revisori

Il Collegio dei revisori dei conti, composto da un dirigente generale della Ragioneria Generale dello Stato, che lo presiede, e da due dirigenti generali del Ministero dei trasporti, è stato costituito in data 27 novembre 1995. I suoi componenti hanno assistito alle riunioni del Comitato portuale e particolarmente assidua è stata la presenza del suo presidente.

Il Collegio ha tenuto otto riunioni nel 1996, procedendo a verifiche trimestrali di cassa e approvando altresì apposite relazioni sui bilanci preventivi 1996 e 1997 oltre che sui conti consuntivi, mentre non risulta che abbia ottemperato all'obbligo di "riferire periodicamente" al Ministero vigilante ai sensi dell'art. 11 comma 3 lett. b) legge n. 84 del 1994.

Va peraltro osservato che il Collegio - in buona sostanza - è entrato in funzione nel 1996 e che per la gran parte di tale anno l'attività dell'Ente è stata estremamente ridotta, anche se data la cennata singolarità dell'avvenuta costituzione dell'Ente non sono mancate problematiche suscettibili di essere segnalate al Ministero dei trasporti e della navigazione. E' comunque da precisare che si tratta di un obbligo di legge, cui in futuro dovrà darsi ottemperanza con la sollecitudine del caso.

Il Collegio ha talora operato in assenza di qualcuno dei suoi componenti, mentre in un solo caso, assente il Presidente, questo è stato surrogato da uno dei componenti designati dal Ministero vigilante.

4.4 - La spesa concernente gli organi istituzionali

In esecuzione di istruzioni impartite dal Ministero vigilante con D.M. 7 agosto 1995 al Presidente dell'Autorità portuale è stato corrisposto un emolumento mensile di L. 6.673.000. L'emolumento annuo dei componenti del Collegio dei revisori è stato determinato con D.M. 6 febbraio 1996 e ammonta a L. 7.200.000 lorde per il presidente e a L. 6.000.000 lorde per gli altri due componenti; l'emolumento dei membri supplenti è stato fissato in L. 1.200.000 lorde annue.

Il gettone di presenza per le riunioni del Comitato portuale, spettante ai componenti del Comitato, nonché ai revisori e al delegato della Corte dei conti, è stato determinato dal Comitato in ragione di L. 250.000 lorde a riunione, tenendo conto di quanto disposto da altre Autorità portuali di analoga rilevanza.

Il rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno per la partecipazione e l'assistenza alle riunioni degli organi collegiali dell'Autorità viene effettuato con il sistema del "piè di lista", secondo le norme di cui al D.P.R. n. 513 del 1978, mentre la diaria di missione è liquidata secondo le norme vigenti per il personale statale.

5 - La struttura

5.1 - Il Segretario generale

Il Segretario generale è stato nominato con deliberazione del Comitato portuale n. 5/1996 del 19 gennaio 1996 nella persona di un libero professionista autore di vari progetti correlati al settore dell'attività portuale. Il trattamento economico lordo annuo è stato determinato in L. 130.000.000, comprensive di 13^e mensilità, ed il rapporto di lavoro è stato stipulato con rinvio al C.C.N.L. dei Dirigenti di aziende industriali del 3 ottobre 1989, integrato dall'Accordo 18 febbraio 1992 e successivi rinnovi.

Si ritiene degno di nota evidenziare che il Comitato ha dato termine di sette mesi al Segretario Generale per l'esaurimento degli incarichi professionali in corso, con espresso divieto di assumerne altri senza specifica autorizzazione, assenso che ad avviso della Corte non si ritiene possa legittimare una deroga al carattere di esclusività delle prestazioni (in favore dell'ente) effettuate dal Segretario Generale.

5.2 - La Segreteria tecnico-operativa

La pianta organica della Segreteria tecnico-operativa dell'Autorità portuale di Ravenna è stata deliberata in ragione di 23 unità di personale, oltre al segretario generale, con atto n. 8/96 del 22 febbraio 1996 approvato (sia pure in ritardo) dal Ministero vigilante in data 6 giugno 1996.

La struttura amministrativa in questione è stata ripartita nei seguenti cinque servizi:

- "demanio, imprese e lavoro portuali" con organico di 6 unità
- "tecnico" con organico di 5 unità
- "ragioneria, economato e patrimonio" con organico di 3 unità
- "promozione, programmazione e statistica" con organico di 3 unità
- "affari generali e personale" con organico di 6 unità

In sede di prima applicazione della legge istitutiva l'Autorità portuale si è avvalsa di un militare della locale Capitaneria di porto in regime di distacco e

con assunzione a suo carico del relativo trattamento economico statale e, dal momento della sua nomina nel gennaio 1996, del segretario generale.

Soltanto a partire dal giugno 1996, previa autorizzazione del Ministero vigilante in data 10 aprile 1996, sono stati poi messi in essere rapporti di lavoro a tempo determinato della durata di 3+3 mesi, così ripartiti: 2 impiegati assegnati al servizio degli affari generali e 1 assegnato al servizio tecnico, nonché dal luglio 1996 1 impiegato assegnato al reparto di contabilità.

A partire dal dicembre 1996, in esito a procedure di concorso per esami, l'ente ha provveduto a sostituire gli assunti temporanei in scadenza in modo da occupare 4 posti di organico e ad assumere altresì, con rapporto definitivo, 3 unità di personale di 9° livello, preposti - rispettivamente - al servizio "demanio, imprese e lavoro portuali", al servizio "affari generali e personale" e al servizio "tecnico".

Le assunzioni precarie in questione, consentite dal Ministero vigilante *"nelle more della piena attuazione di quanto disposto dall'art. 23 della legge 28 gennaio 1994 n. 94"*, non appaiono però del tutto rispettose delle finalità di detta disposizione, giacché - con tutta evidenza - una copertura, sia pure provvisoria e non completa, della pianta organica di talune autorità portuali (nella specie, il Ministero oltre che per Ravenna dispone per Catania, Carrara e Taranto) pregiudica di fatto l'attuazione delle procedure - ivi previste - di mobilità dei lavoratori portuali da situazioni eccedentarie a situazioni deficitarie di personale. Non può, d'altra parte, non essere evidenziato che, almeno nella circostanza, non hanno funzionato affatto le procedure di mobilità, pur essendovi state ed essendovi tuttora notevoli carenze di copertura della pianta organica dell'Autorità portuale di che trattasi.

Alle esigenze di materiale localizzazione degli uffici l'Autorità ha provveduto inizialmente avvalendosi di locali "di fortuna" presso la Capitaneria di porto e, a decorrere dal 31 maggio 1996, con la presa in conduzione di una unità immobiliare ubicata nei pressi del Porto, avente consistenza di circa 400 metri quadrati, con pertinenza di 14 posti auto in area recintata. Il canone annuo è stato pattuito in ragione di L. 60.000.000 + IVA e spese di registrazione.

Sin dall'insediamento del suo Comitato in data 15 dicembre 1995 l'Autorità portuale di Ravenna ha aderito, con la delibera n. 1/95 in pari data, all'Assoporti, nonché, con delibera n. 66/97 dal 26 settembre 1997, alla

Sezione italiana della Comunità Mediterranea dei Trasporti con sede a Genova e, infine, alla Associazione internazionale permanente dei Congressi di Navigazione a seguito di delibera n. 56/97 del 24 luglio 1997.

Mentre le quote associative annue alla Comunità Mediterranea dei Porti e alla Associazione dei Congressi di Navigazione non sono molto rilevanti, ammontando - rispettivamente - a L. 1.200.000 e a L. 575.000, il contributo annuo erogato all'Assoporti, pari a 10.000.000 per il 1996, è stato portato a L. 42.000.000 per il 1997, come risulta dalla deliberazione n. 9/97 del 23 gennaio 1997.

La rilevante lievitazione del contributo - in concreto nel 1997 più che quadruplicato rispetto al 1996 - consegue ai criteri approvati dal Consiglio direttivo dell'Assoporti ed in base ai quali la determinazione della quota associativa va ancorata alla somma dei dati ricavati dai seguenti meccanismi di calcolo: numero delle unità di personale in organico x 200.000 lire + applicazione del tasso dello 0,65% alla previsione complessiva del 1996 per canoni demaniali, proventi di tasse portuali e di autorizzazioni, ricavi per locazioni.

Al riguardo, si dà atto del fatto che la stessa legge n. 84 nell'ultimo comma dell'art. 10 prevede incidentalmente la costituzione di una associazione rappresentativa delle autorità portuali, e quindi l'adesione delle autorità ad essa, al fine di poter negoziare i contratti collettivi di lavoro.

Non può tuttavia sottacersi al riguardo che i richiamati criteri di computo dei contributi mentre possono condurre ad una loro incontrollabile dinamica, obiettivamente non presentano una connessione logica tra il numero delle unità di personale, congiunto all'entità dei proventi per canoni demaniali, per tasse portuali e per altre entrate, da una parte, e, dall'altra, la funzione specifica assegnata a detta Associazione di autorità portuali, la cui capacità negoziale, peraltro, è fortemente limitata dai criteri impartiti dal Ministero dei trasporti e navigazione ai sensi dell'art. 10, u.c. ai fini della stipula dei contratti di lavoro.

In definitiva le indicate misure di contribuzione poste a carico delle singole autorità portuali potrebbero configurarsi piuttosto come espedienti per assicurare a detta Associazione proventi pubblici che sfuggono ad ogni controllo e sotto tale profilo si segnala l'esigenza che siano prevenute contribuzioni esuberanti rispetto alle finalità dell'Assoporti di cui all'art. 10 u.c. della legge n. 84 del 1994.

5.3 - I costi per il personale

In termini di competenza, nel 1995 la spesa impegnata per il personale è stata estremamente ridotta - poco più di 13 milioni - tenuto conto del fatto che l'Autorità si è avvalsa, in regime di comando, per circa sei mesi soltanto di un militare della Capitaneria di porto. Per contro, nel 1996 tale spesa si è notevolmente incrementata in ragione dell'attivazione dei rapporti di impiego a tempo determinato e dell'avvio effettivo dell'attività dell'ente, di tal che non deve sorprendere che nel 1996 tale voce di costo si sia incrementata del 2.421,47% rispetto all'omologo dato del 1995. Correlativamente, l'incidenza percentuale del costo del personale che nel 1995 era di appena lo 0,204% rispetto alle entrate correnti e del 5,073% rispetto alle spese correnti, si è portata al 3,483% e al 7,062% rispettivamente per le entrate e per le spese correnti dell'esercizio 1996.

Le due tabelle che seguono espongono sinteticamente i dati di cui sopra si è detto.

A) STIPENDI ED ALTRI ASSEGNI	1995	1996
Emolumenti fissi	=	169.061.293
Emolumenti variabili	=	7.209.614
Emolumenti a personale militare distaccato	13.125.580	26.036.943
Spese per viaggi e missioni	=	10.416.200
Oneri previdenziali e assistenziali	=	78.187.725
Altri oneri per il personale ⁸	=	29.046.050
TOTALE A	13.125.580	319.957.825
B) ACCANTONAMENTO T.F.R.	=	11.000.000
TOTALE A+B	13.125.580	330.957.825
	variazioni	2.421,47%

⁸ Comprendono lire 26.503.720 per le spese delle commissioni di esame nominate per l'espletamento delle selezioni di assunzione e le spese di pubblicazione dei bandi di concorso.

Anno 1995 - costo del personale	L. 13.125.000	
- entrate correnti accertate	L. 6.433.493.581	incidenza 0,204%
- spese correnti impegnate	L. 258.726.144	incidenza 7,073%
Anno 1996 - costo del personale	L. 319.957.825	
- entrate correnti accertate	L. 9.502.925.166	incidenza 3,367%
- spese correnti impegnate	L. 4.686.493.263	incidenza 6,828%

5.4 - Il costo dei beni di consumo e dei servizi

In termini di competenza nel 1995 la spesa impegnata per l'acquisto di beni di consumo e servizi è ammontata a L. 128,3 milioni su un totale di L. 258,7 milioni a titolo di spese correnti impegnate ed a fronte di entrate correnti accertate per L. 6.433,5 milioni. L'incidenza di tale costo sul totale delle spese correnti impegnate supera il 49,50% e si aggira attorno al 2% delle entrate correnti accertate. Trattasi comunque di dati non molto significativi ove appena si consideri che la spesa in questione presenta certamente una incidenza elevata sul totale della spesa corrente, ma coincide con la fase di avvio dell'ente caratterizzata, come si è detto, da una forzata riduzione dell'attività a causa di difficoltà operative e logistiche avviate a superamento soltanto a partire dalla metà del 1996. Vanno comunque segnalate la spesa (L. 77.365.682) per manutenzione di parti comuni in ambito portuale e la spesa (L. 38.343.635) per prestazioni effettuate ai fini della gestione dei servizi portuali.

Nel 1996 invece - ancora in termini di competenza - per i beni di consumo e servizi sono stati emessi impegni per L. 4.143.300.962, corrispondenti all'88,4% del totale delle spese correnti impegnate (L. 4.686,5 milioni) e con una incidenza del 43,600% sul totale delle entrate correnti accertate, che sono ammontate, come si è detto, ad oltre L. 9,5 miliardi. Tra gli impegni nella categoria IV va posta in evidenza la spesa di L. 32.574.668 per consulenze legali e amministrative, che trova giustificazione nella indisponibilità da parte dell'ente di un servizio legale, a parte la considerazione che l'assunzione di un legale avrebbe comportato certamente un maggior costo per l'Autorità.

5.5 - Il servizio di Tesoreria

Durante la gestione commissariale il servizio di Tesoreria dell'Autorità portuale è stato affidato, per il quinquennio 1995-2000, alla Cassa Rurale Artigiana di Ravenna e Russi a seguito di gara di licitazione privata. Secondo la convenzione stipulata il 23 maggio 1995 gli interessi passivi da corrispondere alla Cassa sulle anticipazioni a favore dell'Autorità portuale sono stati pattuiti in ragione del tasso ufficiale di sconto maggiorato soltanto di punti 1,375; per contro il tasso degli interessi attivi corrisposti dalla Cassa sul fondo TFR del personale è commisurato al tasso ufficiale di sconto maggiorato di punti 0,555. Va in proposito segnalato che sia nel 1995 che nel 1996 non si sono avute spese per interessi e commissioni bancarie. Per contro, sono state accertate in entrata a titolo di interessi L. 121.344.859 nel 1995 e L. 339.984.561 nel 1996.

Detta convenzione è stata quindi confermata, sino al 23 maggio 2000, dal Comitato portuale con deliberazione del 19 giugno 1997.

5.6 - Disciplina del procedimento amministrativo e del diritto di accesso ai documenti

Con delibera del 22 maggio 1997 l'Autorità portuale di Ravenna si è dotata di un regolamento per la disciplina del procedimento amministrativo e del diritto di accesso alla documentazione amministrativa. Di particolare rilevanza è l'indicazione di termini brevissimi per la conclusione del procedimento concernente gli interventi dell'Autorità a seguito di danni alle opere ed agli impianti portuali ex art. 75 Cod. nav., mentre normalmente gli altri termini vengono determinati in 60 giorni dall'inizio del procedimento stesso ovvero dalla deliberazione del Comitato, se si tratta di provvedimento sottoposto a detto organo collegiale. Nel suo complesso - va segnalato - l'atto regolamentare si palesa conforme alle disposizioni di cui alla legge n. 241 del 7 agosto 1990.

6 - La vigilanza

La vigilanza ministeriale si è svolta senza applicazione dell'istituto del silenzio-assenso sulle delibere soggette all'approvazione del Ministero dei trasporti, che si limita alla materia dei bilanci, alle determinazioni della pianta organica e al rilascio delle concessioni di cui all'art. 6 comma 1 della legge 84.

Nel caso concreto, nessun intervento è stato adottato per il breve ritardo - come sopra posto in evidenza - nell'approvazione del Piano Operativo Triennale. Riguardo poi alle problematiche connesse al tasso di attuazione degli interventi programmati dal POT, valutazioni più avvertite potranno essere maturate nel corso degli esercizi successivi, tenuto conto - per un verso - della complessità degli stessi interventi e - per altro verso - della carenza di personale e strutture dell'Ente non soltanto nel momento iniziale, ma anche per tutto il 1996.

Non può sottacersi, tuttavia, che l'esercizio della vigilanza ministeriale è obiettivamente reso incerto in ragione del fatto che, ormai a 4 anni dall'entrata in vigore della riforma di cui alla legge n. 84, non è stato ancora emanato il regolamento di contabilità per la gestione patrimoniale e finanziaria dell'Autorità portuale ex art. 6 comma 3 della stessa legge n. 84 ⁹. Neppure risulta costituita dal Ministero vigilante la Commissione consultiva competente ex art. 15 della legge n. 84 in materia di concessioni ed autorizzazioni e di organizzazione del lavoro portuale.

Manca ancora il decreto ministeriale per la determinazione, ai sensi dell'art. 18 comma 1 della legge n. 84 ed alla stregua altresì delle "*normative comunitarie*", dei criteri generali cui dovranno attenersi le autorità portuali in sede di rilascio e rinnovo delle concessioni.

Si segnala in proposito il censurabile comportamento del Ministero, che non può non determinare situazioni di incertezza in settore essenzialmente di particolare rilevanza dell'Ente.

⁹ Si rinvia a quanto espresso nel paragrafo 14.

PARTE SECONDA
I primi andamenti gestori

7 - Attività di indirizzo e regolamentazione

Ai sensi dell'art. 6 comma 1 lett. a) della legge n. 84 l'autorità portuale ha il compito di provvedere all'indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali e dispone a tal fine di poteri di regolamentazione e di ordinanza. Nell'ambito dell'Autorità portuale di Ravenna l'articolazione amministrativa competente è il servizio "demanio, imprese e lavoro portuali", che tuttavia nel periodo considerato non ha avuto personale addetto. di tal che a tale specifico riguardo non si evidenziano iniziative o interventi dell'Autorità.

8 - Servizi di interesse generale e di manutenzione delle parti comuni

Ai sensi dell'art. 6 comma 1 lett. c) della legge n. 84 l'autorità portuale ha il compito di affidare a società concessionarie le attività di fornitura di servizi di interesse generale individuati con D.M. 14 novembre 1994: si tratta dei servizi di illuminazione, nonché di pulizia, raccolta e versamento in discarica dei rifiuti riguardo a spazi, locali e infrastrutture comuni; di derattizzazione, disinfestazione, pulizia e disinquinamento degli specchi acquei; del servizio idrico per fornitura di acqua potabile alle navi; della manutenzione e riparazione di beni, impianti, sistemi tecnici e mezzi in concessione utilizzati dagli operatori portuali; dei servizi informatici, telematici, di supporto informativo e di comunicazioni resi ad amministrazioni e privati operatori; dei servizi comuni resi a settori industriali e commerciali, quali il parcheggio e altre strutture a supporto degli autotrasportatori. A questi il D.M. 4 aprile 1996 ha poi aggiunto il servizio ferroviario svolto in ambito portuale.

Nella situazione di difficoltà gestorie che hanno accompagnato l'Ente sin dal momento in cui ha iniziato a funzionare, l'onere per i servizi in questione è stato assunto direttamente dal Genio Civile OO.MM. sino a tutto il 30 giugno 1995 e, successivamente, il Comitato portuale ha deliberato di prorogare - per tutto il 1996 - gli affidamenti di servizi generali già in essere nel 1995 (in sostanza, si tratta della pulizia delle banchine e degli specchi acquei, nonché del servizio di illuminazione) alle condizioni all'epoca determinate dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Ravenna. Detta proroga è stata disposta, con le delibere 3/96 del 10 gennaio 1996 e 7/96 del 15 aprile 1996 e, quindi, su richiesta dello stesso Ministero vigilante con nota del 2 luglio 1996, con la delibera del 5 luglio 1996. A seguito di licitazione privata sono stati poi affidati con delibere dell'11 dicembre 1996 ed a valere per il 1997-1998 il servizio di pulizia degli specchi acquei per l'importo di L. 150.004.190 in ragione di anno ed il servizio di illuminazione, sollevamento della acque meteoriche e antincendio per l'importo di L. 147.255.010 in ragione di anno.

Infine, con delibera del 19 dicembre 1996 è stato aggiudicato, ancora a seguito di licitazione privata, il servizio di pulizia delle banchine e delle altre pertinenze portuali per la somma di L. 30.023.354 per ciascuno degli anni 1997 e 1998.

Sono infine svolti servizi di ormeggio da parte di 27 operatori con 12 natanti, servizi di pilotaggio da parte di 13 operatori e motopilotine e servizi di rimorchio con 14 mezzi di potenza variabile da 840 a 2.716 Hp.

9 - Attività promozionale

L'attività promozionale dell'Autorità concerne essenzialmente il 1996, giacché - come più volte si è avuto modo di puntualizzare - l'Ente non ha sostanzialmente svolto attività nel 1995 in assenza di una sia pur minima struttura, ove si pensi che il Commissario nella prima parte del 1995 e, quindi, l'attuale Presidente nei restanti cinque mesi dalla nomina nell'agosto al dicembre 1995 hanno potuto avvalersi soltanto di una unità di personale fornita dalla locale Capitaneria di porto.

Nel 1996 l'Autorità portuale ha partecipato ad alcuni dei principali appuntamenti fieristici nazionali ed internazionali specializzati nei settori della logistica, del trasporto marittimo e dell'intermodalità. In concreto tale partecipazione si è concretata nell'affitto di uno "stand" con divulgazione delle potenzialità del porto mediante proiezione di un filmato e la diffusione di documentazione informativa.

Tra le manifestazioni vanno menzionate: il Salone della tecnologia del trasporto dei servizi intermodali e della logistica a Verona in data 15-18 febbraio, l'Esibizione dell'Istituto internazionale del trasporto e della logistica a Mosca in data 1/4 aprile, la manifestazione dell'ICE di Atene in data 3/7 giugno, l'Exposhipping di Istanbul in data 16/19 ottobre e la manifestazione Intermodal di Londra in data 4/6-dicembre. Missioni economiche per presentare il porto hanno avuto come destinazione Cipro e l'Egitto, rispettivamente nell'ottobre e nel novembre del 1996. Incontri con giornalisti economici specializzati di testate estere sono, infine, state organizzate presso il Porto di Ravenna nel settembre e nell'ottobre 1996.