

3. LA PROGRAMMAZIONE

3.1 I Piani operativi triennali

Nel luglio 2003 è stato redatto ed approvato il Terzo Piano Operativo Triennale. Esso si limita ad affermare la necessità di condurre a termine tutte le opere marittime di ampliamento del porto disegnate dal Piano Regolatore vigente e a confermare, come indirizzo strategico, il trasferimento progressivo di tutte le attività mercantili nei nuovi terrapieni, via via che essi si andranno a completare.

Il Terzo P.O.T. reca in allegato un resoconto fotografico ed un elenco analitico delle opere realizzate negli otto anni precedenti, con riferimenti alle singole fonti di finanziamento ed allo stato di esecuzione dei lavori.

Il 2004 è stato in gran parte caratterizzato dal "commissariamento" dell'Autorità Portuale di Ancona e dall'avvio delle procedure di approvazione del "Piano di Sviluppo del Porto di Ancona", ormai sostanzialmente definito. Il carattere di provvisorietà insito nel commissariamento dell'ente ed il fatto che il Piano di Sviluppo prefigura – comunque – interventi di natura infrastrutturale e strategici, ha indotto l'Amministrazione "pro tempore" dell'A.P. a soprassedere all'approvazione della revisione annuale del 3° Piano Operativo Triennale.

3.2. Aggiornamento del Vigente Piano Regolatore Portuale (art. 5/1 e 27/3)

Il vigente Piano Regolatore Portuale, approvato con D.M. n. 1604 del 14 luglio 1988, consiste essenzialmente in un piano di opere marittime, nel senso che esso si limita a disegnare le opere di grande infrastrutturazione del porto (nuove banchine, opere di difesa a mare, piazzali, etc.), non fornendo, peraltro, alcuna indicazione circa la funzionalizzazione e destinazione d'uso delle vecchie e nuove infrastrutture.

La legge 28.1.1994 n. 84, nell'affidare alle Autorità Portuali il compito di redigere ed adottare il piano regolatore portuale, definendone contenuti e iter approvativo, ne ha stabilito l'adozione previa intesa con il Comune interessato, non potendo essere in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti.

L'Autorità Portuale di Ancona, quindi, ha ravvisato l'opportunità di procedere alla redazione di una variante al vigente piano regolatore, al fine di provvedere all'aggiornamento dello stesso in relazione alle mutate condizioni di modalità, tipologia e volumi di traffico.

Il Comune di Ancona, per parte sua, aveva l'esigenza di procedere alla redazione del piano particolareggiato dell'area portuale.

Pertanto, le due Amministrazioni hanno deciso di affrontare il problema in modo congiunto e coordinato, procedendo assieme alla redazione di un "Piano di sviluppo del porto", avente le rispettive valenze di "variante-aggiornamento" per l'A.P. e di "piano particolareggiato" per il Comune.

Nel 1999 è stato sottoscritto, pertanto, un protocollo tra le due Amministrazioni con il quale sono state definite modalità, contenuti e finalità del nuovo strumento urbanistico ed è stato selezionato, mediante procedura ad evidenza pubblica, il gruppo di progettazione cui conferire l'incarico di redazione del Piano.

Una prima versione è stata presentata dai progettisti nel luglio 2000 ed esaminata da una commissione paritetica formata da tecnici delle due amministrazioni.

Sulla base delle osservazioni formulate da quest'ultima, i progettisti hanno presentato il Piano nella sua versione definitiva nell'aprile 2002 e, dopo ulteriori approfondimenti, nel gennaio 2003 hanno consegnato l'attuale versione.

Dopo una prima illustrazione al Comitato Portuale nel marzo 2003, si è tenuta la Conferenza di servizi finalizzata all'esame del Piano ed all'espressione dei pareri da parte di tutti i soggetti pubblici istituzionalmente interessati, con l'individuazione di alcuni correttivi riguardanti essenzialmente la flessibilità e la riprofilatura delle banchine del porto storico, la delocalizzazione di alcune attività estranee al porto e l'acquisizione di nuove aree di sviluppo.

Tali correttivi, sintetizzati in alcune schede tematiche, sono state oggetto di vari incontri ed approfondimenti con il Comune, proprio al fine di pervenire all'intesa di cui sopra.

A seguito dell'adozione del Piano da parte del Consiglio Comunale il Comitato Portuale nella seduta del 27 luglio 2004, preso in esame lo strumento urbanistico, ha incaricato il Commissario dell'AP di procedere nei termini e nelle forme prescritte alla salvaguardia delle prerogative di legge spettanti all'Autorità Portuale, affidandogli uno specifico mandato affinché fossero recepiti alcuni correttivi nell'interesse dello sviluppo e dell'operatività portuale.

In esecuzione del mandato ricevuto, il Commissario ha inviato al Sindaco del Comune di Ancona una nota riepilogativa con allegata la sintesi degli emendamenti da apportare al Piano, al fine di pervenire alla prevista intesa tra le due

amministrazioni interessate.

A seguito di ciò, si tenevano alcuni incontri con l'Amministrazione comunale per la valutazione degli emendamenti proposti e per le determinazioni da adottare in ordine alle osservazioni nel frattempo pervenute da parte di tutti i soggetti interessati, in base alla legge urbanistica.

In particolare è stato dato incarico ai progettisti di elaborare un quadro propositivo contenente il parere degli stessi su tutte le osservazioni e le relative ed eventuali proposte di modifica degli elaborati.

Il Piano è stato deliberato nel corso del 2005.

3.3. La rete di Rilevazione Statistica dei Flussi di Traffico Portuale

Dal febbraio 2004 hanno preso il via una serie di contatti con l'Autorità Portuale di Livorno e la competente Direzione Generale dell'ISTAT per replicare presso l'Autorità Portuale di Ancona un sistema di raccolta dati ed informazioni relative alla movimentazione navi, merci e passeggeri, in analogia a quanto realizzato in via sperimentale nello scalo Livornese.

Le condizioni relativamente diverse delle due realtà portuali (Ancona e Livorno), hanno indotto l'Autorità Portuale di Ancona a realizzare un software in sede locale, rinunciando ad acquistare quello realizzato dall'A.P. di Livorno. Il software anconetano è stato predisposto in poche settimane ad un costo inferiore del 25%, rispetto a quello disponibile a Livorno e, soprattutto, la manutenzione e il suo aggiornamento prevede una spesa annuale di gran lunga inferiore a quanto prospettato dalla società di "hosting" di Livorno.

Il programma, entrato in funzione il 1° gennaio 2005, ha ricevuto l'approvazione dell'ISTAT, con il quale è in atto una specifica convenzione sottoposta all'approvazione dell'Autorità Garante della Privacy, funzionante con l'adesione della totalità dell'utenza portuale.

Dall'attivazione della rete di rilevazione statistica hanno tratto giovamento e beneficio la Dogana, liberata dall'incombenza di raccogliere informazioni sul cartaceo; gli agenti marittimi e gli spedizionieri che, mediante internet, compilano i modelli ISTAT in tempo reale, senza doverli materialmente consegnare nelle sedi doganali.

Questi ultimi soggetti, inoltre, possono disporre di un archivio informatico delle rispettive attività.

L'utilizzo del sistema di rilevazione consente di effettuare un aggiornamento quotidiano dei dati di traffico nel porto ed un costante monitoraggio dei livelli di attività dello scalo, costituendo una importante fonte di conoscenza per l'A.P. che può giovarsene per l'attività di programmazione.

3.4. Analisi dei Traffici

Come rilevasi dal prospetto che segue, l'anno 2003 ha fatto registrare un calo di traffico mercantile e il 2004 si è concluso ancora una volta con segni negativi nell'attività mercantile e passeggeri. Le analisi svolte anche con l'ausilio della Camera di Commercio di Ancona e con l'ISTAO (Istituto di Studi Economici Adriano Olivetti), segnalano una serie di elementi utili a comprendere le ragioni del trend negativo.

Alcune sono di carattere internazionale ed interne ben note che incidono negativamente su tutte le Autorità Portuali, mentre altre influiscono specificamente sullo scalo marchigiano. In sintesi: il calo del 5% nel traffico passeggeri e del 4% nel transito TIR è ascrivibile alla sola direttrice di collegamento con la Grecia e deriva da un forte incremento dei prezzi praticati in quel paese sede delle Olimpiadi (che ha scoraggiato temporaneamente il turismo). Il calo di traffico dei veicoli mercantili è invece giustificabile con un ripristino dei collegamenti terrestri interni ai Balcani.

La diminuzione dei contenitori (-14%) è riconducibile alla crescita di competitività del trasporto su rotaia rispetto a quello marittimo. Difatti, la medesima quota di contenitori persa dal porto di Ancona è stata guadagnata dalla ferrovia, sulla tratta di collegamento col porto di Taranto.

Quest'ultimo, infatti, ha attivato appieno le sue funzioni di porto "hub" ed è ben collegato mediante la linea adriatica alla rete nazionale.

Quanto alle merci alla rinfusa, l'attività del porto di Ancona non cala ma, sostanzialmente, non recupera le perdite degli anni precedenti. In questo caso, le ragioni sono molteplici ma ascrivibili sostanzialmente all'insufficienza degli spazi operativi ed alla carenza di collegamenti viari con l'autostrada.

PORTO DI ANCONA: CONFRONTO IMBARCHI E SBARCHI 2002 - 2003 - 2004

Merci (in in)	2002			2003			2004			2004 vs 2003
	Imbarchi	Sbarchi	TOTALE 2002	Imbarchi	Sbarchi	TOTALE 2003	Imbarchi	Sbarchi	TOTALE 2004	%
LIQUIDE										
Olii minerali	1.176.695	3.679.704	5.056.399	1.293.115	3.959.603	5.162.718	975.500	3.699.720	4.675.220	-9%
Diversi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
TOTALE MERCI LIQUIDE	1.176.695	3.679.704	5.056.399	1.293.115	3.959.603	5.162.718	975.500	3.699.720	4.675.220	-9%
SOLIDE										
Carbone	0	628.139	628.139	0	607.948	607.948	0	556.845	556.845	-6%
Semi oleosi + Legumi	0	210.696	210.696	0	226.061	226.061	0	285.636	285.636	18%
Cereali	1.478	335.432	336.910	2.754	294.443	297.197	15.662	305.491	321.153	8%
Alimentari	32.399	8.651	41.050	13.540	4.523	18.063	33.853	8.604	42.457	137%
Caolino	2.000	83.392	85.392	0	58.071	58.071	0	59.700	59.700	3%
Cemento / Klinker	0	114.646	114.646	0	105.836	105.836	0	116.321	116.321	10%
Coils	39.008	40.480	79.488	39.624	33.801	73.425	35.622	42.461	78.083	7%
Legumi	9	28.865	28.874	10	61	71	0	0	0	-100%
Cellulosa	1.472	150	1.622	1.056	0	1.056	0	0	0	-100%
Metalli e minerali ferrosi	17.282	55.613	72.895	0	46.541	46.541	3.104	50.557	53.661	15%
Componentistica / prodotti finiti	1.749	998	2.747	8.477	1.379	9.856	4.167	5.607	9.774	-1%
Infanti / Mamme	0	109.712	109.712	0	119.766	119.766	0	55.531	55.531	-54%
TOTALE MERCI SOLIDE	95.382	4.512.515	4.707.897	65.461	1.498.191	1.563.652	32.438	1.487.276	1.560.714	0%
MERCI CONTENUTE NEI TIR	2.482.495	2.552.014	5.034.509	1.094.265	1.208.837	2.303.102	1.240.416	1.056.050	2.296.466	0%
MERCI NEL CONTENITORI	489.287	215.943	705.230	314.047	280.948	594.995	304.682	262.214	566.896	2%
TOTALE MERCI	4.253.799	8.260.176	12.513.975	2.576.888	6.897.918	9.574.807	2.612.986	6.495.296	8.098.256	-6%
NUMERO CONTENITORI										
Vuoti	3.417	17.793	21.210	2.406	12.566	14.972	2.486	10.237	12.723	-15%
Pieni	25.538	12.147	37.685	20.860	11.625	32.485	17.619	11.066	28.685	-12%
TOT. CONTENITORI NUMERO	28.955	29.940	58.895	23.266	24.191	47.457	20.105	21.293	41.408	-15%
CONTENITORI TEU	46.602	47.713	94.315	37.322	38.518	75.841	31.859	33.208	65.077	-54%
VEICOLI (AUTO)	171.162	146.462	317.624	170.542	143.722	314.264	167.751	131.536	299.287	-4%
TIR GRECIA	100.712	88.200	188.912	100.357	86.160	186.517	96.918	86.201	183.119	-2%
TIR CROAZIA	6.984	4.251	11.235	5.631	4.019	9.650	3.368	3.416	6.818	-31%
TIR ALBANIA	2.960	83	3.043	1.897	25	1.922	834	87	921	-52%
TIR MONTENEGRO	518	22	540	339	49	387	67	20	87	-78%
TIR TURCHIA	76	19	95	217	51	268	135	38	173	-35%
TOTALE TIR	111.950	92.575	204.525	108.640	90.304	198.944	101.552	89.702	191.113	-4%
Passeggeri GRECIA	544.963	508.069	1.053.032	517.828	482.545	1.000.373	474.257	437.680	911.947	-8%
Passeggeri CROAZIA	151.483	158.066	309.549	171.347	183.791	355.138	191.067	188.357	389.474	10%
Passeggeri ALBANIA	36.130	37.981	74.111	42.395	42.054	84.449	24.850	37.921	72.771	-14%
Passeggeri MONTENEGRO	8.054	7.544	15.598	10.491	12.079	22.570	5.554	5.692	11.246	-50%
Passeggeri TURCHIA	7.820	8.627	16.447	8.505	9.072	17.577	8.569	9.048	17.617	0%
Passeggeri LIBANO	0	0	0	0	0	0	3.514	1.588	5.102	0%
PASSEGGERI	750.450	720.487	1.470.937	750.566	729.541	1.480.107	717.631	690.325	1.407.858	-5%
CROCIERISTI (transito)	30	30	60	30	30	60	30	30	60	0%
TOTALE PASSEGGERI	750.480	720.517	1.471.027	750.596	729.571	1.480.167	717.661	690.355	1.407.918	-5%
N° NAVI	3.679	3.733	7.412	3.712	3.758	7.465	3.744	3.741	7.485	0%

4. GLI ORGANI

4.1 Il Presidente

Il Presidente dell'Autorità Portuale di Ancona, già nominato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 31/7/1995, è stato confermato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 3/8/1999, per la durata di un quadriennio (1999-2003), a decorrere dal 2 settembre 1999. Il medesimo, dopo la scadenza del proprio mandato prevista per il 2 settembre 2003, è rimasto in carica fino al 17 ottobre 2003 ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dall'art. 3, del D.L. 16/05/1994, n. 293, convertito con modificazioni dalla legge 15/07/1994, n. 444.

L'attuale Presidente è stato nominato con D.M. del 28/1/2005.

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 15 ottobre 2003 è stato nominato il Commissario dell'Autorità Portuale al quale è stato attribuito un compenso di € 24.146 per il 2003 e di € 117.774 per il 2004.

Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, in data 30 giugno 2004, inoltre, è stato nominato a decorrere dal 1° luglio 2004 il Vice Commissario dell'Autorità Portuale, con il compito di coadiuvare il Commissario, al quale è stato attribuito un compenso di € 44.165 per il periodo 1.7.2004/31.12.2004 e di € 9.196 per il periodo 1.1.2005/7.2.2005.

La gestione commissariale è proseguita per tutto l'anno 2004.

4.3 Il Comitato Portuale

Il Comitato Portuale, in carica per il quadriennio 1999-2003, è stato costituito, relativamente ai componenti previsti dall'art. 9, comma 1, lettere i), l) ed l-bis), con Delibera del Presidente dell'Autorità Portuale n. 115 dell'11/10/1999. Con Delibera n° 145 del 22/12/1999 è stato successivamente definito il completo assetto del Comitato Portuale, alla cui data era composto da n° 21 membri, ivi compreso il Presidente, risultando al tempo non ancora pervenuta la designazione del componente in rappresentanza della categoria "Autotrasportatori operanti nell'ambito portuale", nominato solo in data 01/02/2000.

Il Comitato Portuale, in carica per il quadriennio 1999-2003, è decaduto il 10 ottobre 2003.

Il nuovo Comitato Portuale, in carica per il quadriennio 2003-2007, è stato costituito, relativamente ai componenti previsti dall'art. 9, comma 1, lettere i), l) ed l-bis), con Delibera del Commissario dell'Autorità Portuale n. 12 del 20/11/2003.

Il Comitato Portuale nell'anno 2002 si è riunito per n. 6 volte, nell'anno 2003 per n. 9 volte e nell'anno 2004 per n. 10 volte.

Il grado di partecipazione alle riunioni dei relativi componenti è risultato soddisfacente, essendosi registrata una percentuale media annua di presenza pari al 75,00% nell'anno 2002, al 74,24% nell'anno 2003 e all'81,50% nel 2004.

Negli anni 2002, 2003 e 2004, in relazione a dimissioni o decadenze da cariche istituzionali di alcuni membri, la composizione del Comitato Portuale ha subito alcune modificazioni.

Ai partecipanti alle sedute del Comitato viene attribuito un gettone di presenza di euro 77,47, secondo le modalità stabilite dalla Deliberazione del Comitato Portuale n. 49 del 15/10/1997.

4.3 Il Collegio dei Revisori

Con decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 1/03/2000 è stato ricostituito il Collegio dei Revisori dei Conti per il quadriennio 2000-2004. Con decreto del 30 marzo 2004 il medesimo organo, decaduto alla data del 2/04/2004, è stato ricostituito per il quadriennio 2004-2008.

Le riunioni si sono svolte sempre alla presenza del Presidente del Collegio, come si evince dai verbali redatti dall'organo di controllo medesimo.

Durante il triennio preso in esame, alle sedute del Comitato Portuale ha partecipato almeno uno dei componenti del Collegio, ad eccezione di due riunioni.

Nel corso dell'anno 2002 il Collegio ha effettuato 6 riunioni e 4 verifiche di cassa; nell'anno 2003 n. 7 riunioni e 6 verifiche di cassa; nel 2004 n. 10 riunioni e 6 verifiche di cassa.

Il Collegio ha sempre redatto apposite relazioni su conti consuntivi, sui progetti di bilanci preventivi e sulle note di variazione per gli esercizi in esame, esprimendo parere favorevole alla loro approvazione.

4.4 Il Segretariato Generale

La nomina del Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Ancona, per il quadriennio 2000-2004, è stata disposta con Deliberazione del Comitato Portuale n. 29 del 15/6/2000, con decorrenza dal 1°/07/2000. Il 30 giugno 2004 il Segretario Generale è cessato dalla carica ed è stato nominato un nuovo Segretario Generale con delibera del Comitato Portuale in data 22/03/2005.

Il rapporto di lavoro del Segretario Generale è regolato a termini del C.N. di lavoro dei Dirigenti di Aziende Industriali (CIDA) con l'attribuzione di un trattamento economico corrispondente al coefficiente 2,50, applicato sul trattamento economico minimo mensile previsto nel medesimo contratto per i dirigenti di nuova assunzione, per n. 14 mensilità.

4.5 Compensi degli Organi

L'art. 7, c. 2, della legge istitutiva dispone che con decreto del Ministro vigilante sono fissati i limiti massimi dell'indennità di carica del presidente e l'importo dei gettoni di presenza da corrispondere ai partecipanti al comitato portuale.

Per quanto riguarda le competenze degli organi risulta quanto segue:

- a) l'indennità di carica del Presidente è stata fissata inizialmente con D.M. 10 luglio 1997, in via provvisoria e salvo conguaglio, in misura equipollente al trattamento economico del Segretario generale, maggiorato del 30%.

Successivamente, per una più razionale determinazione dei compensi, in attesa che sia data attuazione alla riclassificazione dei porti, è stato emanato il decreto 31 marzo 2003 con il quale il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha stabilito che ai Presidenti delle AP spetti un emolumento corrispondente al trattamento economico fondamentale previsto per i dirigenti generali dello stesso Ministero, moltiplicato per alcuni coefficienti. Attualmente il compenso spettante al Presidente ammonta ad € 164.419;

- b) Il trattamento economico spettante al Segretario generale, integrato dal coefficiente di maggiorazione 2,55, ammonta ad € 137.005. E' tuttora in corso di definizione il Contratto collettivo di lavoro per i Segretari generali delle Autorità portuali.

- c) il compenso per il Collegio dei revisori dei conti, stabilito con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 31 marzo 2003, ammonta ad € 7.600,00/annui per il Presidente, ad € 6.300,00/annui per i membri effettivi e ad € 1.300,00/annui per i membri supplenti.

5. VIGILANZA

Le delibere assunte dall'Autorità Portuale vengono sempre trasmesse al Ministero vigilante. Quelle aventi per oggetto i bilanci sono state approvate dal Ministero con formale pronuncia.

6. LA SEGRETERIA TECNICO-OPERATIVA

L'organico della Segreteria tecnico-operativa, deliberato dal Comitato Portuale in data 13.09.96 e modificato con Delibera n. 12 del 29/03/2001, prevede la seguente strutturazione:

- Area Promozione, Programmazione e Statistica: n. 2 unità
 - Area Gestione risorse Umane e Segreteria – Gare e Contratti: n. 6 unità
 - Area Infrastrutture Portuali e Sicurezza: n. 9 unità
 - Area Risorse Finanziarie, regolamentazione e Gestione del Territorio: n. 9 unità
- per un totale di n. 26 unità:

La consistenza effettiva del personale dell'Autorità Portuale al 31 dicembre 2004 è articolata come di seguito specificato:

Area Promozione, Progr. e statistica	n° 2 unità	n° 1 Resp. Area n° 1 Imp. Amm.vo di concetto	Quadro A 2° livello
Area gestione Risorse Umane e Segreteria – Gare e Contratti	n° 4 unità	n°1 Resp. Area n°1 Imp. Amm.vo di concetto n°1 Imp. Amm.vo n°1 Operatore Amm.vo/Op.vo	Quadro A 3° livello 4° livello 4° livello
Area Infrastrutture Portuali e Sicurezza	n° 6 unità	n°1 Resp. Area n°1 Funzionario Tecn. Coord. n°1 Funzionario Tecn. n°1 Imp. Tecn. n°1 Coord. Ispettori Portuali n°1 Tecnico sicurezza/Isp. Port.	Dirigente Quadro B 2° livello 3° livello 1° livello 2° livello
Area Risorse Finanziarie, Regolamentazione e Gestione del territorio	n° 8 unità	n°1 Resp. Area n°2 Funzionari coordinatori n°3 Imp. Amm.vi di concetto n° 1 Imp. Amm.vo di concetto n° 1 Impiegato Amm.vo	Dirigente Quadro B 2° livello 3° livello 4° livello

7. 8. IL COSTO DELL'APPARATO**8.1. Il costo del personale**

Anno 2002: costo del personale: Migliaia di euro 1.224 (cat. 2^a delle spese correnti)
Migliaia di euro 86 per T.F.R. (quota rilevata come da conto economico)

- emolumenti fissi	migliaia	769
- emolumenti variabili	"	149
- emolum. al pers. non dip. dall'Ente	"	-
- indenn. e rimb. spese per missioni	"	15
- altri oneri per il personale	"	24
- incentivi al personale	"	-
- spese per corsi	"	30
- oneri previd. ed assistenz. a carico Ente	"	237
Totale parziale	"	1.224
- trattamento di fine rapporto	"	86
Totale complessivo	"	1.310

- entrate correnti: Migliaia di euro 6.349 inc. del 20,63%
- spese correnti: Migliaia di euro 3.996 inc. del 32,78%

Anno 2003: costo del personale: Migliaia di euro 1.289 (cat. 2^a delle spese correnti)
Migliaia di euro 84 per T.F.R. (quota rilevata come da conto economico)

- emolumenti fissi	migliaia	836
- emolumenti variabili	"	173
- emolum. al pers. non dip. dall'Ente	"	-
- indenn. e rimb. spese per missioni	"	9
- altri oneri per il personale	"	20
- incentivi al personale	"	-
- spese per corsi	"	7
- oneri previd. ed assistenz. a carico Ente	"	244
Totale parziale	"	1.289
- trattamento di fine rapporto	"	84
Totale complessivo	"	1.373

- entrate correnti: Migliaia di euro 6.365 inc. del 21,57%
- spese correnti: Migliaia di euro 3.948 inc. del 34,78%

Anno 2004: costo del personale: Migliaia di euro 1.376 (cat. 2^a delle spese correnti)
Migliaia di euro 77 per T.F.R. (quota rilevata come da conto economico)

- emolumenti fissi	migliaia	829
- emolumenti variabili	"	166
- emolum. al pers. non dip. dall'Ente	"	-
- indenn. e rimb. spese per missioni	"	13
- altri oneri per il personale	"	26
- incentivi al personale	"	49
- spese per corsi	"	13
- oneri previd. ed assistenz. a carico Ente	"	280
Totale parziale	"	1.376
- trattamento di fine rapporto	"	77
Totale complessivo	"	1.453

- entrate correnti: Migliaia di euro 5.954 inc. del 24,40%
- spese correnti: Migliaia di euro 4.996 inc. del 29,08%

8.2. Il costo dei beni di consumo e servizi

Anno 2002: Totale Tit: 1° ctg. 4^a: Migliaia di euro 1.907

- entrate correnti: Migliaia di euro 6.349 inc. del 30,04%
- spese correnti: Migliaia di euro 3.996 inc. del 47,72%

Anno 2003: Totale Tit: 1° ctg. 4^a: Migliaia di euro 1.805

- entrate correnti: Migliaia di euro 6.365 inc. del 28,36%
- spese correnti: Migliaia di euro 3.948 inc. del 45,72%

Anno 2004: Totale Tit: 1° ctg. 4ª: Migliaia di euro 1.883

- entrate correnti: Migliaia di euro 5.954 inc. del 31,63%
- spese correnti: Migliaia di euro 4.996 inc. del 37,69%

PARTE II[^]**GLI ANDAMENTI GESTORI****9. ATTIVITÀ DI INDIRIZZO E REGOLAMENTAZIONE****9.1. Cenni generali - L'attuazione dell'art. 16 della L. 84/94, così come modificato dalla L. 186/2000**

Nel corso dell'anno 2003, con l'emanazione delle Ordinanze dell'Autorità Portuale n. 1/2003 e n. 2/2003 in data 8 gennaio 2003, è stata data completa attuazione alla riforma di cui alla L. n. 186/2000.

Al termine dei procedimenti avviati sono risultate autorizzate 12 imprese portuali ex artt. 16 e 18, 3 imprese di servizi (pesatura e riparazione contenitori).

Nel corso del 2004, a seguito della modifica del numero massimo delle autorizzazioni rilasciabili ex art. 16 di categ. C, è stata rilasciata un'altra autorizzazione di quella categoria (tredicesima in totale) ad una nuova impresa, che nel proprio programma operativo ha dichiarato di operare la movimentazione dei contenitori imbarcati/sbarcati su/da navi della flotta della MSC di Ginevra.

L'assetto operativo ed organizzativo delle operazioni portuali si basa sulla concessione ex art. 18 della L. n. 84/94 rilasciata alla soc. Ancona Merci s.c.p.a. di 6 banchine e delle gru fisse in essa installate, e ciò in attuazione della procedura di dismissione delle attività commerciali nel settore merci, svolte dalla preesistente Azienda dei Mezzi Meccanici.

Tale soggetto ha continuato a svolgere le prestazioni di gruaggio, anch'esse in precedenza svolte dalla predetta Azienda dei Mezzi Meccanici, mentre le imprese portuali ex art. 16 della L. 84/94 hanno continuato ad intrattenere rapporti diretti con i vettori marittimi, armatori e compagnie di navigazione per la definizione degli aspetti contrattuali relativi all'imbarco e sbarco della merce.

In sostanza i soggetti effettivamente operanti che organizzano l'intero ciclo delle operazioni portuali sono le imprese portuali ex art. 16, mentre la concessionaria effettua prestazioni a beneficio delle medesime imprese portuali, assicurando la produzione del segmento del "gruaggio" nell'ambito del ciclo.

L'impresa ex art. 16 si configura pertanto quale soggetto organizzatore dei vari fattori della produzione inerenti il ciclo delle operazioni portuali.

A sua volta la concessionaria, per la gestione operativa connessa all'esercizio delle gru, si avvale di una cooperativa (autorizzata ai sensi dell'art. 16 ed

inquadrata nell'apposita categoria delle imprese portuali che effettuano appalti di servizio alle altre imprese portuali), composta dagli ex gruisti dell'Azienda dei mezzi meccanici.

A completamento del quadro esiste poi un'altra cooperativa (ex compagnia portuale, parimenti autorizzata ed inserita nella speciale categoria delle imprese portuali che forniscono appalti di servizi ad altre imprese portuali) che avvia mezzi e personale alle imprese ex art. 16, che si configurano pertanto quali soggetti "organizzatori dei vari fattori produttivi del ciclo delle operazioni portuali".

Tale assetto operativo è stato codificato e dettagliatamente disciplinato con l'ordinanza n. 1/2003 che appunto prevede le seguenti disposizioni in materia di oggetto, tipologia e numero massimo:

n. 1 - Autorizzazione tipo "A" -

attività di imbarco, sbarco e trasbordo merce di qualsiasi tipo, a mezzo delle gru fisse demaniali installate sulle banchine portuali, ovvero fisse o semoventi di proprietà, autorizzate ad operare sulle aree in concessione, come da vigente atto di concessione.

n. 3 - Autorizzazione tipo "B" -

attività di imbarco/sbarco per conto proprio o di terzi, di granaglie, semi, farine, derivati, affini e cemento alla rinfusa sulle banchine del Molo Sud, anche attraverso impianti collegati a strutture in concessione, in base agli atti in corso di validità.

n. 6 - Autorizzazione tipo "C" -

attività di imbarco, sbarco, trasbordo, movimentazioni di merci di qualsiasi genere e natura per conto terzi, su tutte le banchine con eventuali limitazioni in base al programma operativo presentato e in relazione alla capacità tecnico-organizzativa dimostrata.

n. 1 - Autorizzazione tipo "D" -

attività specializzate di caricazione/scarico su/da navi RO/RO di rimorchi/trailers/rotabili a mezzo motrice, nell'ambito del trasporto combinato.

n. 2 - Autorizzazione tipo "E" -

fornitura di appalti di servizi alle altre imprese portuali nel quadro della terziarizzazione, attraverso l'integrazione verticale dei cicli.