

Anno	Totale complessivo merci sb./imb. in tonn.	Totale merci sb./imb. nel porto commerciale con % rispetto al totale complessivo in tonn.	Totale merci sb./imb. nel porto industriale escluso pontile petroli, con % rispetto al totale complessivo in tonn.	Totale merci sb./imb. sul pontile petroli, con % rispetto al totale complessivo in tonn.
1994	32.250.911	710.000 (2,20%)	25.798.192 (80,00%)	5.742.719 (17,80%)
1995	34.170.339	1.002.000 (2,93%)	28.112.488 (82,27%)	5.055.851 (14,80%)
1996	32.162.475	1.519.187 (4,73%)	25.733.166 (80,00%)	4.910.122 (15,26%)

Avuto riguardo alla esposta movimentazione merceologica, il piano sottolinea la collocazione al 3° posto del porto di Taranto.

3.1.2. Le strategie di sviluppo del porto di Taranto - da considerare come complesso economico/territoriale costituito da un sistema organico di trasporti marittimi, stradali e ferroviari - tendono, come rilevati dal piano operativo triennale, allo sviluppo non solo del porto commerciale, anche se questo avrà carattere prevalente, ma di tutto il sistema portuale. La creazione di una struttura portuale unica - dal molo S. Cataldo al molo polisettoriale - porterebbe rilevanti benefici anche al porto industriale in quanto le aziende potrebbero consolidare i propri traffici e programmare ulteriori sviluppi delle loro attività.

Si prefigura che il porto di Taranto, inteso come unica struttura, negli indirizzi economico-strategici dell'Ente debba svilupparsi sia ad ovest che ad est.

Quanto alla prima direzione (sviluppo ad ovest), il documento di programmazione assume che, grazie al molo polisettoriale e alla calata 5, quello di Taranto può diventare un porto di interesse internazionale e, in considerazione della sua posizione geografica, il terminale del bacino del mediterraneo, con collegamenti preferenziali con i paesi in via di sviluppo ed anche del vicino Medio Oriente.

Una volta consegnate le aree del molo polisettoriale, con moderne attrezzature di movimentazione e con strutture di collegamento con la grande viabilità, lo scalo di Taranto potrà diventare un terminale per l'arrivo di merci provenienti dall'Estremo e dal medio Oriente e conseguentemente potrà essere

un centro di distribuzione delle merci sia per il bacino del Mediterraneo che per l'Europa industrializzata.

Il porto inoltre - sempre secondo il piano - potrà diventare motore e punto di convogliamento delle attività economico-produttive esistenti nell'entroterra, un polo per le merci provenienti dalla Puglia, dalla Calabria e dalla Basilicata, svolgendo un ruolo strategico per quanto riguarda gli scambi interni ed entrando in linea di cabotaggio, quantomeno con la Sicilia, nonchè con le altre realtà in crescita nel bacino del Mediterraneo e potrebbe inoltre incentivare il traffico di derrate alimentari.

Lo sviluppo ad est (con il molo S.Eligio, calata 1, I sporgente e calata 2) potrà concentrare, facendo salva la movimentazione di merce varia, le attività portuali e commerciali più compatibili con la vicina presenza della città, il cui sviluppo potrebbe rivitalizzare da un punto di vista economico-sociale alcune aree limitrofe, creando uno stretto collegamento con il porto e realizzare un traffico misto di passeggeri e merci con la Grecia e il vicino Medio Oriente, traffico attualmente svolto nel porto di Brindisi.

3.1.3. Circa la indicazione - richiesta dalla legge - degli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati, il Piano, tenuto conto delle condizioni attuali della circoscrizione portuale, considera punto di partenza per nuovi traffici la elaborazione di un piano regolatore portuale nel quale siano indicate le soluzioni più funzionali per lo sviluppo delle strutture portuali.

Con tali finalità il Piano individua una serie di interventi, ritenuti tutti ugualmente prioritari, perchè strettamente collegati fra di loro, ripartibili in:

- interventi in corso d'opera
- interventi già finanziati e prossimi alla cantierizzazione
- interventi sottoposti alle valutazioni del Consiglio Superiore LL.PP.
- interventi da programmare e progettare a breve e comunque entro il 1999.

I. Interventi in corso d'opera

- a) il più importante è quello relativo al molo polisettoriale. La costruzione di quest'opera è in fase avanzata;
- b) parcheggi doganali lungo la strada tra il varco est ed il varco ovest nella zona restante retrostante calata 2. Anche questi lavori sono in fase avanzata.

II. Interventi già finanziati e prossimi alla cantierizzazione

- prolungamento di 400 mt della diga foranea posta a difesa del molo polisettoriale e del molo Ovest. Il prolungamento previsto, con progetto del Consorzio A.S.I., rappresenta una variante al Piano Regolatore Portuale del 1979, già accettata dal Comitato Portuale, su cui il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha già espresso il 19 febbraio 1997 parere favorevole.



III. Interventi già sottoposti alle valutazioni del Consiglio Superiore dei LL.PP.:

- a) ribaltamento imboccatura ed allargamento darsena servizi pubblici nella zona di S. Nicolicchio. Il progetto del Consorzio A.S.I. prevede la chiusura dell'imboccatura di ponente e l'apertura di quella di levante ed un prolungamento del molo relativo al nuovo accesso per un banchinamento totale di 680 ml. Ne deriverà un riparo maggiore per le unità ricoverate e l'ampliamento dei posti di ormeggio.

Il ribaltamento rappresenta una variante al Piano Regolatore del 1979; il Consiglio Superiore dei LL.PP. in sede di esame del progetto ha chiesto approfondimenti tecnici.

- b) ristrutturazione molo S. Cataldo. Il progetto di ristrutturazione è stato presentato qualche anno fa dal Genio Civile per OO.MM.; il Consiglio Superiore dei LL.PP. in data 19 febbraio 1997 ha chiesto approfondimenti tecnici;
- c) altro progetto già finanziato e da recuperare presso il Genio civile OO.MM. di Bari è il rifornimento della mantellata di protezione del molo S. Eligio.

IV. Interventi da programmare e progettare entro il 1999

- a) collegamenti vari con la creazione di accessi carrabili alla radice del molo polisettoriale, a nord di Punta Rondinella. Detti varchi congiungerebbero l'area portuale con la grande viabilità a livello regionale e nazionale;
- b) collegamenti ferroviari mediante il potenziamento della stazione Bellavista, alla quale farebbero capo i raccordi con la zona ovest del porto, nonché i fasci binari di servizio della zona est; il collegamento ferroviario tra le stazioni di Pantano e Bellavista dovrebbe consentire il raccordo tra la linea Metaponto-Taranto e la Taranto-Bari con vantaggi sia per lo snellimento del traffico in stazione, sia per la velocità dei convogli merci tra sud e nord lungo la dorsale jonico-adriatica;
- c) manutenzione straordinaria degli accosti commerciali, risultati danneggiati per la presenza di sgrottature e per la mancanza o rottura di parabordi e bitte;
- d) manutenzione straordinaria del manto stradale degli accosti commerciali, gravemente dissestato;
- e) piano per la circolazione e la segnaletica stradale e aree di parcheggio, attualmente inesistenti;
- f) rendere navigabile il varco della scogliera Punta rondinella-Isola S.Pietro, attualmente idoneo al transito del solo naviglio minore;
- g) recupero banchina del molo S.Eligio;
- h) pulizia dei fondali.

E' da rilevare in ordine agli esposti interventi da programmare che dal documento non emergono indicazioni di massima nè sugli importi finanziari necessari all'attuazione degli interventi nè tanto meno sulle corrispondenti possibili fonti di copertura.

3.2. Piano regolatore portuale

Il piano regolatore portuale è stato approvato con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n.976 del 31 marzo 1979: poichè, però, la indicata normativa (legge 84/1994) prevede che nei porti di cui alla categoria II, classi

I, II e III, il piano regolatore sia adottato dal Comitato Portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati, l'Ente ha ritenuto di deliberare una variazione al bilancio preventivo 1997, portando lo stanziamento iniziale sul cap. 1410 "spese di consulenza, studi ed analoghe prestazioni professionali" da L. 200.000.000 a L. 1.300.000.000 al fine di stanziare adeguate disponibilità per effettuare gli studi necessari per la progettazione delle opere da realizzare in ambito portuale e soprattutto per la predisposizione di un nuovo piano regolatore.

4. Gli organi

4.1. Presidente (commissario)

L'Autorità Portuale dal gennaio 1995 al 6 novembre 1996 è stata retta da un Commissario fino al 14 settembre 1996 e sostituito da ~~altro~~ Commissario che ha operato fino a quando (6 novembre 1996) non è stato nominato il presidente mediante decreto ministeriale in data 18 ottobre 1996, divenuto esecutivo il 7 novembre successivo.

Come per tutte le autorità portuali, anche per quella di Taranto la costituzione dell'Ente è avvenuta mediante un atto normativo primario, (decreto legge), che, peraltro si è limitato a prevedere soltanto la nomina del Commissario dell'Ente, effettuata subito dopo, unitamente a quella di un Commissario aggiunto.

Solo gradualmente si è provveduto alla costituzione degli organi e dell'apparato, sicchè di tale anomalo provvedimento l'Ente ha avvertito tutte le conseguenze in termini di faticoso avvio della propria attività istituzionale.

Il Commissario, in alternativa alla redazione del piano operativo triennale, ha predisposto, su richiesta del Ministero vigilante, una relazione comprendente gli interventi di grande infrastrutturazione da attuare nella circoscrizione territoriale dell'Autorità.

A sua volta, il Presidente, succeduto ai Commissari, ha predisposto il piano operativo triennale dell'Ente, che è stato approvato - come già anticipato - dal Comitato Portuale in data 21 marzo 1997 con delibera n.6/97.

Negli anni 1995-1996 non risultano effettuati interventi concreti del Commissario prima e del Presidente poi rientranti nel quadro di coordinamento delle attività soggetto a concessioni.

Il controllo e il coordinamento delle attività soggette ad autorizzazione, a causa della carenza di personale proprio della Autorità, sono stati effettuati, come previsto dall'art.20, comma 6, della legge n.84/1994, con l'ausilio di personale della locale Capitaneria di Porto.

Gli interventi sono stati rivolti soprattutto:

- al controllo e alla vigilanza delle operazioni portuali ed alle altre attività industriali e commerciali;
- al controllo delle aree destinate, dietro pagamento di apposito canone stabilito con ordinanza, allo stoccaggio temporaneo di merci in transito;
- al controllo dei servizi di pulizia delle aree portuali e di manutenzione degli impianti elettrici di illuminazione;
- al controllo del servizio di raccolta rifiuti e di quello di fornitura di acqua potabile a bordo delle navi.

Negli anni 1995-1996 le spese sostenute dall'Ente sono state ordinate dal Commissario, nel periodo di commissariamento, e successivamente dal Presidente, in quanto non era stato assunto ancora il Segretario Generale e l'Ente non aveva personale proprio.

Le spese di maggior rilevanza di riferiscono a:

- compenso per il Commissario e per il Presidente;
- pagamenti effettuati al personale dipendente dalla locale Capitaneria di Porto, ai sensi dell'art. 20 della legge 84/1994;
- acquisto di apparecchiature informatiche e fotocopiatrice;
- acquisto di materiale di cancelleria e materiale per ufficio;
- acquisto di arredi;
- pagamenti per lo svolgimento dei servizi di manutenzione ordinaria;
- pagamento di utenze varie.

4.2. Comitato Portuale

Il Comitato Portuale - come già anticipato - è stato costituito con decreto presidenziale n.1/96 del 13 dicembre 1996. La nomina del rappresentante degli autotrasportatori e delle imprese ferroviarie operanti nei porti è rispettivamente avvenuta in data 7 maggio e 16 giugno 1997;

La prima riunione del Comitato è stata effettuata il 21 dicembre 1996.

In data 21 febbraio 1997 con delibera 3/97, il Comitato portuale ha deliberato il regolamento per funzionamento del collegio.

4.3. Collegio dei revisori dei conti

Solo in data 8 gennaio 1996 è stato costituito con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione il collegio dei revisori dei conti. Tale organo ha redatto la prevista relazione, oltre che sui conti consuntivi del 1995 e del 1996, anche sui bilanci preventivi del 1996 e del 1997 ed ha effettuato la prima verifica di cassa in data 20 ottobre 1997.

Ha poi riferito al Ministero vigilante sulla attività della Autorità Portuale con relazione predisposta in data 21 ottobre 1997. Nel corso del 1996 ha svolto la sua attività sempre con la presenza di tutte e tre i componenti effettivi.

Intervenuta poi la costituzione dell'organo collegiale di amministrazione, l'organo di controllo interno ha partecipato con assiduità alle riunioni del Comitato, previo preliminare autonomo esame collegiale (delle relative proposte di deliberazione per la necessaria analisi degli atti di gestione iscritti all'ordine del giorno) in sede di apposita riunione.

4.4. La spesa relativa agli organi istituzionali

L'art. 7, c.2 della legge istitutiva dispone che con decreto del Ministro vigilante sono fissati i limiti massimi dell'indennità di carica dei presidenti e dei gettoni di presenza da corrispondere ai membri dei comitati portuali. In assenza di tale provvedimento l'Ente ha dato applicazione ad una circolare ministeriale che in materia ha posto direttive provvisorie.

Nell'anno 1995 sono stati corrisposti al Commissario ed al Commissario aggiunto emolumenti pari a L. 90.508.049.

Nell'anno 1996 sono stati corrisposti al Commissario, al Commissario aggiunto e successivamente al Presidente emolumenti pari a L. 108.502.980.

Tali emolumenti, in attesa del decreto ministeriale previsto dal citato art.7, comma 2, della legge n.84/1994, sono stati stabiliti ai sensi della indicata circolare (D.M. 7 agosto 1995) nella misura di:

- Commissario: L.6.673.000 lordi mensili;
- Commissario aggiunto: il 30 % del compenso del Commissario;
- Presidente: L.6.673.000 lorde mensili.

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 L.6.000.000 annue lorde. Ai membri supplenti è corrisposta una indennità pari al 20 % di quella stabilita per i membri effettivi;

Nell'assenza dei cennati limiti dei gettoni di presenza ~~da~~ corrispondere ai membri del Comitato, non è in atto corrisposto alcun emolumento, neppure a titolo di anticipazione (salvo conguaglio).

Al Commissario è stata liquidata l'indennità di missione nella misura prevista per i dirigenti dello Stato.

Al Presidente viene liquidato il solo rimborso spese.

Ai componenti del Collegio sindacale, funzionari e/o dirigenti dello Stato, l'indennità di missione viene liquidata secondo i criteri stabiliti per i dipendenti dello Stato.

5. Vigilanza

In relazione alla vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione sulle delibere assunte dalla Autorità Portuale, prevista dall'art. 12 della legge n.84/1994 è da dire che le stesse sono divenute esecutive per scadenza dei termini, in applicazione del medesimo art.12.

Al riguardo si prospetta che, al di là del dettato della norma, quanto meno le delibere sui bilanci, è opportuno che siano approvate dal Ministero vigilante con formale pronuncia.

In ordine alla vigilanza del suddetto Ministero sugli organi dell'Autorità Portuale, si segnala che il Comitato Portuale è stato costituito solamente in data

21 dicembre 1996 e che il Piano è stato dal medesimo approvato entro i prescritti tre mesi dalla costituzione. Ogni ulteriore valutazione potrà essere effettuata negli esercizi successivi, quando sarà possibile verificare il grado d'attuazione ricevuta dal piano e quindi eventuali responsabilità del presidente e del Comitato giustificativi dei controlli sostitutivi previsti dall'art.7 della legge n.84/1994.

6. Il Segretario Generale (art.10).

Il Segretario Generale è stato nominato dal Comitato Portuale con delibera 1/96 del 21 dicembre 1996. Il trattamento economico è stato stabilito con delibera n.4/97 del 21 febbraio 1997 nella misura di L. 161.034.300 lorde annue, sulla base della retribuzione prevista per i dirigenti di aziende industriali.

Quanto al possesso dei requisiti previsti dalla legge, il Comitato ha nominato un soggetto già operante nell'ambito dell'Amministrazione marittima dello Stato.¹

Con delibera presidenziale n.10/97 del 17 febbraio 1997 il Segretario Generale è stato autorizzato ad effettuare spese per acquisti di materiale d'ufficio per un importo non superiore a L.2.000.000.

7. La Segreteria tecnico operativa

Nel corso degli anni 1995 e 1996 l'Autorità si è avvalsa esclusivamente del personale della locale Capitaneria di Porto, ai sensi dell'art. 20, comma 6, della legge n.84 del 1994.

Tale personale ha prestato la propria collaborazione, al di fuori del normale orario di servizio, previa autorizzazione del Comando della Capitaneria, ed è stato compensato sulla base delle ore di lavoro effettuate, retribuite come lavoro straordinario.

¹ Quale Ufficiale di porto ha prestato servizio nelle Capitanerie di porto di Brindisi, Cagliari e Taranto, dirigendo anche l'Ufficio demanio e contenzioso. Successivamente ha svolto attività nella direzione Affari legali dell'Italsider e dell'ILVA, curando in particolare le materie attinenti alla sicurezza e alle concessioni e autorizzazioni in materia portuale.

Con propria delibera 52/95 del 6 ottobre 1995, relativa alla fase di avvio e fino a diversa deliberazione degli Organi competenti, il Commissario aveva costituito una prima struttura organizzativa della Autorità Portuale ed aveva altresì delineato l'organico, prevedendo la figura di un Segretario Generale, di 3 funzionari direttivi e di dieci impiegati. Aveva altresì previsto che l'Ente avrebbe esercitato le proprie attribuzioni mediante tale struttura organizzativa identificantesi in un Segretariato Generale, costituito dal Segretario Generale e dalla dipendente Segreteria tecnico-operativa, a sua volta articolata in : Ufficio Affari Generali, Ufficio Amministrativo, Ufficio Tecnico operativo.

Il Comitato Portuale con propria delibera n.12/97 in data 27 maggio 1997 ha provveduto a costituire una più ampia struttura operativa basata su un Segretariato Generale, articolato in tre Servizi - Affari generali - Programmazione, Studi e Lavoro Portuale; Amministrativo; Tecnico operativo - e nell'ufficio Legale - Gare e Contratti.

Ha altresì provveduto a definire l'organico, composto da 20 unità (4 unità "quadri portuali" - 9° livello - sono preposti ai Servizi ed all'Ufficio Legale), prevedendo un onere annuo complessivo pari a L. 704.287.050.

Il C.C.N.L. dei dipendenti delle Autorità Portuali, sottoscritto il 29 ottobre 1996 tra l'Assoporti e le OO.SS., è stato recepito dal Comitato Portuale in data 27 maggio 1997 con delibera n.11/97; tale contratto si basa sui criteri direttivi indicati dal Ministero vigilante (con decreto 5 ottobre 1996, emanato ai sensi dell'art.10 u.c. della legge istitutiva), tra i quali si segnalano l'obbligo della compatibilità con le risorse economiche, finanziarie e di bilancio della Autorità e l'obbligo della previsione, tra gli elementi caratterizzanti il rapporto di lavoro, delle modalità di assunzione e dei relativi criteri oggettivi per la selezione del personale, nonchè dell'uniformità delle mansioni svolte dal lavoratore ai principi di flessibilità, fungibilità, polivalenza delle prestazioni, in sintonia con le necessità e le esigenze di servizio di ogni Autorità Portuale.

Lo stesso contratto prende in considerazione i criteri per la selezione e assunzione del personale, nonchè i contenuti specifici del rapporto di lavoro.

L'Autorità Portuale, nel corso del 1995 e del 1996 ha utilizzato, ai sensi dell'art.6, comma 7. e dell'art.20, comma 6. il personale della locale Capitaneria di Porto - la cui consistenza è stata di dieci unità - e le strutture della medesima Capitaneria che ha messo a disposizione alcuni locali.

Sono in corso, comunque, le procedure per procedere alla ristrutturazione di un edificio demaniale, ubicato in ambito portuale, da adibire a sede dell'Ente.

8. Il costo dell'apparato

8.1. Il costo del personale

L'Ente non ha avuto personale dipendente negli anni di riferimento, ma, come anticipato, si è avvalso dell'opera del personale della Capitaneria di Porto.

Elevata è stata la incidenza sulle spese correnti del relativo costo (a differenza di quella relativa al volume delle entrate correnti), in assenza di altri significativi costi relativi alla attività istituzionale, ancora in fase di avvio.

Anno 1995: costo del personale: L. 79.692.000

- entrate correnti:	L.9.963.300.000	inc. 0,8%
- spese correnti:	L. 224.872.000	inc. 35,4%

Anno 1996: costo del personale: L. 221.182.540

- entrate correnti:	L.14.095.030.425	inc. 1,6%
- spese correnti:	L. 739.429.334	inc. 29,9%

8.2. Il costo dei beni di consumo e servizi

Anche il costo dei beni e servizi presenta una notevole incidenza percentuale sulle spese correnti (e costituisce una ridotta aliquota delle entrate correnti) e ciò per le stesse ragioni innanzi esposte.

Anno 1995: totale Tit. 1[^] ctg. 4[^] L. 15.184.120

- entrate correnti:	L.9.963.300.000	inc. 0,15%
- spese correnti:	L. 224.872.120	inc. 6,75%

Anno 1996: totale Tit. 1[^] ctg. 4[^] L. 276.994.419

- entrate correnti:	L.14.095.030.425	inc. 2,00%
- spese correnti:	L. 739.429.334	inc. 37,50%

PARTE II[^]

I primi andamenti gestori

L'art. 9 della legge n.84/1994 prevede l'obbligo a carico del Comitato portuale di approvare la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale.

Per l'anno 1995 detta relazione non è stata redatta, mentre per l'anno successivo il Comitato ne ha approvato il testo con delibera n.9 del 29 aprile 1997 (trasmessa, come prescrive la citata legge, ai Ministeri dei trasporti e navigazione, del tesoro e delle finanze, nonché a questa Corte.

Si espongono i primi interventi istituzionali posti in essere dall'Ente.

9. Attività di indirizzo e regolamentazione



L'attività di vigilanza e controllo, come già riferito, è stata sostanzialmente espletata con la collaborazione del personale della Capitaneria di Porto.

Il controllo è stato effettuato attraverso ordinanze, tra le più rilevanti delle quali si segnalano:

- l'ordinanza n.2/96 del 26 marzo 1996 relativa alla regolamentazione per il rilascio, ai sensi dell'art.68 cod. nav., delle autorizzazioni all'esercizio di attività commerciali e industriali nell'ambito portuale e relativa vigilanza;
- l'ordinanza n.3/96 del 2 maggio 1996 relativa alla regolamentazione per il rilascio, ai sensi dell'art. 16 della legge n.84/1994, delle autorizzazioni all'esercizio di attività di impresa portuale per conto terzi e per conto proprio e la relativa vigilanza;
- l'ordinanza n.5/96 del 2.9.1996 relativa alla regolamentazione per il rilascio, ai sensi dell'art. 16 della legge n.84/1994, delle autorizzazioni all'esercizio di attività di autoproduzione di cui all'art.16, comma 4. lett. d) della citata legge 84/1994.

10. Servizi di interesse generale

La legge n.84 del 1994 all'art. 6, comma 1 lett. c), prevede che le Autorità portuali affidino a società concessionarie attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Tale decreto, concernente "Identificazione dei servizi di interesse generale nei porti da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale" è stato emanato il 14 novembre 1994 (G.U. n.275 del 24 novembre 1994).

Sono stati attivati i seguenti servizi:

10.1. Servizi ritiro rifiuti da bordo delle navi

Con delibera commissariale n.66/95 del 10.11.1995 è stata indetta la gara a licitazione privata, con il criterio del massimo rialzo dell'importo base d'appalto di L. 1.000.000 annuo, per l'affidamento biennale del servizio di ritiro rifiuti da bordo delle navi mercantili in sosta nel porto di Taranto.

Sono state invitate a presentare offerta sei società.

Con delibera commissariale n.70/95 del 13.11.1995 è stata costituita la Commissione per la valutazione delle offerte e l'aggiudicazione della gara. Nei termini stabiliti è pervenuta una sola offerta presentata che ha richiesto un compenso complessivo per due anni, pari a L. 12.000.000.

Il servizio è stato affidato, dopo presentazione della necessaria documentazione, in data 10 gennaio 1996 per il periodo 1.1.1996 - 31.12.1997.

10.2. Servizio fornitura di acqua potabile a bordo delle navi

Con delibera commissariale n.46/96 del 27.5.1996 è stata indetta la gara a licitazione privata, per un importo a base d'appalto di L. 1.000.000 annuo, per l'affidamento biennale del servizio di fornitura di acqua potabile a bordo delle navi mercantili in sosta nel porto di Taranto per il periodo 1.8.1996 - 31.7.1998.

E' stata presentata una sola offerta.

Con delibera commissariale n.47/96 del 28 maggio 1996 è stata costituita la commissione che ha aggiudicato il servizio alla impresa partecipante per L. 15.600.000 biennali.

Con successiva delibera commissariale 56/96 del 7 giugno 1996 è stata formalizzata l'aggiudicazione.

11. Manutenzione delle parti comuni

In data 6.12.1995, sulla base delle disposizioni dell'art. 6 della legge n.84/1994, è stata stipulata tra il Ministero dei Lavori Pubblici-Ufficio Genio Civile OO.MM. di Bari e l'Autorità Portuale, nella persona del Commissario, la convenzione per il periodo 1.1.1995 - 31.12.1997 riguardante: a) i servizi di pulizia degli specchi acquei; b) i servizi di pulizia delle aree portuali; c) i servizi di manutenzione degli impianti elettrici di illuminazione e relative spese di fornitura di energia elettrica; d) la manutenzione ordinaria di strade, piazzali manufatti demaniali destinati all'uso comune, nell'ambito portuale.

La convenzione è stata stipulata per un importo di L. 270.529.300 per gli anni 1995, 1996 e 1997. Per l'anno 1995 però dalla quota stabilita è stato detratto l'importo di L. 268.499.780 in quanto i servizi in tale anno sono stati espletati dallo stesso Ministero dei Lavoratori Pubblici. L'importo residuo di L. 2.029.520 non è stato erogato dal momento che nel 1995 non sono stati espletati servizi da parte dell'Autorità portuale.

11.1. Servizio di pulizia delle aree portuali del porto mercantile

Con delibera commissariale n.53/95 del 6 ottobre 1995 è stata indetta una gara a licitazione privata con il criterio del massimo ribasso sull'importo a base d'appalto di L. 205.025.000 per l'affidamento del servizio di pulizia in questione.

Delle 90 società inviate a partecipare alla gara hanno presentato offerta 39 società. La gara, previa valutazione delle offerte da parte della Commissione all'uopo nominata con delibera commissariale n.71/95 del 14.11.1995, è stata aggiudicata per un importo di L. 107.217.825 per il periodo 1.1.1996 - 31.12.1996.

11.2. Servizio di manutenzione degli impianti elettrici di illuminazione

Con delibera commissariale n.54/95 del 7.10.1995 è stata indetta apposita gara a licitazione privata con il criterio del massimo ribasso sull'importo a base d'appalto di L. 74.550.000.

Sono state invitate a presentare offerta n.52 società; hanno effettivamente presentato offerta 18 società.

La gara, previa valutazione delle offerte da parte della commissione all'uopo costituita con delibera commissariale n. 72/95 del 15.11.1995, è stata aggiudicata per un importo di L. 39.511.500 per il periodo 1.1.1996 - 31.12.1996.

11.3 Lavori urgenti di manutenzione stradale per colmatatura di buche pericolose nell'ambito del porto.

Con delibera commissariale n.62/96 dell'8.6.1996 è stata indetta una gara a trattativa privata, considerata l'estrema urgenza della esecuzione dei lavori in relazione alla pericolosità della circolazione e alla modesta entità della spesa preventivata, per l'affidamento dei lavori predetti.

Sono state invitate a formulare offerta 20 società. Hanno risposto all'invito 2 società. I lavori sono stati aggiudicati, previa valutazione della commissione istituita con delibera commissariale n.65/96 del 27.6.1996, per un importo di L. 5.500.000.

A seguito della sopravvenuta normativa del D.L. 21 ottobre 1996 n.535 convertito nella legge n.647 del 23 dicembre 1996, alla Autorità Portuale è stato assegnato il compito di provvedere anche alla manutenzione straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale; a tale fine, in data 27 dicembre 1996, è stata stipulata una convenzione aggiuntiva per un importo pari a L. 2.480.000.000 per il periodo 1996 - 1997.

Dopo la stipula di detta convenzione sono state avviate, nel corso del 1997, le procedure preliminari per l'effettuazione di opere di:

- dragaggio fondali;

- recupero, riposizionamento e riparazione dei parabordi e bitte al molo polisettoriale, al primo sporgente ponente, calata 2, nonché I sporgente levante e calata 1;
- manutenzione delle parti deteriorate delle banchine sul I sporgente ponente e calata 2;
- manutenzione delle sgrottature esistenti sul I sporgente levante e calata 1.

12. Attività promozionale

Tale attività è costituita:

- nella elaborazione, redazione e stampa di un opuscolo illustrativo sul porto, con il quale si è provveduto a far conoscere i dati caratteristici del porto, i collegamenti stradali e ferroviari, le strutture ed infrastrutture nonché i servizi;
- nella attivazione di iniziative volte a consentire la visita del porto anche da parte di imprenditori o autorità straniere al fine di valorizzare lo scalo jonico quale scalo preferenziale degli interessi economico-commerciali.

13. Attività concessoria

L'Autorità, sempre nel periodo in esame, anche in assenza del regolamento previsto dall'art. 18 della legge n.84/1994 non ha rilasciato concessioni demaniali marittime per uso turistico-ricreativi. Ha invece rilasciato concessioni per urgenti necessità riguardanti per lo più depositi e distributori di combustibile e per capannoni, box, uffici e parcheggi.

Dal consuntivo del 1995 sono emersi accertamenti per 1170 milioni, dei quali sono risultati riscossi 629 milioni circa; per il 1996 gli accertamenti sono stati 1705 milioni, dei quali 1626 milioni riscossi. Alla fine di tale esercizio l'ammontare dei residui è stato di 518 milioni. L'importo accertato nel 1996 è stato superiore di 382 milioni rispetto alla previsione; va dato atto peraltro che la previsione per il 1997 è stata corrispondentemente aumentata.