

Personale in esubero

	31/12/96	31/12/97	31/12/98	31/12/99
Livello 8°	1			
Livello 6°	1	1	1	
Livello 5°	2			
Livello 4°	13	6	6	5
Livello 3°	2	2	2	2
Livello 2°	1	1	1	1
Totale esuberi	20	10	10	8

Relativamente al personale in esubero è da precisare che, dei venti dipendenti soprannumerari esistenti a fine 1996, nove hanno poi usufruito di pensionamento anticipato (con decorrenza 1.1.1997) ed uno di esodo agevolato (con decorrenza 1.2.1997), mentre, dei restanti dieci, sette sono stati distaccati presso imprese operanti nel porto e tre utilizzati dall'Autorità nella gestione della Stazione marittima passeggeri.

L'ulteriore riduzione degli esuberi verificatasi nel 1999 è dovuta all'esodo incentivato di una unità (con decorrenza 1.7.1999) ed all'inquadramento nel livello 3° dell'organico dell'Autorità di un soprannumero di 4° livello.

Nel prospetto seguente è evidenziata, per ciascuno di cinque esercizi l'incidenza percentuale degli oneri complessivi per il personale in servizio sulle entrate e spese correnti.

(in milioni di lire)

	1995	%	1996	%	1997	%	1998	%	1999	%
Oneri personale	2.646		2.525		2.182		2.081		2.572	
Entrate correnti	5.597	47,3	5.717	44,2	4.481	48,7	5.297	39,3	6.978	36,7
Spese correnti	4.855	54,5	4.932	51,2	3.612	60,4	4.728	44	6.753	38,1

5. Dimissioni e partecipazioni societarie

5.1 L'Autorità portuale di Bari ha provveduto, nei tempi e modi di seguito indicati, a dare attuazione alla disciplina, di cui all'art. 20 della legge 84, sulla dismissione delle attività operative delle organizzazioni portuali.

Le attività operative dell'O.P. Consorzio del porto di Bari, come già accennato, riguardavano: l'esercizio dell'attività di impresa portuale; la gestione dei mezzi meccanici dello Stato (6 gru elettriche di banchina); la gestione della Stazione marittima passeggeri; la gestione del bilico portuale.

A decorrere dal 1° gennaio 1997 sono state dismesse le prime due attività, mentre l'Autorità portuale ha continuato a svolgere (e in atto svolge), giusta deliberazione commissariale del 30 luglio 1996, il servizio di gestione della Stazione marittima passeggeri e del bilico portuale (così come consentito dall'art. 23 comma 5 della legge 84).

Dalla predetta data i mezzi meccanici dello Stato sono stati assentiti in concessione, insieme al manufatto adibito ad officina, a tre imprese portuali (autorizzate ai sensi dell'art. 16 della legge medesima) che ne avevano fatto richiesta, previe intese con le stesse. Il canone concessorio per ciascuna gru elettrica veniva stabilito nella misura annua di Lit. 1.000.000, rivedibile ogni biennio.

Alle stesse imprese sono state cedute le attrezzature, le scorte di officina e parte dei ricambi meccanici ed elettrici delle gru, ad un prezzo complessivo di 144,7 milioni.

Per la cessione a titolo oneroso dei mezzi semoventi e di beni mobili di proprietà dell'Organizzazione portuale sono state indette – previa suddivisione in lotti, stimati da un perito nominato dal Presidente del Tribunale di Bari – due pubbliche gare.

La prima, tenutasi il 14 gennaio 1997, si è conclusa con la vendita di 10 lotti su 23, per un importo di 533,6 milioni (13,58% in più rispetto al valore di peri-

zia); la seconda, in data 22 aprile 1997, si è conclusa con la vendita di 5 lotti su 16 (i 13 rivenienti dalla prima gara più altri 3), per un importo di 101,2 milioni (12,25% in più rispetto al valore di perizia).

Degli 11 lotti residui 5, che una ditta di sollevamento e trasporti aveva chiesto di acquistare, sono stati offerti sul mercato al prezzo base di 380 milioni e ceduti, nel giugno 1998, ad altra ditta, al prezzo di 396 milioni. Sono rimasti pertanto invenduti 6 lotti.

5.2 Nel patrimonio del Consorzio del porto figuravano anche partecipazioni azionarie nelle seguenti società:

- Depositi Graniti s.r.l. - Capitale sociale Lit. 50.000.000 - Scopo sociale: Gestione deposito materiali lapidari nel porto di Bari - Società in liquidazione - Valore della partecipazione: Lit. 1.316.000;
- Finsemar Spa Bari - Capitale sociale Lit. 62.000.000 - Scopo sociale: Servizi per il mare a tutela dell'ambiente marino - Società in liquidazione - Valore della partecipazione: Lit. 1.316.000;
- Società Interporto Puglia s.p.a. - Capitale sociale 2.000.000.000 - Scopo sociale: Realizzazione e gestione struttura interportuale - Valore della partecipazione: Lit. 66.000.000.

L'Autorità ha continuato a detenere tali quote azionarie non avendo avuto alcun esito il loro collocamento sul mercato, tramite offerta pubblica, disposto con delibera commissariale dell'11 maggio 1995.

Oltre a possedere le quote azionarie sopra indicate l'Autorità ha acquisito (secondo quanto deliberato dal Comitato portuale nelle sedute del 29 aprile 1998 e del 29 aprile 1999) partecipazioni nelle seguenti due società di nuova costituzione:

- Teleporto Adriatico s.r.l. – Capitale sociale Lit. 3.200.000.000 – Scopo sociale: Fornitura dei servizi telematici ed informatici in connessione con le reti di trasporto – Valore della partecipazione: Lit. 120.000.000;
- Patto territoriale dell'area metropolitana di Bari – Capitale sociale 1.064.948.500 Scopo sociale: Promozione dello sviluppo del territorio dell'area metropolitana di Bari – Valore della partecipazione: Lit. 36.208.249.

6. La programmazione e il piano regolatore portuale.

La legge 84 demanda all'Autorità portuale l'adozione di atti programmatici 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.

6.1 Nel periodo di gestione commissariale dell'Autorità portuale di Bari non è stato redatto il Piano operativo triennale, ma solamente, in data 27 novembre 1996, un Documento preliminare del piano stesso, avendo ritenuto entrambi i commissari succedutisi nella gestione di astenersi, a motivo della precarietà della carica, dalla redazione di programmi a medio e lungo termine.

In tale Documento preliminare venivano individuati come indispensabili e urgenti alcuni interventi, per una spesa complessiva prevista in circa 46 miliardi e da sostenere con finanziamenti di provenienza comunitaria (programma Interreg. II - Italia/Albania), interventi costituiti da: rifunzionalizzazione del 2° braccio del nuovo molo foraneo, realizzazione di due forni inceneritori; ristrutturazione e ampliamento della stazione marittima passeggeri.

Con delibera del 12 dicembre 1997 il Comitato portuale ha approvato il primo Piano operativo triennale, valevole per il periodo 1998-2000 e le cui linee strategiche possono così riassumersi:

- potenziamento del trasporto passeggeri e dei veicoli commerciali, con particolare riferimento alla direttrice verso l'Est europeo e a quella nord-sud lungo il Corridoio adriatico;
- consolidamento del movimento merci, con speciale attenzione ai tradizionali traffici (soprattutto cereali e carbone), migliorando l'operatività delle banchine e aumentando la capienza delle strutture di stoccaggio;

- acquisizione di nuove tipologie di traffico, rappresentate, in prospettiva, dai prodotti agro-alimentari, dalle autovetture prodotte a Melfi dalla Fiat, dal bestiame;
- graduale crescita del traffico containers;
- rilancio del cabotaggio;
- dinamica politica di marketing e di servizio all'utenza.

Per raggiungere tali obiettivi il Piano prevede una serie di interventi di carattere sia infrastrutturale (realizzazione della Darsena di Ponente; costruzione di una nuova stazione marittima; organico programma di escavazione dei fondali; realizzazione di impianti a rete, consistenti nel raccordo con il sistema ferroviario e l'interporto, nonché con la viabilità cittadina, per l'area di espansione, in via di completamento, di Marisabella), sia funzionale (rifunzionalizzazione delle banchine del 2° braccio del Molo foraneo; risanamento delle aree a ridosso del Molo Pizzoli e utilizzazione del Molo S. Cataldo; sistemazione dell'ex palazzina piloti; ricollocazione del bilico per la pesa degli automezzi; realizzazione di parcheggi e razionalizzazione della circolazione nel porto; riqualificazione dell'attuale stazione marittima in attesa della costruzione della nuova struttura ricettiva), sia, infine, di potenziamento delle attrezzature portuali (acquisizione di gru semoventi gommate e realizzazione di un forno inceneritore).

Per gli interventi di carattere infrastrutturale e per il potenziamento delle attrezzature portuali il P.O.T. prevede l'utilizzazione di finanziamenti del programma comunitario Interreg. e di altri appositamente da richiedere ai Ministeri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici.

6.2 Il Piano regolatore del porto di Bari, approvato dalla commissione dei piani regolatori dei porti in data 13 giugno 1938, è stato successivamente aggiornato negli anni 1963, 1969, 1972, 1974 e, da ultimo, nel 1980.

Al fine di armonizzare lo strumento di pianificazione del porto con le scelte urbanistiche dell'Amministrazione comunale, il Comitato portuale ha, con delibera del 12 dicembre 1997, stabilito di dare avvio alle procedure per la predisposizione di un nuovo piano regolatore portuale affidandone l'elaborazione al Segretario generale, coadiuvato da un'apposita commissione tecnica.

7. Servizi di interesse generale e manutenzione delle parti comuni

7.1 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.

Di tali servizi sono attivi nel porto di Bari i seguenti (i quali sono stati gestiti, in prevalenza, in via diretta mediante appalto, dall'Autorità, ai sensi dell'art. 23, comma 5 della legge 84):

- Servizi di illuminazione: la gestione degli impianti di illuminazione e delle relative manutenzioni è stata affidata in appalto a seguito di gara, mentre la distribuzione di energia elettrica ai vari utenti viene svolta dall'ENEL S.p.a. in regime di concessione demaniale marittima;
- Servizi di pulizia e raccolta rifiuti: la pulizia degli spazi comuni è stata affidata in appalto a seguito di gara, mentre la raccolta dei rifiuti presso imprese portuali e navi è effettuata da ditte iscritte nel "Registro degli esercenti attività lavorative in porto" (ex art. 68 c.n.);
- Servizio idrico: la rete idrica continua ad essere gestita dall'Acquedotto Pugliese S.p.a. che provvede anche alla fornitura idrica alle navi in porto, ai concessionari e agli utenti;
- Stazione marittima passeggeri: la stazione continua ad essere gestita dall'Autorità portuale; i servizi di supporto ai passeggeri, e cioè quelli di deposito bagagli e di portabagagli, sono svolti, il primo, in regime di concessione demaniale e, il secondo, da società iscritta nel suddetto "Registro degli esercenti attività lavorative in porto";
- Servizi comuni al settore industriale e al settore commerciale del porto: tali servizi nel porto di Bari consistono nel bilico portuale, che continua ad essere

gestito, come la stazione marittima passeggeri, dall'Autorità, ai sensi del citato art. 23 comma 5 della legge 84, e da un parcheggio attrezzato, la cui gestione è stata affidata in concessione provvisoria nelle more dell'espletamento di una gara pubblica.

7.2 Per l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, pur essa rientrante tra i compiti istituzionali dell'Autorità, il citato art. 6 prevede l'utilizzo dei fondi a tal fine disponibili sullo stato di previsione del Ministero dei Lavori Pubblici, previa stipula di apposita convenzione.

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

Entrambe le convenzioni per la manutenzione ordinaria (stipulate, la prima, il 16 dicembre 1995 e, la seconda, il 13 novembre 1998 e vavevoli, rispettivamente, per il periodo 1995-1997 e per il successivo triennio) prevedono un contributo annuo di 344 milioni, mentre le due convenzioni per la manutenzione straordinaria (stipulate il 27 dicembre 1996 ed il 16 marzo 1999) hanno stabilito la misura del contributo annuo, rispettivamente, in 815 milioni per il biennio 1996-97 e in un miliardo per il biennio 1998-99.

7.3 Il prospetto seguente offre un quadro riepilogativo dei lavori di straordinaria manutenzione, nonché di ristrutturazione e di realizzazione di nuove opere, con indicazione della provenienza di relativi finanziamenti e dello stato di attuazione degli interventi a fine 1999.

N.	Tipo di intervento	Costo complessivo dell'intervento	FONTI DI FINANZIAMENTO						Stato di attuazione dell'intervento
			Ministero dei trasporti e della Navigazione	%	Risorse ex programma Interreg. II Italia/Albania e cofinanziamento	%	Risorse proprie	%	
			Importo		Importo		Importo		
1	Completamento del raccordo all'asse stradale "nord-sud" (DM 27/10/1999)	27.646.630.000	27.646.630.000	100					progettazione esecutiva
2	Progettazione esecutiva e realizzazione del nuovo terminal crociere	8.400.000.000			8.400.000.000	100			in corso di appalto
3	Lavori di escavazione della darsena vecchia, della darsena interna e di quella di levante del porto di Bari	3.500.000.000	2.000.000.000	57	1.500.000.000	43			in corso
4	Ristrutturazione architettonica ed ampliamento stazione marittima passeggeri	2.771.469.025			2.771.469.025	100			in corso
5	Lavori di manutenzione straordinaria per migliorie e rinnovi agli impianti portuali esercizio 1999	1.607.725.867					1.607.725.867	100	realizzati
6	Lavori di manutenzione straordinaria per migliorie e rinnovi agli impianti portuali esercizio 1998	1.567.146.396					1.567.146.396	100	realizzati
7	Realizzazione di una copertura dell'area sosta passeggeri sita nel piazzale prospiciente l'ingresso principale della stazione marittima del porto di Bari	1.400.000.000			1.400.000.000	100			in corso
8	Impianto di illuminazione 2° braccio molo foraneo e banchina di levante	1.101.000.362			1.101.000.362	100			realizzato
9	Manutenzione ed adeguamento impianto elettrico, impianto di climatizzazione e modifiche distributive 1° piano e piano terra	1.100.000.000			1.100.000.000	100			in corso
10	Lavori di manutenzione straordinaria impianto elettrico e realizzazione impianto di climatizzazione piano terra stazione marittima passeggeri	1.090.787.454			1.090.787.454	100			realizzato
11	Lavori di completamento del primo piano della stazione marittima	1.010.000.000			1.010.000.000	100			in corso

N.	Tipo di intervento	Costo complessivo dell'intervento	FONTI DI FINANZIAMENTO					Stato di attuazione dell'intervento
			Ministero dei trasporti e della Navigazione	%	Risorse ex programma Interreg. II Italia/Albania e cofinanziamento	%	Risorse proprie	
			Importo		Importo		Importo	
12	Costruzione di sede per il posto di ispezione frontaliero	654.921.455					654.921.455	100 in corso di ultimazione
13	Realizzazione della bretella stradale molo Pizzoli - C.so Vittorio Veneto - Bari	596.527.648					596.527.648	100 realizzati
14	Ristrutturazione I piano "Casa del portuale" - uffici Autorità portuale	460.800.000					460.800.000	100 realizzati
15	Realizzazione di una cabina di trasformazione mt/bt per l'impianto elettrico della stazione marittima passeggeri	409.461.505					409.461.505	100 realizzato
16	Lavori di sistemazione lastrico solare stazione marittima passeggeri	400.000.000			400.000.000	100		realizzato
17	Realizzazione di vasche interrate per approvvigionamento idrico della stazione marittima passeggeri	392.752.874					392.752.874	100 realizzato
18	Ristrutturazione del fabbricato esistente da destinare a sede delle imprese portuali	336.000.000					336.000.000	100 in corso
19	Ristrutturazione palazzina ex piloti	231.831.058					231.831.058	100 realizzato
20	Ampliamento impianto di illuminazione tratto banchina 15/banchina capitaneria	193.000.000			193.000.000	100		realizzato
	TOTALE	54.870.053.644	29.646.630.000		18.966.256.841		6.257.166.803	

8. Concessioni e autorizzazioni

8.1 Le concessioni di aree demaniali comprese nell'ambito portuale sono state assentite dall'Autorità sia per l'espletamento delle operazioni portuali, sia per altri usi.

Del primo tipo di concessione demaniale (disciplinato dall'art. 18 della legge 84) l'Autorità ne ha rilasciata una per un'area banchinata di 1.060 mq. adibita a terminal per cemento alla rinfusa.

Nelle more dell'emanazione del decreto ministeriale previsto dal medesimo art. 18, l'Autorità ha stabilito, con delibera del Comitato portuale del 25 giugno 1998, di applicare le norme del C.N. e del relativo regolamento al procedimento istruttorio concernente tali concessioni e di adottare, per quanto riguarda i relativi canoni, i criteri di rivalutazione già fissati con delibera del 5 febbraio 1998⁵ ⁶.

Le concessioni demaniali marittime rilasciate per altri usi risultano, a fine 1999, n. 53.

Il regime dei relativi canoni è stato stabilito con deliberazione commissariale del 14 marzo 1997, modificata e integrata con deliberazioni presidenziali del 12 febbraio 1998 e del 28 ottobre 1999.

Con quest'ultima deliberazione, adottata anche al fine di recepire le disposizioni ministeriali impartite con circolare del 17.12.1998, le misure di canoni sono state fissate con riferimento allo scopo per il quale la concessione è richiesta (scopi commerciali, industriali, artigianali, ecc.), fatta salva la normativa regola-

⁵ I criteri stabiliti con la delibera del 5 febbraio 1998, correlati al tipo di utilizzo dei beni demaniali, prevedono un incremento dei canoni in atto, pari al: 25% per i cantieri navali, i servizi e le imprese portuali, le attività artigianali e commerciali; 50% per le attività industriali e le concessioni pubblicitarie; 30% per le agenzie marittime.

⁶ Riguardo alle concessioni demaniali ex art. 18 della legge 84 va rammentato che la legge 7 dicembre 1999, n. 472 ha modificato e integrato l'articolo medesimo, eliminando i previsti criteri di riferimento per la determinazione dei limiti minimi dei canoni concessori e facendo salvi i canoni stabiliti dalle Autorità portuali relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore del decreto ministeriale di fissazione di tali limiti.

mentare di cui al d.m. 5 agosto 1998, n. 342 in materia di “determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative”.

8.2 Riguardo alle autorizzazioni all’esercizio delle operazioni portuali (disciplinate dall’art. 16 della legge 84), è da premettere che l’Autorità ha istituito il registro delle imprese autorizzate nell’aprile 1996.

I dati relativi al numero massimo programmato delle autorizzazioni ed al numero delle stesse rilasciate dall’Autorità negli anni dal 1996 al 1999 sono esposti nel prospetto seguente.

Anno	N. progr.	Autorizzazioni rilasciate	
		c. proprio	c. terzi
1996	12	2 annuali	3 annuali
1997	9	3 annuali	6 annuali
1998	9	2 annuali 1 quadriennale	1 annuale 4 quadriennali
1999	9	1 quadriennale	1 quadriennale

9. Attività promozionale

Quasi assente nel periodo di gestione commissariale, l'attività promozionale dell'Autorità di Bari ha avuto sostanziale avvio nella seconda metà del 1997 con l'adesione a progetti ritenuti utili per la valorizzazione del porto, quali: il Progetto VIA MARIS (inteso a creare una rete di trasporti marittimi tra la sponda sud del Mediterraneo e l'Unione Europea, con scalo intermedio a Bari), il Progetto Porti ed il GILDA PROJECT (volti a realizzare, il primo, una rete tra le Autorità portuali nazionali e, il secondo, la gestione informatica logistica distribuita nello spazio Adriatico-Jonico).

Nel successivo biennio l'Autorità ha decisamente intensificato le iniziative in campo promozionale, facendo largo uso dei mezzi di comunicazione (organi di stampa, riviste specializzate, radio e televisione ed Internet dove l'Autorità possiede un proprio sito consultato mediamente da circa 400 visitatori al mese) per conferenze stampa, interviste e comunicati di carattere pubblicitario e informativo.

Numerose inoltre sono state le partecipazioni, con spazi espositivi, a fiere internazionali (tre nel 1998: Seatrade Mediterranean Cruise & Ferry Convention – Genova, European Logistic Forum – Genova, China Traspo '98 – Pechino; sette nel 1999: Seatrade Cruise Shipping Convention – Miami, Trans Russia '99 – Mosca, Cruise & Ferry '99 – Londra, Fiera del Levante – Albania, Expo Marittima Mercosur – Buenos Aires, World Travel Market – Londra, Intermodal '99 - Londra) e a manifestazioni nazionali (due nel 1999: Expolevante, Fiera dei Comuni).

Le spese per l'attività promozionale sono ammontate a milioni 14 nel 1997, 228 nel 1998 e 266 nel 1999.

10. Il lavoro portuale

In attuazione dell'art. 21 della legge 84 la locale compagnia portuale è stata trasformata in due società, una, la Nazario Sauro soc. coop. a r.l., costituita il 27 settembre 1994, per l'esercizio delle operazioni portuali; l'altra, denominata Lavorport soc. coop. a r.l. e costituita il 19 gennaio 1995, per la fornitura di servizi e di mere prestazioni di lavoro.

Inattuata è invece rimasta la disciplina sulla fornitura del lavoro portuale temporaneo, non essendo stati costituiti nè il Consorzio volontario tra le imprese portuali, nè l'Agenzia per la erogazione di mere prestazioni di mano d'opera, previsti, rispettivamente, alle lettere a) e b) del primo comma dell'art. 17 della legge medesima.

Ciò trova spiegazione, per quanto concerne il Consorzio volontario, nella intervenuta decisione, in data 21.10.1997, della Commissione delle Comunità Europee (pubblicata in G.U.C.E. del 5.11.1997), con la quale è stata dichiarata l'incompatibilità con il trattato CE del predetto comma 1 lett. a) e di altre disposizioni contenute nell'art. 17.

Riguardo all'Agenzia per le mere prestazioni di mano d'opera la sua non avvenuta istituzione da parte dell'Autorità trae motivo dalla mancata emanazione del decreto ministeriale, previsto dal comma 2, seconda parte, dell'art. 17, che avrebbe dovuto previamente disciplinare le modalità istitutive e di funzionamento dell'Agenzia medesima⁷.

⁷ La recente legge 30 giugno 2000, n. 186 recante modifiche alla legge 84, ha, tra l'altro, innovato la disciplina relativa alla fornitura di lavoro portuale temporaneo prevedendo, in sintesi, che a tale fornitura provveda, sotto il controllo dell'Autorità portuale: un'impresa appositamente autorizzata ed individuata, dall'Autorità medesima, tramite procedura aperta a imprese italiane o comunitarie, oppure in via subordinata (qualora nessuna delle imprese concorrenti risulti in possesso dei requisiti prescritti per l'autorizzazione), da un'agenzia promossa dall'Autorità (sulla base di normativa regolarmente emanarsi con decreto del Ministero vigilante, di concerto con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale), agenzia che ha l'obbligo di assumere i lavoratori impiegati presso le imprese, di cui all'art. 21,

11. Cenni sul movimento delle merci e dei passeggeri

Nei due prospetti seguenti sono riportati i dati relativi, rispettivamente, al traffico merci e al movimento passeggeri nel quinquennio oggetto di referto.

Come risulta dai prospetti i due generi di traffico hanno registrato complessivamente, nel periodo dal 1995 al 1997, un andamento declinante, mentre hanno ripreso a crescere (in misura assai più consistente il traffico passeggeri) nei due anni successivi.

Il cospicuo incremento del movimento passeggeri nel 1999 (+37,96% rispetto all'esercizio precedente e + 49,56% rispetto al 1995) è dovuto sostanzialmente all'aumentato numero di passeggeri da e per l'Albania (più che raddoppiati rispetto al 1998), numero superiore a quello, in precedenza prevalente, dei passeggeri da e per la Grecia.

E' mancato nel 1999 il traffico passeggeri con la Turchia e soprattutto, a causa del conflitto nei Balcani, quello crocieristico.

Riguardo al settore del traffico merci vanno evidenziati il trend di crescita delle rinfuse liquide, iniziato nel 1997 e proseguito nel successivo biennio, con una punta massima nel 1999, e il notevole incremento nel 1999 del traffico delle c.d. merci convenzionali.

Con riferimento sempre al settore merci va sottolineato che il relativo volume traffico, pur in progressiva espansione, è ben lontano dal requisito minimo di 3 milioni di tonnellate, in assenza del quale nel triennio 2001 - 2003, il Ministero è tenuto a procedere, alla soppressione dell'Autorità portuale ai sensi dell'art. 6 commi 8 e 10 della legge 84.

comma 1, lett. b) della legge 84, derivate dalla trasformazione delle compagnie e gruppi portuali.