

di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 31 marzo 2003, che ha fissato le misure dell'indennità di carica spettanti ai componenti effettivi e supplenti del Collegio dei revisori dei conti delle Autorità portuali determinandole nei seguenti importi: al Presidente spetta il compenso annuo di euro 9.200, ai membri effettivi quello di euro 7.600, mentre ai membri supplenti spetta il compenso annuo di euro € 1.600. Le misure indicate si riducono, scendendo rispettivamente ad € 7.600, ad € 6.300 e ad € 1.300, per i porti con traffico inferiore a 17 milioni di tonnellate. Gli importi effettivamente corrisposti per compensi sono quindi ammontati a migliaia di euro 17,5 nel 2002, 20,8 nel 2003 e 31,7 nel 2004.

L'onere complessivamente sopportato dall'Ente nel periodo in esame, per gli organi istituzionali, è passato da 279,3 migliaia di euro nel 2002 a 323,2 migliaia di euro nel 2003, lievitando a 356,9 migliaia di euro nel 2004, come specificato nella tabella seguente:

**SPESA PER GLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE**

(in migliaia di euro)

|                                                                        | 2002         | 2003         | 2004         |
|------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>spese per gli organi dell'ente</b>                                  |              |              |              |
| Presidente                                                             | 170,3        | 185,0        | 205,9        |
| gettoni di presenza ai partecipanti<br>alle riunioni comitato portuale | 24,1         | 29,0         | 15,7         |
| compensi agli organi di controllo                                      | 17,5         | 20,8         | 31,7         |
| assegni, indennità e rimborsi agli organi<br>di controllo              | 67,3         | 88,2         | 103,5        |
| <b>TOTALE</b>                                                          | <b>279,3</b> | <b>323,2</b> | <b>356,9</b> |

L'incidenza delle spese per gli organi di governo sulle spese correnti, per gli esercizi considerati, è del 10.46% per il 2002, del 13.24% per il 2003 e del 13,7% per il 2004.

A questo proposito va nondimeno rilevato che ben più alta risulterebbe tale aliquota, qualora l'Ente avesse correttamente ricompreso le spese per manutenzione straordinaria tra le spese in conto capitale e non tra quelle correnti, come si dirà in seguito nelle sede più appropriata.

Per ciò che concerne il personale, l'Autorità portuale di Catania aveva fissato, in un primo momento, in 15 unità la propria dotazione organica, rideterminandola successivamente, con delibera del Comitato Portuale n. 38 del 2003, in 22 unità complessive, secondo uno schema, riportato nella tabella sottostante, che ha ottenuto l'approvazione del Ministero vigilante, con provvedimento del 27 dicembre 2003.

**COMPOSIZIONE DELL'ORGANICO**

| <b>AREE, SERVIZI E SEZIONI</b>                                                | <b>dirigenti</b> | <b>Q.B</b> | <b>1° liv</b> | <b>II° liv</b> | <b>III° liv</b> | <b>V° liv</b> | <b>VI° liv</b> | <b>totale</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------|---------------|----------------|-----------------|---------------|----------------|---------------|
| <b>area risorse umane, affari gen., prom., amm. Cont. E ufficio stampa</b>    | <b>1</b>         |            |               |                |                 |               |                | <b>1</b>      |
| servizio amm e cont                                                           |                  | 1          | 1             |                |                 | 1             |                | 3             |
| servizio gest risorse umane, affari gen                                       |                  |            | 1             |                |                 |               | 3              | 4             |
| sezione prom, studi e uff stampa                                              |                  |            |               |                | 1               |               |                | 1             |
| <b>totale area</b>                                                            | <b>1</b>         | <b>1</b>   | <b>2</b>      |                | <b>1</b>        | <b>1</b>      | <b>3</b>       | <b>9</b>      |
| <b>area infrastrutture portuali, pianificazione e gestione del territorio</b> | <b>1</b>         |            |               |                |                 |               |                | <b>1</b>      |
| servizio infrastrutture portuali                                              |                  | 1          |               |                |                 | 1             |                | 2             |
| sezione gestione e pianif del terr                                            |                  |            |               | 1              |                 | 1             |                | 2             |
| servizio sicurezza portuale                                                   |                  |            |               | 1              |                 | 1             |                | 2             |
| <b>totale area</b>                                                            | <b>1</b>         | <b>1</b>   |               | <b>2</b>       |                 | <b>3</b>      |                | <b>7</b>      |
| <b>area demanio, lavoro portuale, statistica gare e contratti</b>             | <b>1</b>         |            |               |                |                 |               |                | <b>1</b>      |
| serv dem, reg del terr, lav port e stat                                       |                  |            | 1             |                |                 | 1             |                | 2             |
| sezione lav portuale e statistica                                             |                  |            | 1             |                |                 |               |                | 1             |
| servizio gare e contratti                                                     |                  |            | 1             |                |                 | 1             |                | 2             |
| <b>totale area</b>                                                            | <b>1</b>         |            | <b>3</b>      |                |                 | <b>2</b>      |                | <b>6</b>      |
| <b>TOTALE pianta organica</b>                                                 | <b>3</b>         | <b>2</b>   | <b>5</b>      | <b>2</b>       | <b>1</b>        | <b>6</b>      | <b>3</b>       | <b>22</b>     |

A fronte della pianta organica prevista, la Segreteria Tecnica, nel periodo cui fa riferimento la relazione, ha espletato la propria attività soltanto con il Segretario Generale e 5 dipendenti (2 quadri A, 1 funzionario di 1° livello e due impiegati di II° livello).

Per sopperire alle esigenze dell'attività amministrativa la Segreteria Tecnica si è peraltro avvalsa del supporto di 7 unità lavorative assunte secondo le modalità previste dal decreto legislativo n. 81/2000, recante integrazioni e modifiche alla disciplina dei lavori socialmente utili.

Inoltre, per particolari necessità legate all'attività operativa, l'Ente ha fatto ricorso, in misura significativa, a prestazioni di professionisti esterni, con una spesa complessiva di 472.402 euro nel 2002, di 137.149 euro nel 2003 e di 134,580 euro nel 2004.

La carenza di organico, come rappresentato dall'Ente, induce al frequente ricorso a prestazioni esterne; a tale proposito la Corte ha già richiamato l'attenzione dell'Autorità sulla esigenza di adeguare, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e nel rispetto dei vincoli imposti dalla vigente normativa in materia di assunzioni, il contingente di personale al numero sufficiente all'espletamento della attività funzionale dei servizi istituzionali, in modo da evitare l'affidamento di incarichi speciali e consulenze a professionisti estranei all'Ente, con un costo che appare pur sempre notevole, specie in rapporto all'onere sostenuto per il personale dipendente.

Nel periodo in esame le spese per il personale, comprensive di oneri previdenziali ed assistenziali, sono ammontate ad euro 439,2 mila nel 2002, ad euro 469,2 mila nel 2003 e ad euro 652,3 mila nel 2004, cifre nettamente superiori a quella (lire 641,1 milioni, pari a 331,1 mila euro) registrata nel 2001.

La composizione di tale spesa risulta, in dettaglio, dalla tabella che segue, in cui le singole voci sono espresse, così come in tutte le altre tabelle che seguono, in migliaia di euro.

| <b>COSTO GLOBALE DEL PERSONALE *</b>   | <b>2001</b>  | <b>2002</b>  | <b>2003</b>  | <b>2004</b>  |
|----------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>a) Stipendi ed altri assegni</b>    |              |              |              |              |
| Emolumenti fissi                       | 192,4        | 259,4        | 248,7        | 369,3        |
| Emolumenti variabili                   | 13,8         | 47,6         | 51,2         | 86,0         |
| Emolumenti al personale non dipendente | -            | -            | 3,4          | 17,0         |
| Indennità e rimborso spese             | 36,9         | 30,2         | 31,3         | 34,5         |
| Spese per organizzazione corsi         | 3,2          | 2,3          | 1,6          | 3,5          |
| Oneri previdenziali ed assistenziali   | 79,5         | 95,1         | 127,1        | 142,0        |
| Altri oneri per il personale           | 5,3          | 4,6          | 5,9          | -            |
| <b>Totale a)</b>                       | <b>331,1</b> | <b>439,2</b> | <b>469,2</b> | <b>652,3</b> |
| <b>b) Benefici previdenziali</b>       |              |              |              |              |
| Accantonamento indennità fine rapporto | 37,1         | 50,5         | 70,7         | 14,8         |
| <b>Totale b)</b>                       | <b>37,1</b>  | <b>50,5</b>  | <b>70,7</b>  | <b>14,8</b>  |
| <b>Totale Generale (a+b)</b>           | <b>368,2</b> | <b>489,7</b> | <b>539,9</b> | <b>667,1</b> |

\* compreso il Segretario generale

Considerando anche l'onere per il trattamento di fine rapporto (T.F.R.), indicato nella sola contabilità patrimoniale, il costo del personale evidenzia un crescente aumento, salendo da euro 489,7 mila nel 2002 ad euro 539,9 mila nel 2003 e ad euro 667,1 mila nel 2004, rispetto a euro 368,2 mila nel 2001. Rispetto al 2001 risulta in aumento anche l'incidenza percentuale delle spese per il personale sia riguardo alle entrate che alle spese correnti, come appare evidente nella successiva tabella.

#### INCIDENZA PERCENTUALE DELLE SPESE PER IL PERSONALE

|                        | 2001    | %    | 2002    | %    | 2003    | %    | 2004    | %    |
|------------------------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|
|                        | €       |      | €       |      | €       |      |         |      |
| Spese per il personale | 331,1   | -    | 439,2   | -    | 469,2   | -    | 652,4   |      |
| Entrate correnti       | 2.283,0 | 14,5 | 2.475,5 | 17,7 | 2.734,8 | 17,2 | 3.053,6 | 21,4 |
| Spese correnti         | 2.175,6 | 15,2 | 2.670,0 | 16,4 | 2.440,4 | 19,2 | 2.603,5 | 25,1 |

A questo proposito si osserva tuttavia che gli indici percentuali sopra riportati appaiono, in sé, poco significativi, dal momento che le spese per il personale sono rapportate non alle entrate certe dell'Ente, ma a tutte le entrate correnti, comprensive, quindi, di quelle che presentano carattere di incertezza.

Quanto, poi, al rapporto con le spese correnti, va tenuto conto della non corretta, e già rilevata, allocazione tra le spese correnti di quelle relative alla manutenzione straordinaria.

Depurate di tali importi (che ammontano ad euro 900,4 mila in ciascuno dei tre esercizi considerati), le spese correnti si riducono, rispettivamente, ad euro 1.770,4 mila nel 2002, ad euro 1.540 mila nel 2003 e ad euro 1.703,1 mila nel 2004, cosicché l'incidenza percentuale sopra indicata sale, rispettivamente, a 24,8% nel 2002, al 30,4% nel 2003 e al 38,3% nel 2004.

## 5. ATTIVITA' DI PIANIFICAZIONE E DI PROGRAMMAZIONE

L'art. 9, comma 3 della legge di riordino n. 84 del 1994 demanda alle Autorità portuali l'adozione di atti programmatici e di pianificazione, che costituiscono strumenti di razionalizzazione dell'attività amministrativa degli enti, essendo finalizzati all'individuazione dei bisogni pubblici da soddisfare, alla valutazione del grado e del tempo di perseguimento degli obiettivi da raggiungere, all'individuazione delle disponibilità a tal fine necessarie ed a quant'altro risulti indispensabile per la realizzazione in concreto delle opere previste.

Gli atti in questione sono costituiti, rispettivamente, dal Piano operativo triennale (POT), soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle e dal Piano regolatore portuale (PRP), che ha la funzione di delimitare l'ambito portuale e di definire l'assetto complessivo del porto.

A tali strumenti programmatici specifici va poi aggiunto il Programma triennale dei lavori pubblici, previsto dall'art. 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni ed integrazioni.

### 5.1. IL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il Piano regolatore portuale costituisce l'atto di pianificazione fondamentale delle opere necessarie per l'assetto funzionale del porto e al tempo stesso lo strumento di raccordo con gli altri documenti di pianificazione territoriali e nazionali e con l'ordinamento comunitario.

La legge di riassetto n. 84 del 1994 non pone un limite temporale entro il quale procedere all'adozione di un nuovo Piano regolatore portuale, limitandosi a prevedere che "i piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento" (art. 27, comma terzo): in conformità a quanto stabilito dal legislatore, all'atto della istituzione dell'Autorità portuale di Catania venne pertanto confermata la validità del piano regolatore portuale a suo tempo approvato con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 16 febbraio 1978, in attesa dell'aggiornamento previsto dalla stessa norma.

Successivamente, una Commissione appositamente costituita dal Ministero delle infrastrutture con decreto del 19 maggio 2003, ha elaborato un documento denominato "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali", valido quale tracciato base per la redazione di piani con approccio metodologico quanto più possibile omogeneo ed integrato; il documento in questione è stato portato a conoscenza delle autorità portuali e delle Autorità marittime con circolare del 18 ottobre 2004.

La redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale è stata affidata all'Ufficio di Piano appositamente istituito per tale scopo; la relativa proposta è stata approvata in data 3/2/2004 dal Comitato Portuale, che ha conferito all'Ufficio l'incarico di formalizzare l'intesa con il Comune di Catania, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 della legge n. 84/94.

A seguito di istruttoria sullo stato attuale della procedura, l'Autorità ha comunicato che a tutt'oggi sussiste una situazione di contrasto che ha impedito il raggiungimento di un'intesa, benché il Piano sia stato presentato al Consiglio Comunale già nel mese di aprile 2004.

L'Autorità ha altresì fatto presente che è pendente dinanzi al Tribunale Amministrativo della Regione Siciliana un ricorso proposto nei confronti del Comune di Catania, volto a contrastare gli effetti del Decreto Regionale concernente l'approvazione del Piano Urbanistico Attuativo, di cui vengono contestate la legittimità ed il merito delle determinazioni assunte in esito all'approvazione del Patto Territoriale per l'Occupazione.

Il quadro sin qui descritto non rappresenta una situazione favorevole per l'operatività del Porto, in quanto oggetto del contrasto tra l'Autorità e il Comune di Catania sono i principi normativi che connotano lo status di demanialità delle aree in argomento, e conseguentemente la titolarità istituzionale della stessa Autorità di gestire il territorio di competenza.

## **5.2. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE**

L'art. 9, comma terzo della legge 28 gennaio 1994, n.84 prescrive la stesura, da parte dell'Autorità portuale, di un piano operativo triennale (POT) "concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati", approvato dal Comitato portuale "entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del Presidente" e soggetto a revisione annuale. Il POT, che deve ovviamente

permanere all'interno di uno schema di assoluta coerenza con il Piano regolatore portuale, consente di proporre al Ministero vigilante e alle Amministrazioni locali il programma delle opere da realizzare per lo sviluppo e il miglioramento del Porto, con quantificazione della relativa spesa e costituisce, inoltre, un utile strumento di conoscenza della realtà portuale e delle relative politiche di sviluppo.

In ottemperanza al dettato della norma l'Ente ha provveduto alla redazione di un primo piano operativo triennale 1996 – 1999, cui ha fatto seguito un secondo documento di programmazione relativo agli obiettivi e agli interventi prefigurati nel triennio 1999 – 2001, nonché un terzo documento di aggiornamento, approvato dal Comitato Portuale con delibera n. 7 dell'11/4/2003.

L'attività diretta all'attuazione del suddetto documento di aggiornamento è stata espletata mediante studi di fattibilità, nonché mediante progetti integrati inseriti nell'ambito di un quadro cronologico capace di pianificare i tempi e le priorità degli interventi diretti allo sviluppo del porto.

Gli obiettivi di fondo del Piano consistono nella individuazione degli interventi atti a favorire la crescita dei settori di attività (industriale, peschereccio, turistico, da diporto) che fanno del Porto di Catania un porto con funzionalità polivalente.

Gli interventi previsti sono distinti in interventi di carattere generale o finalizzato.

Tra i primi vanno ricordati il rifacimento della struttura relativa all'ingresso denominato "Asse dei Servizi", il prolungamento del Molo foraneo, i lavori di dragaggio; tra i secondi la costruzione della stazione marittima, la realizzazione di darsene, la ristrutturazione di banchine.

Tuttavia nel piano non si rinviene alcuna indicazione di massima circa gli importi necessari per la realizzazione di tali interventi, e in ordine alla copertura il documento indica generiche fonti pubbliche (Stato, Regione, Provincia, Camera di commercio, Comune) o private, delle quali alcune, come la Regione e la Camera di commercio, non hanno mai elargito alcun contributo.

A tale proposito, vale la pena di osservare che l'apporto dei finanziamenti provenienti dagli Enti pubblici non ha carattere di certezza, e tanto meno di congruità e continuità nell'erogazione, per cui, in sostanza, come già rilevato nei precedenti referti, il Piano triennale si configura come

mero piano generale di studio e non come piano operativo secondo il dettato della norma.

### **5.3. IL PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI PUBBLICI**

L'art. 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 ("legge quadro sui lavori pubblici") e successive modificazioni ed integrazioni stabilisce che l'attività di realizzazione delle opere pubbliche si svolge sulla base di un programma triennale e di suoi aggiornamenti annuali, predisposti ed attuati, unitamente all'elenco dei lavori da realizzare nell'anno, dai soggetti tenuti all'osservanza della legge, tra i quali rientrano, quali enti pubblici, le Autorità portuali<sup>8</sup>.

Secondo il disposto normativo "il programma indica, per tipologia e in relazione alle specifiche categorie degli interventi, le loro finalità, i risultati attesi, le priorità, le localizzazioni, le problematiche di ordine ambientale, paesistico ed urbanistico-territoriale, le relazioni con i piani di assetto territoriale e di settore, il grado di soddisfacimento della domanda, le risorse disponibili, la stima dei costi e dei tempi di attuazione". E' anche prevista la preventiva redazione di studi di fattibilità per gli interventi in esso inseriti<sup>9</sup>.

L'elaborazione del suddetto Programma Triennale dei LL.PP., ivi inclusi gli aggiornamenti annuali, è stato espletato nelle forme e nei tempi previsti dalla legge di riferimento, come peraltro risulta dalle delibere del Comitato Portuale, relative a ciascun esercizio finanziario in considerazione, rispettivamente n. 15 del 30/9/2002, n. 32 del 23/10/2003 e n. 9 del 17/9/2004.

Alle delibere sono allegate schede riepilogative che riportano il quadro di sintesi per categorie di opere (scheda 1), il quadro delle disponibilità finanziarie (scheda 2), l'elenco descrittivo delle opere da eseguire e i relativi costi stimati (scheda 3), l'articolazione della copertura finanziaria distintamente per ciascun tipo di intervento (scheda 4), l'indicazione delle problematiche di ordine urbanistico-territoriale e ambientale-paesistico (scheda 5), nonché la stima dei tempi per la realizzazione dei lavori (scheda 6).

<sup>8</sup> La procedura è divenuta operativa a partire dal programma triennale 2001-2003, dopo la pubblicazione, nell'aprile 2000, del regolamento di attuazione della legge quadro, approvato con d.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554 e l'emanazione, nel giugno successivo, del decreto del Ministro dei lavori pubblici di approvazione degli schemi tipo del programma triennale e dell'elenco annuale dei lavori.

<sup>9</sup> La procedura e gli schemi tipo sulla base dei quali le Amministrazioni aggiudicatrici devono adottare il programma sono stati definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con decreto del 22 giugno 2004, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 51 del 30 giugno 2004.

## 6. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

A seguito di istruttorie mirate a una più precisa conoscenza della situazione relativa alla realizzazione di opere infrastrutturali di rilevante interesse per lo sviluppo del Porto e per la sicurezza dei traffici, è stato comunicato dall'Autorità che i cantieri aperti per interventi di grande infrastrutturazione, per un costo complessivo di oltre 38 milioni di euro, sono da tempo fermi per difficoltà riguardanti l'operatività della società aggiudicatrice dei due principali interventi programmati, costituiti dai lavori di allargamento delle banchine interne al molo foraneo e dai lavori di prolungamento della diga foranea al molo di levante.

La situazione, nota al Ministro vigilante, secondo quanto riferito dall'Autorità con nota del 28/9/2006, non sembra prossima ad una positiva soluzione, con negative conseguenze a causa dello stato degenerativo dei cantieri, da tempo – come già detto – fermi. Si paventa – da parte dell'Autorità – addirittura il rischio di un "cedimento delle infrastrutture marittime ancora in fase di allestimento" e la conseguente compromissione delle opere fin qui realizzate; sono stati altresì rappresentati potenziali pericoli per la stessa navigazione portuale.

Questa Corte non può non richiamare l'attenzione, sia dell'Autorità vigilante che dell'Ente portuale, sull'esigenza di definire al più presto, nelle sedi competenti, i rapporti con la società interessata, al fine del sollecito ripristino di una situazione di normalità.

Anche sul fronte delle infrastrutture finalizzate alle cosiddette "autostrade del mare", per le quali le risorse impiegate ammontano ad un importo totale presunto di 92 milioni di euro, le notizie fornite dall'Autorità non inducono all'ottimismo, risultando ad oggi conclusa la progettazione definitiva dei lavori da realizzare (darsena polifunzionale a servizio del traffico commerciale Ro-Ro e traghetti) ma solo avviate le successive procedure propedeutiche di acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e della valutazione di impatto ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio.

La realizzazione delle opere, informa l'Ente, è prevista in 30 mesi: ignorandosi il momento di effettiva apertura dei cantieri, restano incerte le previsioni sulla data di completamento e di concreta utilizzazione dei preventivati lavori.

La situazione di stallo che si registra per i lavori di grande infrastrutturazione e per le opere finalizzate alle "autostrade del mare" investe anche il comparto delle infrastrutture finalizzate specificamente alla "security portuale".

E' noto che a seguito della intervenuta entrata in vigore della normativa di cui all'Internacional Ship and Port facility Security code, sono state impartite speciali misure di security per i porti, per le infrastrutture/terminali portuali eventualmente insistenti e per le navi impiegate in viaggi internazionali che operano presso detti scali.

A tal uopo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con proprio decreto, ha disposto l'erogazione di € 130.432.289,53, dei quali € 3.204.612,72 all'Autorità Portuale di Catania, al fine di consentire "... la realizzazione di opere, attrezzature, impianti ed ogni altro intervento infrastrutturale volto ad elevare il grado di sicurezza nei porti di rispettiva competenza", coerenti con il programma di infrastrutturazione di cui all'art. 9 della legge n. 413 del 30.11.1998.

L'Autorità Portuale ha redatto il Port Facility Security Plan ed è tuttora in corso di elaborazione il progetto per l'implementazione dei sistemi di sicurezza, le cui correlate procedure concorsuali, secondo quanto assicurato dall'Ente, saranno avviate a breve.

## **7. PROFILI DI ATTIVITA' ISTITUZIONALE**

Al compimento del secondo quadriennio dell'istituzione dell'Autorità Portuale cominciano a delinearsi, dopo iniziali incertezze, dovute anche al negativo impatto esercitato sull'intero sistema dei trasporti dai tragici eventi dell'11 settembre 2001, tangibili risultati positivi dell'attività gestoria dell'Ente, che ha portato lo scalo da una situazione di estremo degrado ad un livello adeguato alla sua posizione geografica al centro del Mediterraneo ed all'importanza della città etnea.

### **7.1 ATTIVITA' AUTORIZZATORIA**

Durante il periodo cui fa riferimento la relazione l'Ente ha rilasciato n. 5 autorizzazioni all'esercizio delle attività di impresa di cui all'art. 16 della legge n. 84/94 e ha provveduto, nel contempo, alla cancellazione di una impresa portuale per non avere la stessa rispettato gli obiettivi prefissati nel piano operativo; a titolo di canone risulta incamerato, nel triennio, un corrispettivo ammontante, rispettivamente, a 25.127 euro nel 2002, a 63.607 euro nel 2003 e a 39.060 euro nel 2004.

Nello stesso periodo sono state autorizzate ad operare in ambito portuale, ai sensi dell'art.68 del Codice della navigazione, n. 54 ditte/imprese, previo versamento di un corrispettivo ammontante, rispettivamente, a 9.761 euro nel 2002, a 13.608 euro nel 2003 e a 10.780 euro nel 2004.

Il rilascio delle autorizzazioni è stato formalizzato mediante iscrizione nell'apposito registro.

Trattasi, per lo più, di ditte esercenti servizi di pulizia, vigilanza o noleggio, e imprese esercenti attività di riparazioni meccaniche, brokeraggio o lavori subacquei.

### **7.2 ATTIVITA' CONCESSORIA (GESTIONE DEL DEMANIO)**

L'ampliamento della circoscrizione territoriale apportato con D.M. 25 gennaio 2000, di cui si è detto nel precedente paragrafo 3, ha consentito all'Autorità di incrementare in modo considerevole il gettito derivante dalle

concessioni demaniali, che è passato da 718.600.000 di lire del 1999 (pari a 317.000 euro) a 1.226.100.000 di lire (pari a 633 milioni di euro) nel 2001. Un ulteriore aumento dei canoni demaniali è stato registrato nel triennio in esame, quantificabile in euro 788.228 per il 2002, in euro 712.384 per il 2003 e in euro 675.124 per il 2004; l'incremento è dovuto anche all'aumento del canone relativo alla concessione demaniale dell'Ente Fiera di Catania.

Rimane, comunque, la lacuna della mancata iscrizione nella consistenza patrimoniale degli edifici aventi i requisiti del mantenimento tra le pertinenze patrimoniali e per i quali l'Ente aveva assicurato l'avvio delle necessarie verifiche.

A questo proposito, si rinnova il richiamo sulla necessità di un sollecito completamento delle verifiche avviate, al fine di una esatta individuazione dell'entità del patrimonio dell'Ente.

### **7.3 ATTIVITA' PROMOZIONALE**

L'attività promozionale dell'Ente si è svolta, nel triennio considerato, mediante la partecipazione ad eventi nazionali ed internazionali, quali il "Sea Trade Mediterranean" di Genova, il "Sea Trade " di Miami, il "World Travel Market" di Londra e il S.I.L (Salone Internazionale della Logistica) di Barcellona, dove, per la prima volta nel 2004, l'Autorità catanese è stata presente insieme ad altre quattro Autorità portuali operanti in Sicilia.

L'Ente ha inoltre promosso la pubblicazione di servizi giornalistici su alcune testate nazionali e internazionali specializzate del settore.

Merita al riguardo segnalazione la strategia finalizzata alla promozione del marketing culturale, basata sul binomio Porto-Città d'arte ("Catania- porto del barocco", "Catania-cuore del Mediterraneo") che, nel 2002, ha portato alla creazione di un video denominato "Water front"<sup>10</sup> e, nel 2003, alla presentazione della prima opera letteraria realizzata dall'Autorità portuale con la collaborazione dell'Università di Catania, dal titolo "Il Porto di Catania-Storia e prospettive". Nel 2004 risulta in fase di progettazione un progetto di comunicazione multimediale in lingua inglese, spagnola ed araba.

---

<sup>10</sup> Il video è stato progettato nel corso di un convegno organizzato dall'Autorità portuale con il contributo dell'Associazione degli industriali della Provincia di Catania, dell'Associazione nazionale dei costruttori edili di Catania e dell'Istituto nazionale di architettura.

Ancora nel 2004, secondo quanto riferito nella relazione annuale del Presidente dell'Autorità portuale, l'ente ha sviluppato una serie di progetti di promozione finalizzati a potenziare il marketing territoriale, curando la formazione di un polo catanese "Porto-Aeroporto" finalizzato all'ampliamento dell'offerta dei servizi di trasporto e di una rete fra gli scali siciliani, in grado di proporsi come un solo network sul mercato internazionale. L'ente ha inoltre pianificato una politica di comunicazione internazionale "country by country", avviando una serie di relazioni con i mercati del Maghreb, in particolare con la Libia e con la Tunisia, nonché con la Grecia (collegamento con il porto di Kalamata) e con il Canada (collaborazione e proposta di gemellaggio con le Port Authorities di Toronto e di Montreal).

L'attività in questione ha sicuramente contribuito al miglioramento dell'immagine del Porto di Catania, che, superata nel 2003 la soglia minima dei tre milioni di tonnellate annue di merci movimentate (il cui raggiungimento, peraltro, costituiva condizione indispensabile per il conferimento all'Autorità del connotato della definitività) ha ulteriormente rafforzato la propria posizione nel corso del 2004, come più dettagliatamente si dirà nel paragrafo dedicato all'andamento del traffico marittimo.

#### **7.4 INTERVENTI MANUTENTORI E SERVIZI DI INTERESSE GENERALE**

Nel triennio in esame le strutture portuali, rinvenute in stato di estremo degrado all'atto della costituzione dell'Autorità, sono state portate in accettabili condizioni di efficienza utilizzando i fondi annualmente messi a disposizione dal Ministero dei Lavori Pubblici (ora delle Infrastrutture) per l'ordinaria manutenzione (364 milioni di lire fino al 1999, passati a 557.203.000 di lire nel 2000).

Detto contributo è stato confermato nel medesimo importo (corrispondente a 287.771 euro) negli esercizi cui fa riferimento la presente relazione, consentendo all'Ente di effettuare i necessari interventi di manutenzione ordinaria, consistenti principalmente nella pulizia dei moli, delle banchine portuali e degli specchi d'acqua antistanti, nonché nella manutenzione dell'impianto elettrico.

Anche per la manutenzione straordinaria l'Ente si avvale di un contributo annuale dello stesso Dicastero, che nel 2000 è stato portato da 1.564 a 1.743 milioni di lire ed è stato confermato nello stesso importo di 900.392 euro sia

nel biennio 2001-2002 che nel biennio 2003-2004. Il finanziamento è destinato ai lavori di escavazione dei fondali, alla manutenzione dei piazzali prospicienti i moli nonché all'adeguamento delle cabine elettriche.

Va rilevata, comunque, ancora una volta, che le corrispondenti spese sono state erroneamente imputate alle spese correnti, e non a quelle in conto capitale, tra le quali invece, correttamente, dovevano essere incluse.

## **8. TRAFFICO MARITTIMO**

Nelle tabelle che seguono si riportano i dati salienti, forniti dall' Autorità portuale, relativi all'attività del porto di Catania nel triennio in esame.

**MOVIMENTO RIEPILOGATIVO PER TIPOLOGIE MERCEOLOGICHE**

NEGLI ANNI 2002 - 2003 - 2004

| MERCİ                    | In tonnellate    |                  |                  |
|--------------------------|------------------|------------------|------------------|
|                          | 2002             | 2003             | 2004             |
| legname                  | 36.274           | 57.561           | 31.123           |
| cereale                  | 75.068           | 43912            | 88.320           |
| mangimi                  | 183.628          | 152.728          | 139.755          |
| fertilizzanti            | 2.869            | 0                | 0                |
| carta                    | 15.882           | 14.742           | 19.597           |
| cemento                  | 0                | 0                | 37.529           |
| materiali vari           | 2.992            | 2.286            | 10.372           |
| ferro in tondino         | 58212            | 47.072           | 17.376           |
| ferro in travi           | 0                | 32.468           | 92.046           |
| prodotti siderurgici     | 70.013           | 197              | 204.700          |
| coils                    | 19.473           | 13               | 8.535            |
| vergella                 | 82.167           | 2.967            | 41.231           |
| rottami di ghisa         | 0                | 7.183            | 0                |
| rottami di ferro         | 0                | 0                | 4.012            |
| altri tipi di ferro      | 0                | 0                | 4.438            |
| barite                   | 7.266            | 5.815            | 0                |
| argilla/caolino          | 4.205            | 4.206            | 4.059            |
| carbone                  | 0                | 0                | 0                |
| bitume                   | 53.288           | 49.597           | 31.133           |
| bunkeraggio              | 23.848           | 29.165           | 39.790           |
| p.v.c.                   | 0                | 1.370            | 0                |
| banane                   | 2.320            | 0                | 0                |
| merce varia alla rinfusa | 3.050            | 2.445            | 19.018           |
| merce varia in colli     | 6.504            | 4.314            | 3.913            |
| merce in rotabili        | 1.777.568        | 3.126.077        | 4.063.035        |
| merce in contenitori     | 319.145          | 332.442          | 299.005          |
| <b>TOTALE</b>            | <b>2.743.772</b> | <b>4.127.195</b> | <b>5.158.985</b> |