

AUTORITÀ PORTUALE DI RAVENNA

ESERCIZIO 2003

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

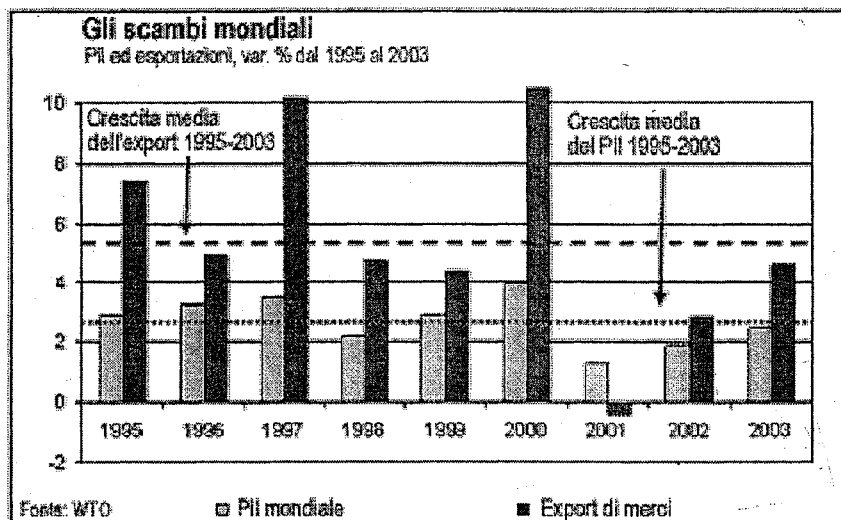
PAGINA BIANCA

**AUTORITA' PORTUALE DI RAVENNA****RELAZIONE DEL PRESIDENTE****□ QUADRO MACROECONOMICO DI RIFERIMENTO**

La domanda del servizio di trasporto è strettamente dipendente dall'evoluzione dei mercati concernenti lo scambio dei beni oggetto del trasporto stesso.

In questo senso è opportuno definire lo scenario economico nel cui ambito si genera e si svolge il commercio internazionale, i cui effetti si riflettono nel mercato trasportistico e, quindi, anche nel settore portuale.

Analizzando tale quadro macro-economico si evince che si è verificato che quasi ogni anno, a livello mondiale, la crescita del commercio dei beni ha superato l'aumento della produzione. Secondo le stime dell'Organizzazione del Commercio Mondiale (WTO), infatti, nel periodo 1995-2003 il volume dell'export è cresciuto in media di oltre il 5% all'anno, mentre la produzione è cresciuta a ritmi inferiori al 3% all'anno.



Il commercio mondiale è cresciuto quindi molto più rapidamente della produzione.

Tre sono gli elementi che hanno maggiormente influito sul processo di globalizzazione dell'economia mondiale:

- le politiche governative improntate alla liberalizzazione degli scambi e dei flussi di capitali;
- le innovazioni tecnologiche che riducono i costi di comunicazione e di trasporto;
- l'evoluzione delle strategie delle imprese e degli investitori, che si muovono alla ricerca di nuovi mercati di approvvigionamento e di sbocco.

Il traffico marittimo sta vivendo una fase di sviluppo che dura ormai da 18 anni.

Il trend di crescita dell'ultimo decennio evidenzia un tasso medio annuo del 3,5% e colloca quindi il trasporto marittimo entro uno scenario intermedio tra produzione e commercio mondiale, avvicinandolo tuttavia in misura maggiore alle dinamiche evolutive della produzione.

Il quadro macroeconomico mostra che l'economia internazionale nel periodo 2002-2003 ha attraversato una fase di crescita estremamente modesta sia a livello globale che con riferimento ad alcune aree geografiche. Nel 2003 il Pil globale è cresciuto del 2,5 per cento

Le incertezze connesse alla crisi irachena hanno contribuito al diffondersi nei paesi industriali di una posizione di attesa da parte di consumatori e investitori e di conseguente stallo nella attività produttive. Nonostante il miglioramento di diversi indicatori congiunturali, non si è verificata nella seconda metà del 2003 quella ripresa delle attività economiche che ci si attendeva.

Il rallentamento dell'economia americana ha avuto effetti sull'area europea; i fattori principali sono stati:

- Il rafforzamento dell'euro sul dollaro, per il quale si stima che per ogni 5% di rivalutazione del cambio effettivo nominale l'Unione Europea tenda a perdere 3-4 decimi di punto di crescita del PIL;
- La maggior tendenza al ristagno dell'Europa rispetto agli USA nella quale il clima di fiducia degli operatori economici tende a mantenersi estremamente basso;
- Il pesante rallentamento del principale motore della crescita europea, ovvero l'economia tedesca la cui evoluzione ciclica è da tempo in bilico tra stagnazione e recessione

Secondo Eurostat il PIL nell'area dell'euro nel 2003 è stato pari a 0,4%. Questo dato riflette la debolezza delle principali economie dell'area.

L'evoluzione dell'attività economica, vista la debolezza della domanda interna, è stata fortemente condizionata dall'evoluzione del cambio. L'euro forte oltre ad aver depotenziato gli effetti positivi provenienti dalla ripresa internazionale, ha penalizzato la fiducia delle imprese, soprattutto per la componente che misura gli ordini dall'estero.

Secondo i dati di consuntivo dell'Istat, nel 2003 la crescita dell'economia italiana è stata modesta come già nel 2002 (+0,3% e +0,4% rispettivamente nei due anni), e di poco superiore ai tassi di crescita registrati in Francia (+0,2%) e Germania (+0,1%).

La stazionarietà del PIL nel 2003 in Italia è stato il risultato dell'accumulo di scorte, cioè di un eccesso di produzione da parte delle imprese e della debolezza dell'export (+3,9%), in quanto anche il nostro Paese, come gli altri partner europei, ha scontato la debolezza della domanda globale e l'apprezzamento dell'euro.

A questi fattori si sono aggiunti l'andamento negativo degli investimenti (-2,1%) e il rallentamento del mercato del lavoro.

I principali istituti di ricerca prevedono un tasso di crescita dell'economia italiana intorno all'1,4% nel 2004 e al 2,3% nel 2005, più o meno in linea con gli andamenti previsti per l'area dell'euro.

□ DATI COMMERCIALI

Nell'anno 2003 nel porto di Ravenna sono state movimentate merci per 24.910.621 tonnellate, registrando un incremento di quasi 980.000 tonnellate (+4,1%) rispetto al 2002 rappresentando il più alto tonnellaggio realizzato.

E' cresciuto lo squilibrio esistente tra sbarchi ed imbarchi in quanto sono aumentati i primi e diminuiti i secondi. Questa dinamica di sviluppo, che caratterizza storicamente il porto di Ravenna, si è andata accentuando nel corso dell'anno in seguito all'apprezzamento dell'euro sul dollaro che ha consentito l'attuazione di consistenti politiche di approvvigionamento da parte del sistema industriale nazionale.

Hanno un crescente peso le merci secche rappresentando circa il 65% del totale portuale. Tra esse gli incrementi più significativi hanno riguardato i prodotti metallurgici ed i minerali greggi e materiali da costruzione, pari rispettivamente al 23% e al 37% del totale merci secche. Per quanto riguarda i prodotti metallurgici, il già citato apprezzamento dell'euro, unitamente alla ricostituzione di parte delle scorte esaurite nel corso del 2002, ha consentito un generale aumento delle importazioni di coils per tutti i terminal ravennati interessati nel settore. In aggiunta, si è registrata una crescita rilevante del terminal Marcegaglia che ha beneficiato anche della messa a regime di nuovi impianti produttivi a Ravenna ed in altri stabilimenti del gruppo.

Nel settore dei minerali greggi la quota dei materiali per l'industria ceramica ha superato per la prima volta i 4 milioni di tonnellate movimentate confermando l'importanza acquisita dal porto a partire dal 1993, anno in cui venne avviata una profonda revisione delle dinamiche di approvvigionamento da parte dell'industria del settore. Nel 2003 è transitata da Ravenna oltre un terzo della materia prima necessaria alle produzioni del distretto delle piastrelle di Modena-Reggio, materiale proveniente da Turchia (feldspato prodotto in cave localizzate nell'Anatolia occidentale) e Ucraina (caolino, argille plastiche e argille refrattarie). Ciò è avvenuto pur in un quadro di riferimento in cui la vendita di piastrelle italiane ha subito una contrazione nel corso dell'anno. Si mantiene superiore al milione di tonnellate il traffico di ghiaia.

In aumento anche le rinfuse liquide non petrolifere, in particolare le derrate alimentari (melassa e burlanda). Flessione invece per i prodotti petroliferi che perdono il 13%. Come già evidenziato in precedenza si è progressivamente ridotto nel corso del tempo il peso rivestito nel "paniere" portuale da questa classe merceologica. Il calo dell'ultimo anno deriva soprattutto dal fermo parziale della produzione avvenuto nella vicina centrale elettrica alimentata tramite pipe-line che ha pesato per l'88,6% sulla diminuzione dei petroliferi.

Sostanziale conferma per il traffico container sui livelli dell'anno precedente. Nel 2003 sono stati 160.369 i Teus movimentati con una lieve diminuzione (-0,2%).

Il movimento di rotabili sulla linea Ravenna-Catania conferma su tale tratta la leadership adriatica di Ravenna sulle rotte delle Autostrade del Mare. Nel 2003 sono stati quasi 36.000 i mezzi pesanti trasportati, un risultato leggermente inferiore a quello del 2002 causato dallo spostamento su altra rotta della nave ausiliaria alle due tradizionalmente impiegate. L'elevato coefficiente di riempimento raggiunto ormai da anni su questa linea impone una seria riflessione sul futuro della stessa collocandolo entro un contesto nazionale ed europeo in cui il concetto delle Autostrade del Mare, pur con diverse accezioni, acquista sempre maggiore importanza.

Nel settore delle crociere, che ha visto Ravenna affacciarsi per la prima volta sul mercato internazionale, sono arrivati a Ravenna nel 2003 quasi 48.000 crocieristi, 6.000 dei quali hanno utilizzato il porto per l'imbarco o lo sbarco (funzione di home-port). Ciò grazie soprattutto alla decisione di Costa Crociere e di Pullmantur di inserire lo scalo ravennate nei propri itinerari infra-adriatici estivi ed autunnali. Le previsioni per il 2004 indicano una riduzione del numero dei passeggeri causata dal riposizionamento nel Mediterraneo Occidentale del vettore Costa. Ha confermato invece la propria presenza l'operatore spagnolo Pullmantur che toccherà Ravenna ogni due settimane in un itinerario con partenza da Atene.

PRINCIPALI INDICATORI DELL'ANDAMENTO DEL TRAFFICO MERCI

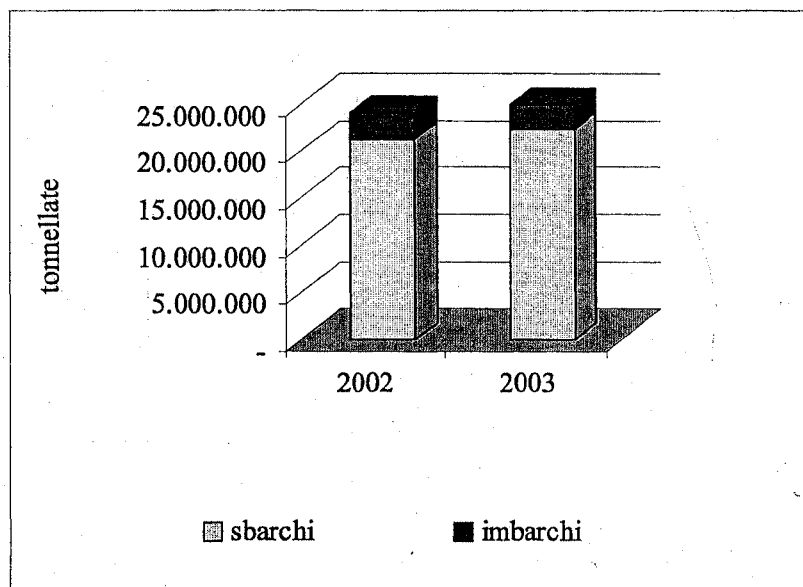
1. TRAFFICO COMPLESSIVO

	sbarchi	imbarchi	totale
2002	21.110.577	2.821.296	23.931.873
2003	22.148.166	2.762.455	24.910.621

Tabella 1

Dai dati in tabella 1 e dal grafico 1 si può osservare che la movimentazione complessiva del 2003 è aumentata del 4,09% rispetto al 2002.

Si è accentuato lo squilibrio esistente tra sbarchi ed imbarchi: i primi ricoprono nel 2003 l'89% della movimentazione. Tra le cause anche l'apprezzamento dell'euro sul dollaro.



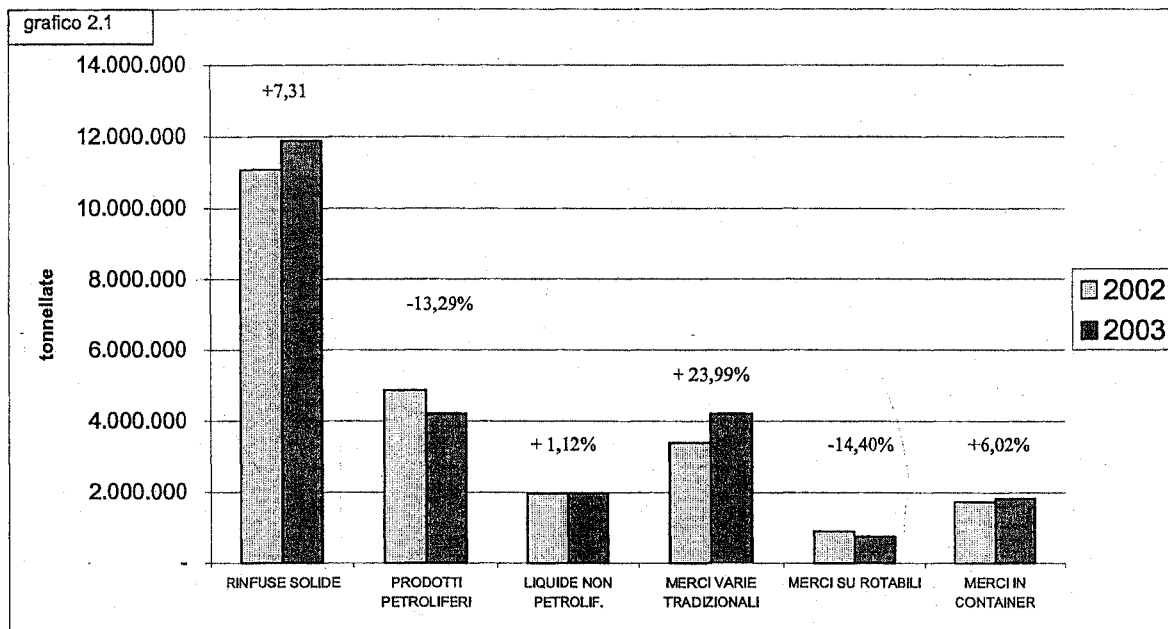
2. CONDIZIONAMENTO DELLE MERCI

	2002	2003	DIFF	DIFF %
RINFUSE SOLIDE	11.078.589	11.888.515	809.926	7,31%
PRODOTTI PETROLIFERI	4.864.857	4.218.546	-646.311	-13,29%
LIQUIDE NON PETROLIF.	1.965.603	1.987.650	22.047	1,12%
MERCI VARIE TRADIZIONALI	3.404.556	4.221.369	816.813	23,99%
MERCI SU ROTABILI	888.436	760.487	-127.949	-14,40%
MERCI IN CONTAINER	1.729.832	1.834.054	104.222	6,02%
Totale complessivo	23.931.873	24.910.621	978.748	4,09%

Tabella 2

Le tipologie di condizionamento che hanno maggiormente contribuito all'incremento della movimentazione sono: le merci varie e le rinfuse solide.

Sono diminuiti i prodotti petroliferi.



3. GRUPPI MERCEOLOGICI

	2002	2003	DIFF	DIFF %
MINERALI GREGGI, MATER.COSTRUZIONE	5.726.518	6.293.310	566.792	9,90%
PRODOTTI PETROLIFERI	4.866.115	4.218.866	-647.249	-13,30%
PRODOTTI METALLURGICI	2.729.603	3.798.507	1.068.904	39,16%
DERRATE ALIMENTARI	3.794.527	3.661.690	-132.837	-3,50%
CONCIMI	1.617.856	1.738.839	120.983	7,48%
PRODOTTI CHIMICI	1.589.099	1.594.022	4.923	0,31%
PRODOTTI AGRICOLI	1.302.574	1.296.759	-5.815	-0,45%
ALTRE MERCI	2.305.581	2.308.628	3.047	0,13%
Totale complessivo	23.931.873	24.910.621	978.748	4,09%

Tabella 3

Per quanto riguarda i gruppi merceologici, gli incrementi più rilevanti si sono registrati per:

- i prodotti metallurgici – soprattutto coils;
- i minerali greggi e materiali da costruzione – in particolare le materie prime per la fabbricazione delle piastrelle;
- i concimi.

grafico 3.1

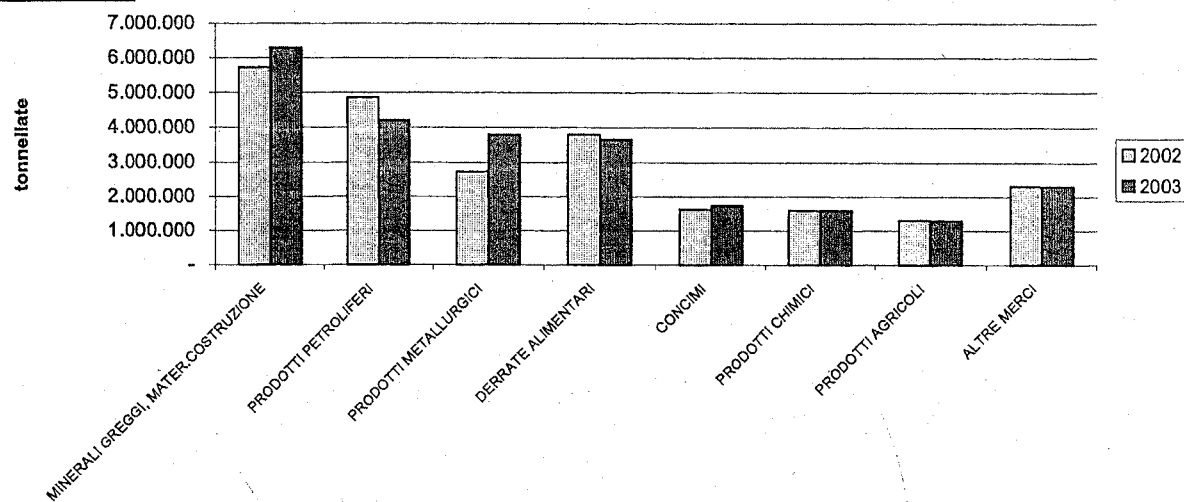


grafico 3.2

2002

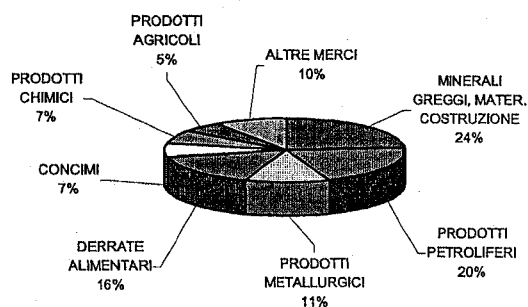
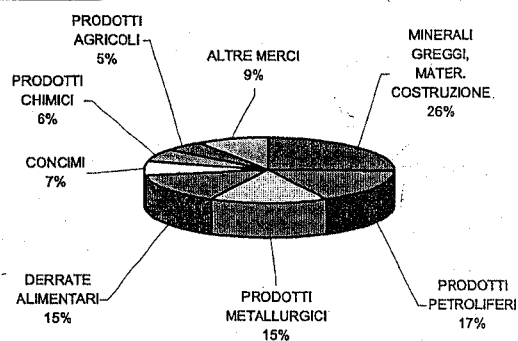


grafico 3.3

2003



4. ORIGINE DESTINAZIONE DELLE MERCI

	2002	2003	DIFF	DIFF %
MEDITERRANEO, M.NERO	17.923.510	17.638.699	-284.811	-1,59%
AMERICA	3.277.826	3.705.953	428.127	13,06%
EUROPA SETT.OCC.	1.287.876	2.186.724	898.848	69,79%
ASIA E OCEANIA	1.161.649	1.123.256	-38.393	-3,31%
AFRICA	281.012	255.989	-25.023	-8,90%
TOTALE	23.931.873	24.910.621	978.748	4,09%

Tabella 4.1

FOCUS MEDITERRANEO, M.NERO	2002	2003	DIFF	DIFF %
ITALIA	5.284.181	5.247.562	-36.619	-0,69%
TURCHIA	2.106.921	2.674.132	567.211	26,92%
UCRAINA	2.791.842	2.228.267	-563.575	-20,19%
RUSSIA	933.297	855.489	-77.808	-8,34%
SERBIA E MONTENEGRO	174.508	751.001	576.493	330,35%
GRECIA	734.147	749.899	15.752	2,15%
ALTRI	5.898.614	5.132.349	-766.265	-12,99%
TOTALE MEDITERRANEO, M.NERO	17.923.510	17.638.699	-284.811	-1,59%

Tabella 4.2

Per quanto riguarda i porti di origine/destinazione della merce:
il Mediterraneo e Mar Nero risulta da sempre il naturale bacino di traffico del nostro porto e riguarda infatti il 71% del traffico merci;
dall'America proviene circa il 15% delle merci - in particolare dal Brasile e dall'Argentina proviene gran parte delle farine che sbarcano a Ravenna;
nell'Europa Occidentale vi sono i porti di origine/destinazione del 15% del traffico merci - soprattutto prodotti metallurgici (coils), rinfuse liquide (sia petrolifere che prodotti alimentari e chimici), rinfuse solide (concimi e prodotti agricoli).

Nel 2003 per l'area del Mediterraneo, i Paesi con la maggior movimentazione merce sono, oltre all'Italia, la Turchia, l'Ucraina, la Russia, la Serbia e Montenegro e la Grecia.
Gli aumenti più consistenti si sono registrati per la Turchia e la Serbia e Montenegro da cui provengono gran parte dei minerali per la fabbricazione delle piastrelle.

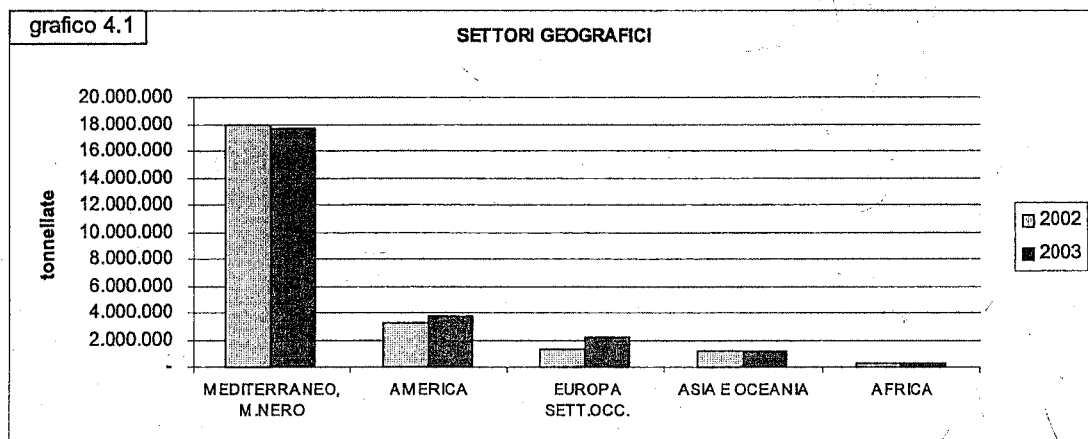


grafico 4.2

FOCUS MEDITERRANEO, M. NERO

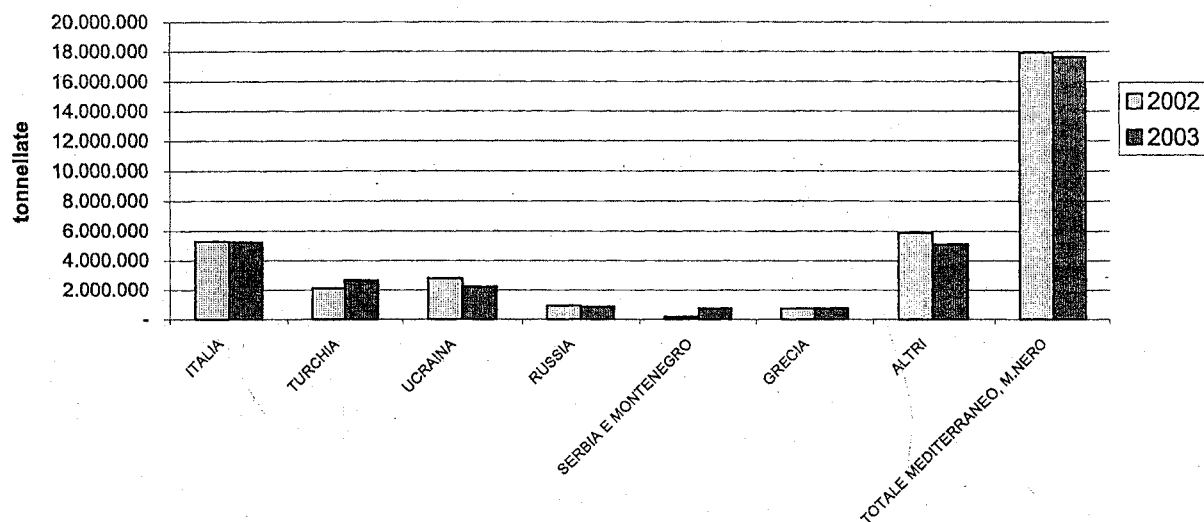


grafico 4.3

2002 - SETTORI GEOGRAFICI

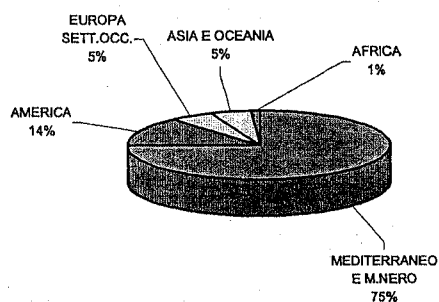


grafico 4.4

2003 - SETTORI GEOGRAFICI

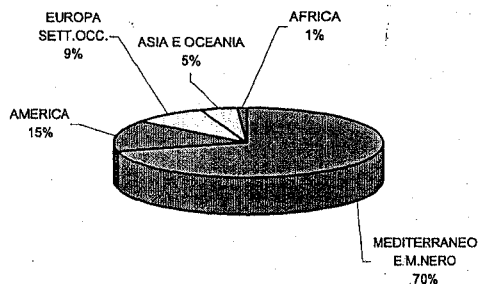


grafico 4.5

2002 - MEDITERRANEO, M. NERO

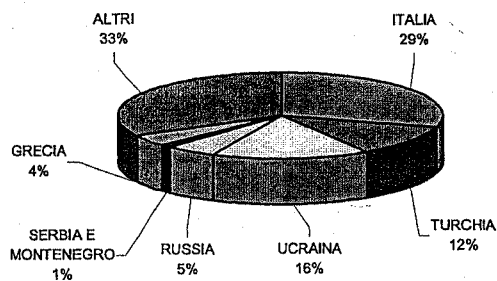
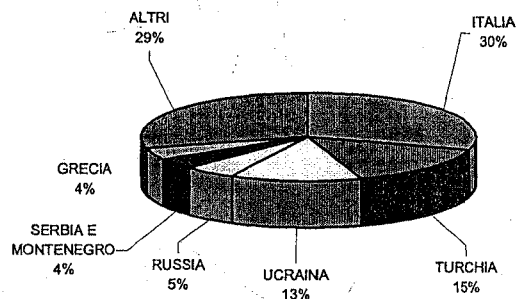


grafico 4.6

2003 - FOCUS MEDITERRANEO, M. NERO



Traffico Mercantile Gennaio-Marzo 2004

Il traffico del porto nel primo trimestre del 2004 è cresciuto del 6,7% (+10% allo sbarco, -16,2% all'imbarco) ed è stato pari a 6.015.164 tonnellate di merce.

In particolare, dopo un febbraio particolarmente positivo (+22%), marzo ha registrato un leggero incremento dei traffici (+1,8% totale, di cui +5,8% allo sbarco e -23,2% all'imbarco).

L'andamento generale è stato caratterizzato dal trend favorevole di:

- prodotti petroliferi, per i quali si è registrato un incremento di 63.000 tonnellate (+8,2%); occorre però dire che è atteso un peggioramento nei prossimi mesi a causa della riduzione della capacità produttiva della centrale di Porto Tolle;
- rinfuse liquide non petrolifere (+5,6%), dove si è registrato un consistente incremento per i prodotti chimici;
- merci secche (+7,4%), in particolare le crescite più rilevanti si sono registrate per i minerali greggi e materiali da costruzione, con un notevole incremento dell'import di materie prime per l'industria ceramica (in particolare argilla e feldspati), e per i prodotti agricoli, in particolare cereali;

Per i container si è registrato una diminuzione del 3,3% (-1.300 Teus, tuttavia marzo 2003 era stato di gran lunga il migliore dell'anno).

Stabili invece i rotabili della Ravenna-Catania, pari a 8.879 unità.

Da citare l'interessante avvio del traffico di automotive (si tratta di circa 1000 unità nel trimestre di Fiat Doblò provenienti dalla Turchia).

□ ATTIVITA' CARATTERISTICHE DELL'AUTORITA' PORTUALE

Per quanto riguarda i finanziamenti accertati nel corso dell'esercizio finanziario 2003 per l'esecuzione di opere infrastrutturali, si tratta: quota parte dei fondi assegnati dal Ministero Infrastrutture e Trasporti per la realizzazione delle opere di allargamento del canale Candiano nel tratto compreso tra l'abitato di Marina di Ravenna e la confluenza con il canale Piombone (come da protocollo d'intesa del 10/12/97) per € 2.461.538,27; quota parte 2003 (la restante e maggior parte, pari a euro 22.156.645,69, è stata accertata nell'esercizio finanziario 2004) del finanziamento previsto dal D.M. 02.05.2001, II tranche di mutuo, periodo 2002/2016 (rifinanziamento di cui alla L.413/98) per un totale accertato sul 2003 di € 2.640.188,31. Nel corso dello stesso anno è stata esperita apposita gara ed è stato stipulato contratto di mutuo con l'istituto Dexia-Crediop.

Nel bilancio dell'esercizio finanziario 2003, è stato altresì impegnato l'importo di 500 mila euro per la realizzazione del sistema di controllo dei container e mezzi di trasporto attraverso l'utilizzo di apparecchiature scanner.

Di rilievo risulta essere la redazione del Programma Triennale 2004-2006 adottato con delibera del Comitato Portuale n.54 del 24/11/2003. Unitamente al Programma Triennale 2004-2006, sono state approvate le modifiche all'elenco annuale dei lavori relativi all'anno 2003, di cui al Programma Triennale 2003-2005, già approvato nel 2002.

Sono state inoltre confermate risorse pari al 3,32% sul totale delle spese correnti per la promozione del porto in ambito nazionale ed internazionale attraverso la partecipazione a fiere, congressi, eventi.

Nel corso del 2003, si è proceduto ad aggiudicare i lavori di completamento della banchina in sponda sinistra del canale Candiano in zona Trattaroli, ad approvare il progetto esecutivo relativo al completamento della via Baiona, ad avviare la progettazione definitiva del nuovo ponte mobile sul canale Candiano, ad aggiudicare la gara relativa alla banchina di raccordo tra il molo Nord e l'attracco del traghetto a Porto Corsini, nonché ad approvare una serie di varianti suppletive e modifiche ai quadri economici di lavori già in corso d'opera.

□ ANDAMENTO ECONOMICO

Le fonti di finanziamento stanziare nel bilancio previsionale 2003 regolarmente approvato dagli organi competenti, prevedevano pertanto fondi statali per € 57.500.000,00 e fondi derivanti da autofinanziamento (con utilizzo parziale dell'avanzo di amministrazione disponibile al 31.12.2002) per € 5.500.000,00, con una conseguente disponibilità di spesa complessiva di € 63.000.000,00 per il solo anno 2003; a ciò si aggiungano le fonti di finanziamento statali e regionali (€ 49.187.863,58) presenti come residui attivi degli esercizi precedenti ed utilizzate per la copertura di investimenti per la maggior parte presenti anch'essi tra i residui passivi.

Nell'ambito del suesposto scenario di possibilità di investimento, su una previsione iniziale di spesa di € 63.000.000,00 si è passati ad uno stanziamento definitivo di € 30.802.000,00 con un impegno finale sulla gestione di competenza di € 7.348.809,98 pari all'11,66% delle previsioni iniziali; a ciò si aggiungano pagamenti sulla gestione residui per € 13.446.366,80.

Rispetto alla previsione iniziale di spesa ed a seguito della sopraesposta rimodulazione del capitolo di entrata di finanziamento, è stato realizzato un minor impegno per investimenti strutturali per € 55.651.190,02 giustificabili:

- per € 23.000.000,00 dall'inserimento nella previsione di entrata dell'importo derivante dal rifinanziamento della L. 413/98 previsto dalla L.166/02 realizzatosi solo alla fine dell'anno con D.M. del 16.10.03 (in corso di perfezionamento);
- per € 19.700.000,00 dallo slittamento all'esercizio finanziario 2004 dell'“Acquisizione aree retrostanti banchine destinate a terminal traghetti e passeggeri” come sopra già evidenziato.

importi in
milioni di Euro

€	57,5	Previsioni di Entrata 2003 come finanziamento statale capitolo 4110
€	5,5	Autofinanziamento (avanzo di amministrazione)
€	63,0	Previsione di spesa 2003 sul capitolo 2110
-€	7,3	Impegnato nel 2003 sul capitolo 2110

€	55,7	non impegnato
-€	23,0	Importo stimato 3° rifinanz.L. 413/98 non realizzato - D.M. 16.10.2003
-€	19,7	Acquisto terreno (rimandato al 2004)
-€	13,0	trasferiti al 2004

Il costo della struttura Autorità Portuale è risultata per l'anno 2003 pari a € 2.119.853,51, (costi per il personale e di funzionamento) con un incremento rispetto ai medesimi costi del 2002 (€ 2.075.391,02) del 2,14%.

□ INVESTIMENTI PER INTERVENTI RELATIVI AL BILANCIO 2003

Ai sensi del D.M. LL. PP. 21.06.2000 il Comitato Portuale ha approvato il Programma Triennale 2003-2005 concernente gli interventi pianificati dall'Autorità Portuale per il triennio nonché il relativo elenco annuale dei lavori da avviare nell'anno 2003, documenti che costituiscono parte integrante del bilancio di previsione 2003.

In particolare sono stati previsti i seguenti interventi:

MANUTENZIONE STRAORDINARIA

- Lavori vari di manutenzione straordinaria 2.453.200,00

INVESTIMENTI

Prolungamento protezione Molo San Filippo	2.188.000,00
Approfondimento del Canale Candiano a -11,50 dai moli a Largo Trattaroli	19.805.000,00
Potenziamento del terminal traghetti e passeggeri e realizzazione della stazione marittima	3.500.000,00
Aree attrezzate per l'autotrasporto	10.000.000,00
Completamento fascia demaniale Largo Trattaroli	895.000,00
Ristrutturazione e rafforzamento del molo guardiano destro	4.500.000,00
Nuovo collegamento tra SS 67 e SS 309 Dir in by pass sul Canale Candiano	19.500.000,00
TOTALE INVESTIMENTI	60.538.000,00

Complessivamente i nuovi investimenti previsti per il 2003 ammontavano a € 62.991.200,00.

L'art.8 del citato D.M. prevede che, ove necessario, l'elenco annuale venga adeguato in fasi intermedie al fine di garantire, in relazione al monitoraggio dei lavori, la corrispondenza agli effettivi flussi di spesa e che in caso di impossibilità sopravvenuta a realizzare un lavoro inserito in elenco, le amministrazioni procedono all'adeguamento dello stesso elenco o, ove indispensabile, del programma triennale.

Nel corso dell'anno 2003 le seguenti circostanze hanno portato a dover modificare la programmazione degli interventi.

- Il Comitato Portuale con delibera n.1 del 09.01.2003, a seguito della Direttiva del Presidente del Consiglio del 30.09.2002 recante "Economie di spese da parte degli enti pubblici istituzionali negli acquisti di beni e servizi", ha ridotto lo stanziamento relativo alla manutenzione straordinaria, portandolo a € 2.303.168,00.
- A seguito di difficoltà tecnico procedurali è risultato impossibile acquisire in tempi brevi il progetto del "Nuovo collegamento tra SS 67 e SS 309 Dir in by pass sul Canale Candiano", opera prevista nel programma lavori e della cui elaborazione, in base ad accordi fra gli enti, si occupa il Comune di Ravenna
- Il Comitato Portuale con delibera n.32 del 26.06.2003, nell'ambito del "Progetto autostrade del mare" al fine di dare sviluppo al terminal traghetti, ro-ro e passeggeri, ha dato corso alla trattativa per acquistare aree in sinistra Trattaroli con la conseguente esigenza di dover inserire questo nuovo intervento nell'elenco 2003.
- Si è reso inoltre necessario dar corso all'appalto dei lavori di "Completamento della ristrutturazione della via Baiona per collegarla alla SS 309 Romea ed alla SS 309 Dir", inizialmente non previsto, ed approvato dal Comitato Portuale con del. n. 36 del 31.07.2003.
- Il ritardo infine del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella ripartizione dei fondi di cui all'art. 36 della Legge 01.08.2002 n. 166 di rifinanziamento della Legge 413/1998, inizialmente previsti nelle entrate e nelle spese del bilancio previsionale 2003, ha reso necessario procedere ad una corretta imputazione contabile dei dati.

Conseguentemente a quanto sopra il Comitato Portuale con atto n. 52 del 24.11.2003 ha approvato la nota di variazione al bilancio previsionale 2003 che stabilisce di portare lo stanziamento del Titolo II Categoria I Capitolo 2110 "Acquisto, costruzione, trasformazione di opere portuali e immobiliari - approfondimento dei fondali" alla previsione di € 30.802.000 riducendolo di € 32.198.000,00.

Nello stessa seduta il Comitato Portuale con atto n. 54 del 24.11.2003 ha approvato le modifiche all'elenco annuale dei lavori relativi all'anno 2003 che contempla i seguenti interventi:

MANUTENZIONE STRAORDINARIA

- Lavori vari di manutenzione straordinaria 2.303.168,00

INVESTIMENTI

Completamento della ristrutturazione della via Baiona per collegarla alla SS 309 Romea e alla SS. 309 Dir 2.582.000,00

Potenziamento del terminal traghetti e passeggeri nell'ambito dello sviluppo della logistica e delle Autostrade del mare 19.758.000,00

Sistema di controllo dei container e mezzi di trasporto attraverso l'utilizzo di apparecchiature scanner 500.000,00

TOTALE INVESTIMENTI 22.840.000,00

Sempre sullo stesso capitolo degli investimenti, per l'esercizio 2003, è previsto inoltre un impegno di spesa precedentemente assunto nell'ambito dei lavori di "Allargamento del Canale Candiano dall'abitato di Marina di Ravenna alla confluenza con il canale Piombone" per approssimati € 2.462.000,00 che porta il totale degli impegni previsti a € 25.302.000,00.

In elenco lavori 2003 era inserito anche l'intervento "Opere di protezione a mare di Porto Corsini 3° stralcio" per € 20.000.000,00 in previsione della stipula del relativo protocollo d'intesa col Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avvenuto invece nell'anno 2004, per cui l'accertamento dell'entrata e l'impegno di spesa confluiscono nell'esercizio successivo.

- Rispetto agli interventi del programma di cui sopra è stato impegnato l'importo di € 3.082.000 corrispondente al primo ed al terzo lavoro in elenco, mentre del secondo (Potenziamento terminal ecc.) sono stati utilizzati solamente € 57.396,50 (visto di congruità dell'Agenzia del Territorio sul valore dell'area da acquistare, pari a € 19.700.000, ottenuto il 07.01.2004.

- Sono stati fatti impegni, in relazione al ripascimento della spiaggia di Casalborsetti nell'ambito delle "Opere di protezione a mare di Porto Corsini 1° e 2° stralcio" e ad interventi minori, utilizzando risorse dell'Autorità Portuale, per la cifra di € 1.744.590,71.

Questa circostanza ha portato ad una variazione del bilancio previsionale 2004 approvata dal Comitato Portuale con delibera n. 1 del 29.01.2004.

- Nell'ambito delle spese per manutenzione straordinaria è stata impegnata la cifra di € 2.299.517,64 con un residuo sullo stanziamento di € 3.650,36.

□ FORMAZIONE DEL PERSONALE

L'attività formativa rivolta ai dipendenti dell'Autorità Portuale si è svolta sulla base del piano di formazione approvato con delibera presidenziale n. 33 del 31.01.2003.

Tale piano prevedeva un calendario di attività destinate ai dipendenti elaborato sentiti i diversi capi sezione circa il fabbisogno formativo della propria sezione.

Il piano prevedeva 18 ambiti tematici e in diversi casi corsi già precisamente individuati sulla base delle proposte pervenute dagli enti formativi specializzati in temi di interesse delle pubbliche amministrazioni. Tali attività si sarebbero svolte utilizzando risorse stanziati a bilancio per € 25.000.

I corsi realizzati hanno riguardato le aree

- 1) area amministrativa – contabile - economica
- 2) appalti e lavori pubblici