

2.5. Spesa impegnata per gli Organi di amministrazione

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

(in euro)

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

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

(in euro)

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

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

3. Personale

3.1. Pianta organica

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Costo del personale

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

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

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

(in euro)

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

(in euro)

	2002	2003	2004	2005	2006
1. Emolumenti fissi al personale dipendente	602.170	681.417	826.012	995.037	1.076.918
2. Emolumenti variabili al personale dipendente	51.414	47.101	35.315	78.905	47.013
3. Emolumenti al personale non dipendente	--	--	--	--	--
4. Indennità e rimborso spese missioni	51.188	69.455	80.132	44.498	54.906
5. Altri oneri per il personale					
Oneri sostitutivi di mensa	15.583	17.268	27.577	36.216	33.539
Altre indennità	32.476	34.201	59.930	85.470	89.769
Rimborso spese	--	--	400	1.350	1.168
6. Spese per organizzazione corsi personale	27.797	23.756	45.725	14.647	32.840
7. Oneri previdenziali/assistenziali a carico delle autorità portuali	250.864	274.864	310.761	397.085	436.059
Totale	1.031.492	1.148.062	1.385.852	1.653.208	1.772.212
Accantonamento TFR	56.128	60.847	72.541	78.877	78.681
TOTALE	1.087.620	1.208.909	1.458.393	1.732.085	1.850.893

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

(in migliaia di euro)

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

(in migliaia di euro)

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

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

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

4. Processo di informatizzazione

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

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

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

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

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

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

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

stratificazione delle informazioni collegate a figure geometriche esistenti nel territorio.

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

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

5. Incarichi di consulenza

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

(in euro)

1997	1998	1999	2000	2001
44.622	537.150	145.224	84.293	147.620

(in euro)

2002	2003	2004	2005	2006
220.462	186.758	198.020	81.543	55.951

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

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

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

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

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

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

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

6. Attività dell'Ente

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

6.1. Pianificazione e sviluppo del porto

6 1.1 Il Piano Regolatore

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.1.2. Il Piano Operativo Triennale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2. Attività promozionale

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

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

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