

termine dell'anno 2004, prima dell'entrata in vigore dei vincoli posti dall'articolo 1, comma 93 , della legge n. 311/2004.

NUOVA PIANTA ORGANICA

PERSONALE IN ORGANICO	Personale in servizio al 31.12.04	Nuova pianta organica del 23.12.04	Personale in servizio al 31/12/05
Dirigenti moltiplicatore 2,25	1	0	0
Dirigenti moltiplicatore 1,75	4	6	6
Dirigenti moltiplicatore 1,60	1	1	1
Dirigenti moltiplicatore 1,40	2	7	7
Dirigenti moltiplicatore 1,20	2	0	0
Dirigenti moltiplicatore 1	1	1	1
Quadri A	1	12	12
Quadri B	7	9	9*
Liv.1	16	14	14*
Liv.2	8	13	13*
Liv.3	8	12	12*
Liv.4	9	5	5*
CONSISTENZA COMPLESSIVA	60	80	80

*di cui 1 a tempo determinato

In base alla nuova pianta organica, ad ogni posizione dirigenziale, compresa quella del Segretario generale, corrisponde un contingente di 4 dipendenti del restante personale.

In ordine alla compatibilità delle assunzioni a tempo indeterminato disposte nel corso dell'anno 2005 con il divieto contenuto nell'articolo 1, comma 57, della legge n. 311/2004, l'Autorità ha fornito copia della nota n. 872, in data 5 maggio 2005, con la quale l'allora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti informava il Dipartimento della Funzione pubblica e quello della Ragioneria Generale dello stato di condividere l'avviso , espresso dallo stesso Dipartimento della funzione pubblica, sulla non applicabilità di tale norma alle Autorità portuali, nel rilievo che le stesse << non sono contemplate ai fini delle economie derivanti dal blocco delle assunzioni >>.

Oltre al personale di cui sopra, l'Ente si è avvalso, mediante l'istituto della collaborazione coordinata e continuativa, di 8 unità di personale nell'esercizio 2004 e di 20 unità nell'esercizio 2005.

4.2 Costo del personale

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 T.F.R. risultante dal conto economico.

in migliaia di euro		
	2004	2005
A -STIPENDI ED ALTRI ONERI PER IL PERSONALE		
Emolumenti fissi	2.468,9	4.088,0
Emolumenti variabili	47,7	71,6
Emolumenti al personale distaccato	120,0	0
Spese per viaggi e missioni	89,7	140,7
Spese per frequenza di corsi	14,2	8,8
Altri oneri per il personale	72,0	54,8
Oneri previdenziali ed assistenziali	1.257,3	1925,9
Spese per attività culturali e tempo libero	12,0	18,0
Fondo per la progettazione diretta dei lavori *	0	686,9
TOTALE A	4.081,8	7.042,7
B-Accantonamento TFR	180,6	552,1
TOT.A+B	4.262,4	7.594,8

- * Riguarda le somme relative agli incentivi per la progettazione dei lavori previsti dall'art.18 della legge 109/94.

L'aumento del costo complessivo, rispetto a quello dell'esercizio precedente, ammonta ad euro 3.332,4 migliaia, pari al 78,18%, derivante in misura preponderante dall'aumento degli emolumenti fissi, nonché dall'indennità prevista dall'articolo 18 della legge n.109/94, non corrisposta nei precedenti esercizi, e dall'aumento dell'accantonamento al T.F.R. L'aumento della spesa per gli emolumenti fissi ammonta ad euro 1.619,1, pari al 65,58%, dovuto principalmente all'aumento del contingente di personale in servizio, quale diretta conseguenza dell'aumento dei posti in organico, passati da 63 ad 80 unità.

A tale proposito, nella relazione "tecnica economica" annessa alla deliberazione di aumento dell'organico, la maggiore spesa, comprese anche le spese di natura organizzativa e strumentale, era stata stimata in euro 1.250 migliaia.

In conseguenza dei diversi criteri applicati per la determinazione della competenza economica rispetto a quelli applicati per determinare la competenza finanziaria, il costo per il personale iscritto nel conto economico degli esercizi in esame è di importo diverso da quello risultante dal prospetto che precede; tale costo ammonta ad euro 4.265,2 migliaia nell'esercizio 2004 e ad euro 7.502,9 nell'esercizio 2005.

Le differenze sono assai modeste. Pertanto, ai fini della determinazione del costo medio unitario, intendendo privilegiare l'aspetto finanziario, in quanto risultante da manifestazioni numerarie certe, sono stati presi in considerazione i dati riportati nello stesso prospetto, precisando che sono stati considerati allo stesso fine anche il Segretario generale e le collaborazioni coordinate e continuative.

Costo unitario medio

in migliaia di euro

Costo globale	2004		Costo Globale	2005	
	Unità Personale(a)	Costo medio unitario		Unità Personale(b)	Costo medio unitario
4.262,4	69	61,77	7.594,8	101	75,19

(a) Compreso il Segretario generale ed 8 unità di personale temporaneo

(b) Compreso il Segretario generale e 20 unità di personale temporaneo

L'aumento del costo medio unitario del personale verificatosi nel 2005 è dovuto sia alla liquidazione dell'indennità prevista dall'articolo 18 della legge n.109 del 1994, non corrisposta nel precedente esercizio, sia all'incremento del personale, conseguente alla modifica della pianta organica. Va rilevato, al riguardo, che l'aumento del contingente di personale in servizio, riguardando prevalentemente i gradi più elevati (i dirigenti sono passati da 11 a 15 unità e i quadri da 8 a 21 unità), ha inciso anche sul valore del costo medio unitario.

Nel prospetto che segue sono indicate le percentuali di incidenza della spesa del personale, escluso l'accantonamento per il T.F.R., sulla spesa corrente per gli esercizi 2004 e 2005.

in migliaia di euro

	2004	%	2005	%
<u>Spese per il personale</u>	<u>4.081,8</u>	34%	<u>7.042,7</u>	36%
spese correnti	12.076,1		19.412,8	

Il notevole aumento della spesa corrente verificatosi nell'esercizio 2005 ha contenuto nel limite di appena due punti percentuali l'incremento dell'incidenza della spesa per il personale su quella corrente.

5. Incarichi di consulenza

La spesa impegnata sugli stanziamenti del capitolo 290, avente per oggetto <<*Spese per consulenze, studi ed analoghe prestazioni professionali*>> ammonta ad euro 222.652 nel 2004 e ad euro 239.511 nel 2005.

Oltre alla menzionata spesa, nel rendiconto finanziario è iscritta anche la spesa <<*per consulenze legali, giudiziarie e varie*>> (cap.320), ammontante ad euro 216.192,79 per l'esercizio 2004 e ad euro 368.803,36 per l'esercizio 2005.

L'Autorità portuale ha fornito, per ogni esercizio, l'elenco nominativo dei soggetti che hanno percepito emolumenti per prestazioni rese all'Autorità stessa per incarichi di consulenza e di studio. Nell'elenco non sono compresi i soggetti destinatari dei compensi per incarichi di consulenze legali.

La spesa impegnata nell'esercizio 2005, per incarichi di consulenza, nonostante i vincoli posti dall'articolo 1, comma 11, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, risulta superiore a quella dell'esercizio precedente.

Nell'elenco degli incarichi relativi all'esercizio 2005 è compresa la spesa di euro 80.000,00 per una consulenza consistente, come precisato nell'elenco stesso, in un <<*incarico di assistenza alle problematiche giuridico-amministrative connesse alla gestione, organizzazione e promozione dei beni e dei servizi in ambito portuale*>>. Con la nota n.0012467, in data 21 settembre 2007, l'Autorità ha precisato che l'incarico di cui sopra ha avuto per oggetto l'assistenza per la costituzione di una fondazione, implicando lo studio delle problematiche di natura giuridico-organizzativa, con particolare riferimento all'ordinamento internazionale e comunitario. A tal fine l'incaricato ha prodotto numerose relazioni, in possesso dell'Ente, che, ad avviso dell'Autorità, hanno formato un valido ausilio alla soluzione di questioni di natura prevalentemente giuridica, non altrimenti conseguibile, attesa la persistente carenza all'interno dell'organico di figure professionali legali e "l'impegno di quelle presenti in altri incarichi".

6. Strumenti di programmazione

6.1 Premessa

Le Autorità portuali, secondo la disciplina dettata con la legge n.84/1994, pongono le linee del proprio operato mediante due atti programmatici e di pianificazione: il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) ed il Piano Operativo Triennale (P.O.T.), ai quali va aggiunto il Programma triennale delle opere pubbliche di cui all'articolo 14 della legge 11.2.1994 n. 109.

Nel precedente referto sono state, tra l'altro, fornite notizie in ordine all'origine ed alle proposte di variazione dei Piani regolatori dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

6.2 Piano Regolatore portuale

a) P.R. del Porto di Civitavecchia

Per quanto riguarda il porto di Civitavecchia, sono continuati i lavori per la realizzazione delle opere previste dalla Variante al Piano Regolatore Portuale approvata nel 2004: principalmente i lavori di realizzazione del nuovo terminal container alla banchina 25 e i lavori di prolungamento dell'Antemurale Colombo. Nella zona settentrionale è proseguita la delocalizzazione e l'ubicazione di tutte le attività commerciali. A tal fine sono iniziate le opere di urbanizzazione primaria dell'ex Villagetto. Inoltre è iniziata la realizzazione del nuovo fascio di appoggio ferroviario, che libererà grandi spazi attualmente occupati dai binari, è stato realizzato il nuovo varco di accesso Nord; sono stati ristrutturati i piazzali d'ingresso al varco Vespucci. Nel corso del 2005 sono state portate a termine la riqualificazione della Darsena romana con la costruzione di una nuova e moderna struttura per la pesca e per gli uffici delle società che operano nel porto e il restauro delle Mura di Urbano VIII, Pio VII e Paolo V.

b) P.R. del porto di Fiumicino

Per quanto riguarda il porto di Fiumicino, nel corso del 2005 sono state definite le procedure per la Valutazione di Impatto Ambientale del Piano Regolatore Portuale da parte del Ministero dell'Ambiente. Nel contempo hanno avuto inizio i lavori per la messa in sicurezza del Porto Canale da eventuali esondazioni del fiume Tevere.

c) P.R. del porto di Gaeta

La Variante al Piano regolatore del porto di Gaeta è stata approvata dalla Regione Lazio nel mese di febbraio 2006. La nuova configurazione del porto commerciale, così come andrà a realizzarsi, prevede un consistente ampliamento sia della superficie di accosto, che passa dagli attuali 500 metri lineari ad oltre 1.100 metri di banchine, sia della superficie dei piazzali per la sosta delle merci, che passeranno da 50.000 a quasi 300.000 metri quadrati. In particolare, la banchina di Riva verrà prolungata fino a 140 metri lineari, mentre la banchina Nord verrà portata a circa 500 metri di lunghezza; e, grazie alla realizzazione di una colmata, potrà disporre di oltre 100.000 metri quadrati di nuovi piazzali di stoccaggio in cui è prevista la costruzione di celle frigorifere per la conservazione e il trattamento di merci congelate. Il dragaggio fino a quota -10/-12 metri di tutto il tratto di mare antistante il porto consentirà l'ormeggio sia di navi "feeder" e porta-container sia di navi da crociera.

6.3 Piano Operativo Triennale

In linea generale, il Piano Operativo Triennale 2004-2006, per quanto attiene agli obiettivi da perseguire, fa rinvio al precedente Piano, in particolare nella parte in cui lo stesso prefigura "una strategia articolata su un periodo di transizione tra le due fasi evolutive del Porto di Civitavecchia: la prima conclusa nel 2001 e la seconda, ancora in corso, caratterizzata dall'evoluzione dei processi di ristrutturazione ed ampliamento delle opere portuali, dalla razionalizzazione dei servizi offerti, dal processo di liberalizzazione del lavoro portuale in applicazione della nuova normativa in materia, nonché dall'ingresso massiccio dello scalo in nuovi mercati.

Nella Relazione annuale sull'attività svolta nell'anno 2005, per quanto attiene al P.O.T. in scadenza nel 2006, è affermato che sono stati raggiunti << quasi tutti gli obiettivi previsti>> nello stesso documento.

Naturalmente, pur trattandosi di strumenti diversi, il P.O.T. opera in stretta connessione con il P.R.P., che, oltre a definire l'ambito e l'assetto complessivo del porto, opera come strumento di raccordo con gli altri atti di pianificazione territoriali e nazionali.

6.4 Prospettive di sviluppo

6.4.1 Porto di Civitavecchia

Secondo quanto emerge da una recente nota dell'Autorità portuale, a partire dall'anno 2007, il porto di Civitavecchia potrebbe avviarsi a diventare in un breve periodo di tempo il primo porto in Italia, non solo nel settore delle crociere e delle Autostrade del Mare, ma anche nel settore del traffico merci, grazie anche alle sue caratteristiche geografiche e geofisiche ed alle potenzialità di sviluppo garantite dall'ampia estensione delle aree retroportuali.

Per quanto riguarda il settore delle crociere, nel 2006 il porto di Civitavecchia si è confermato lo scalo leader in Italia e il secondo nel Mediterraneo per tale tipologia di traffico. Anche l'anno 2007, stando alle previsioni dell'Autorità, sarà caratterizzato da un ulteriore incremento del 25% rispetto alle posizioni già raggiunte, sorpassando quello di Barcellona e conseguendo il primato a livello europeo.

Si tratta, secondo l'Autorità, di <<un risultato straordinario, reso possibile non solo dalla fidelizzazione dei più grandi armatori mondiali attraverso il previsto completamento dell'iter della concessione alla Società R.C.T. (Roma Cruise Terminal) per la movimentazione di bagagli, ma anche dal completamento delle opere di prolungamento e allargamento dell'antemurale Colombo>>.

Oltre al settore croceristico, l'Autorità segnala il costante aumento del traffico rientrante nel sistema delle Autostrade del Mare, che conta 13 linee, in continua crescita. Le Autostrade del Mare infatti rappresentano un altro elemento strategico della pianificazione. Le linee per Barcellona, Palermo, Tolone, Tunisi, Catania e Malta fanno registrare, ad avviso dell'Autorità, risultati più che lusinghieri, tanto da rendere necessario l'ampliamento del terminal ad esse destinato.

La variante al P.R.P. prevede la realizzazione di una darsena Ro-Ro da dieci accosti per tale mercato, la cui costruzione verrà avviata nel prossimo anno.

Nel settore del traffico merci è prevista una profonda e radicale trasformazione dell'organizzazione dello scalo, anche in previsione dell'operatività del nuovo e più grande terminal container alla banchina 25, come previsto dal P.R.P.. Il terminal potrà contare su oltre 700 metri di accosti, contro i 140-150 attuali e su una superficie di 350.000 metri quadrati, rispetto ai 20-30.000 di quello attuale, e potrà movimentare dai 500.000 ai 700.00 Teus. In questo quadro, saranno avviati anche i lavori per la realizzazione della Darsena grandi masse, che fungerà da terminal di transhipment per i containers.

Alcuni importanti operatori del settore sono titolari di concessioni demaniali e di contratti di locazione, rispettivamente, di aree ubicate nello scalo e di superfici prospicienti destinate allo stoccaggio di autovetture nuove.

6.4.2 Porto di Fiumicino

Per quanto riguarda il porto di Fiumicino, secondo l'Autorità, i risultati conseguiti nella stagione estiva del 2006 offrono salda conferma dell'importante ruolo ormai assunto dallo scalo nel contesto delle relazioni marittime con la Sardegna. Gli interventi migliorativi in materia di assistenza ai passeggeri e di organizzazione delle attività, che annualmente vengono realizzati sulla base di una esperienza in via di continuo consolidamento, fanno registrare sempre maggior consenso da parte degli utenti.

Sul piano dei programmi di potenziamento infrastrutturale dello scalo, prosegue l'impegnativo confronto con la commissione di Valutazione dell'impatto ambientale sul nuovo Piano Regolatore Portuale, giunto ormai alla fase conclusiva del suo iter. Dall'esito favorevole di tale procedimento dipende l'avvio dei lavori per la realizzazione delle nuove opere di infrastrutturazione fortemente sollecitate dalla comunità degli operatori portuali. Le stesse opere rappresentano l'unica soluzione ai gravi problemi dell'attuale porto canale: inadeguatezza delle infrastrutture esistenti, congestione delle attività, insabbiamento continuo dei fondali.

6.4.3 Porto di Gaeta

Per quanto riguarda il porto di Gaeta, l'Autorità fa presente che risultano confermati gli obiettivi strategici per rendere lo scalo idoneo a costituire la

piattaforma del mercato dell'ortofrutta e dei prodotti agroalimentari, sfruttando anche la vicinanza con il mercato ortofrutticolo di Fondi. Saranno inoltre realizzati gli interventi per la riqualificazione turistica del porto nell'ambito del segmento crocieristico. Nel corso del 2006, terminati i lavori di rifacimento delle banchine e di salpamento necessari per riportare il fondale ad una quota idonea a consentire l'attracco delle navi con maggiore pescaggio, è stato reso nuovamente disponibile l'intero accosto commerciale della banchina "Salvo d'Acquisto", per una lunghezza di 300 metri, che si vanno ad aggiungere ai circa 100 metri della Banchina di Riva: opere che hanno riportato lo scalo ad avere a disposizione circa 400 metri per il traffico merci.

Attraverso gli interventi programmati e in via di realizzazione, il porto commerciale di Gaeta si avvia a diventare uno degli snodi logistici fondamentali del Lazio meridionale, con particolare riferimento ai traffici dell'ortofrutta.

Oltre all'ampliamento del porto commerciale, l'Autorità ha avviato altri interventi sui beni demaniali per migliorarne la fruibilità sia da parte degli operatori portuali che degli altri utenti.

7. Attività

7.1 Premessa

Le notizie e i dati indicati in questo paragrafo sono attinti prevalentemente dalla Relazione annuale prevista dall'articolo 9, comma 3, lettera c) della legge n.84 del 1994 e dai documenti che costituiscono il conto consuntivo, con particolare riferimento a quelli dell'esercizio 2005.

7.2 Attività promozionale

Nella Relazione annuale dell'esercizio 2004, prevista dall'articolo 9, comma 3, lettera c) della legge n.84 del 1994, non risultano adeguatamente illustrate le iniziative assunte ai fini promozionali, nonostante la relativa spesa ammonti ad euro 1.748,1 migliaia, importo notevolmente superiore a quello della corrispondente spesa dell'esercizio 2003, ammontante ad euro 1.003,4 migliaia. Tuttavia, nella relazione tecnico-amministrativa al conto consuntivo di tale esercizio è precisato che, grazie *<<al massiccio investimento per la promozione,.....gli accosti sono aumentati del 50% con benefici che si ripercuotono sull'incremento dei posti di lavoro sul territorio>>*.

Nel 2005 l'attività di comunicazione, promozione e marketing dell'Ente si è svolta lungo quattro direttrici: a) pubblicità istituzionale, b) organizzazione e partecipazione ad eventi, c) comunicazione attraverso i media, d) sponsorizzazioni.

a) Pubblicità istituzionale sui media

L'Autorità portuale ha incentrato il proprio advertising istituzionale sulla promozione del Network dei Porti di Roma e del Lazio, come nuova realtà nel panorama della portualità nazionale. La pubblicità è stata pianificata segmentando i canali di comunicazione per mercato geografico di riferimento (stampa e televisioni locali, nazionali ed estere) e per argomenti trattati (media generalisti e specializzati in logistica, attività marittima e trasporti).

b) Organizzazione e partecipazioni ad eventi

L'Autorità portuale ha preso parte, con propri stand, alle seguenti fiere internazionali di settore (incentrate rispettivamente su crociere, logistica, short sea

shipping, trasporti marittimi, ecc.): Seatrade di Miami, Sil di Barcellona, Transport Logistic di Monaco di Baviera, Itl di Bilbao, Seatrade Med di Amburgo. A queste manifestazioni l'Ente ha preso parte con il Consorzio del Medio Tirreno, riuscendo così ad abbattere notevolmente i costi di promozione, suddivisi fra gli enti facenti parte di tale consorzio.

A livello nazionale, il Presidente ha rappresentato l'Ente in altri eventi di rilievo ed intervenendo a circa 40 convegni o work-shop su temi rilevanti per l'attività istituzionale.

L'Autorità portuale ha anche organizzato convegni ed iniziative presso la propria sede, completamente ristrutturata. La disponibilità della nuova sala conferenze ha consentito di promuovere ulteriormente l'immagine dell'ente ospitando numerosi incontri e seminari.

c) Comunicazione attraverso i media

Oltre che con forme di pubblicità istituzionale, la comunicazione attraverso i media è avvenuta con la redazione di comunicati stampa (nel secondo semestre dell'anno 2005 ne sono stati trasmessi 31), conferenze stampa del Presidente e del Segretario Generale su temi particolarmente importanti (ne sono state tenute 19 da giugno a dicembre dello stesso anno) e interviste del Presidente.

Particolare importanza ha assunto il sito internet istituzionale dell'ente (www.portidiroma.it), sul quale vengono promossi gli eventi cui partecipa l'Autorità Portuale e vengono pubblicati comunicati stampa, notizie di rilievo e di servizio (bandi, appalti, particolari ordinanze, informazioni per gli utenti), oltre alla descrizione del Network e all'illustrazione e promozione dei traffici commerciali e dei progetti realizzati e in corso di realizzazione.

d) Sponsorizzazioni

L'ente nel corso del 2005 ha sponsorizzato associazioni culturali e di volontariato, senza fini di lucro, operanti nei territori di competenza del network. I contributi sono stati concessi a progetti o iniziative che avessero attinenza con l'attività dell'Autorità portuale o che comunque, attraverso la loro realizzazione, potessero portare benefici all'immagine dell'Ente. Nell'anno sono state circa 30 le associazioni che hanno ricevuto contributi o sponsorizzazioni.

La spesa impegnata per lo svolgimento di tale funzione negli esercizi 2004 e 2005 ammonta, rispettivamente, ad euro 1.748,1 migliaia e ad euro 1.068,6 migliaia. A tali importi vanno aggiunti, in considerazione della contiguità dell'oggetto, quelli impegnati per le spese di rappresentanza, ammontanti, rispettivamente, ad euro 94,4 migliaia e ad euro 151,7 migliaia.

7.3 Servizi di interesse generale

Per la gestione dei servizi di interesse generale, l'Autorità portuale di Civitavecchia si avvale sia di imprese private scelte mediante procedura ad evidenza pubblica sia di imprese appartenenti a società partecipate, ai sensi dell'articolo 23, comma 5, della legge n.84/94.

Nella relazione annuale sull'attività è precisato che le imprese che gestiscono tali servizi hanno applicato agli utenti le tariffe stabilite dall'Autorità con proprie ordinanze.

7.4 Operazioni portuali, autorizzazioni, lavoro portuale temporaneo

7.4.1 Operazioni portuali

Nel porto di Civitavecchia sono state autorizzate 19 imprese allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali. Il personale impiegato è pari a 376 addetti, di cui 240 dipendenti delle imprese operative e 136 dipendenti della Compagnia Portuale autorizzata alla fornitura temporanea di manodopera portuale alle operazioni ed ai servizi portuali, cui vanno sommati 60 lavoratori interinali. L'attività operativa si svolge su una superficie di 1.020.000 mq e su 24 banchine operative.

L'Autorità, ai sensi dell'art. 16, comma 7, della legge n.84/94 e dell'art. 5, comma 1, del D.M. 585/95, sentita la Commissione consultiva locale, determina il numero massimo di autorizzazioni che possono essere rilasciate per lo svolgimento delle operazioni portuali per l'esercizio successivo.

Con delibera N°108 del 17 ottobre 2006, è stato stabilito in 18 (diciotto) il numero massimo di autorizzazioni allo svolgimento delle Operazioni portuali nel porto di Civitavecchia; in 3 (tre) il numero massimo di autorizzazioni nel porto di Gaeta e 2 (due) nel porto di Fiumicino (delibera n° 76 del 26 novembre 2004).

Le imprese corrispondono un canone annuo ed una cauzione di pari importo ai sensi dell'art. 16 comma 3, della legge 84/94 e dell'art. 6, comma 5, del citato D.M. 585/95.

L'Autorità, con la delibera n° 108 del 2006, ha confermato il canone dell'esercizio precedente aumentato della percentuale del 2,80%; pari a quella adottata per i canoni demaniali stabilita dal Ministero vigilante in base all'indice di incremento individuato dall' ISTAT.

7.4.2 Autorizzazioni per servizi portuali

Per quanto riguarda il numero massimo di autorizzazioni allo svolgimento dei servizi portuali, l'Autorità ha confermato quanto contenuto nella delibera n° 30 del 28 giugno 2004, che fissa in 5 (cinque) per tipologia di servizio nel porto di Civitavecchia, 3 (tre) per tipologia di servizio nel porto di Gaeta e 2 (due) per tipologia di servizio nel porto di Fiumicino.

Con deliberazione n.108, in data 17 ottobre 2005, il Comitato portuale ha stabilito di mantenere inalterate le determinazioni in precedenza assunte sia in ordine al numero massimo delle autorizzazioni allo svolgimento dei servizi portuali sia in ordine alla misura dei relativi canoni.

7.4.3 Lavoro portuale temporaneo

Con la delibera n° 52 del 2004, il Comitato portuale ha autorizzato la Compagnia portuale "scarl" alla fornitura di manodopera temporanea alle operazioni portuali. A tal fine sono stati approvati, ai sensi del citato art. 17 comma 10, della legge n.84 del 1994, i regolamenti per la disciplina della fornitura di lavoro temporaneo e i criteri per la determinazione delle tariffe del servizio reso.

Con delibera n° 53, in data 25 aprile 2005, del Comitato portuale, è stata approvata la nuova tariffa.

Il personale iscritto al libro matricola della Compagnia autorizzata a fornire il lavoro temporaneo ammonta a 136 unità.

7.5 Gestione del demanio marittimo

L'Autorità portuale di Civitavecchia, secondo quanto affermato a pagina 15 della Relazione annuale del 2005, ha di recente iniziato un nuovo criterio di gestione dei beni demaniali che implica, tra l'altro, l'accorpamento delle superfici disponibili all'interno del porto in macro-aree. A tal fine, sono state effettuate destinazioni d'area in connessione ai traffici e alla vicinanza con le banchine utilizzabili.

Nell'ambito della razionalizzazione e soprattutto al fine di incrementare le entrate dai canoni, l'Ente ha dato incarico ad una società specializzata di rilevare per ogni concessione l'ubicazione nell'ambito del porto e le sue dimensioni. Il nuovo criterio di gestione del demanio marittimo, che implica anche l'applicazione di strumenti informatici per il controllo e la gestione delle concessioni, ha comportato un sensibile incremento delle entrate accertate derivanti da canoni demaniali, passati dall'importo di euro 3.471,0 migliaia dell'esercizio 2004 a quello di euro 5.154,5 migliaia dell'esercizio 2005, riducendo inoltre i tempi necessari per gli incassi.

A quest'ultimo fine, l'Autorità ha attivato un nuovo sistema di monitoraggio delle scadenze, con immediata emissione di solleciti di pagamento, e l'avvio, in caso di persistente inadempienza, delle azioni di recupero.

Alla Relazione annuale dell'anno 2005 è allegato l'elenco dei soggetti che occupano aree demaniali nei porti di Civitavecchia, di Fiumicino e di Gaeta.

Da tale elenco risulta che nell'anno 2005, le occupazioni demaniali nel porto di Civitavecchia sono state 122, nel porto di Fiumicino 24 e nel porto di Gaeta 66.

A proposito delle concessioni demaniali, giova far presente che il Collegio dei revisori dei conti sia nella relazione al conto consuntivo dell'esercizio 2004 che in quella al consuntivo 2005 ha segnalato l'esigenza che sulla materia venga adottato da parte dell'Autorità un apposito regolamento *<<che disciplini le concessioni in modo uniforme, applicando criteri oggettivi per le diverse tipologie>>*.

7.6 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali

Il porto di Civitavecchia, come emerge dalla relazione annuale e dagli allegati al conto consuntivo degli esercizi in esame, è stato interessato da molteplici interventi sia di manutenzione ordinaria che straordinaria.

Dagli stessi documenti si possono evincere la spesa sostenuta per la manutenzione ordinaria e quella per la manutenzione straordinaria delle opere portuali. Esse, come riportato dall'elenco dettagliato in allegato alla Relazione annuale prevista dall'articolo 9 della legge n.84/94 per l'esercizio 2004 e dall'elenco allegato al verbale del Collegio dei revisori dei conti n.100 del 26 giugno 2006, per l'esercizio 2005, hanno riguardato soprattutto le strade di collegamento tra le banchine, la realizzazione di piazzali da utilizzare ai fini della ricarica dell'accumulo di auto e dei mezzi da imbarcare sulle navi, nonché la gestione delle banchine per far attraccare le unità navali. In particolare sono stati risistemati i "denti" d'attracco e i parabordi delle banchine.

La spesa per la manutenzione ordinaria è stata pari ad euro 129,3 migliaia nell'esercizio 2004 e ad euro 338,2 migliaia nell'esercizio 2005. Il contributo del Ministero vigilante per la manutenzione ordinaria è stato pari ad euro 684,6 per l'esercizio 2004, mentre non risulta corrisposto nell'esercizio successivo.

La spesa per la manutenzione straordinaria è stata pari ad euro 9.841,8 migliaia nell'esercizio 2004 e ad euro 10.069,8 migliaia nell'esercizio 2005, come risulta dall'elenco allegato al citato verbale del Collegio dei revisori dei conti.

Dagli elaborati che compongono il rendiconto finanziario non è possibile dedurre l'importo del contributo ministeriale per la copertura della spesa per la manutenzione straordinaria delle opere portuali, così come non è possibile dedurre l'entità della spesa a ciò destinata. Infatti l'entrata del contributo è iscritta nel Titolo IV, categoria I, capitolo 700, delle entrate in conto capitale, intestato "Contributo dello Stato per esecuzione di opere", il cui ammontare è pari ad euro 123.896,2 migliaia per l'esercizio 2004 e ad euro 12.860,6 migliaia per l'esercizio 2005.

A tali importi vanno aggiunti i contributi in conto capitale erogati dalla Regione e dagli enti locali. L'importo del contributo annuo, ammontante ad euro 3.406.590,11, per gli esercizi 2004, 2005 e 2006, è ricavabile dalle convenzioni stipulate a tal fine dall'Autorità con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, (ora Ministero dei trasporti).

Per l'esercizio 2004, l'elenco dei lavori eseguiti per manutenzione straordinaria con la relativa spesa è allegato, come accennato, alla Relazione annuale sull'attività dell'Ente prevista dall'articolo 9, comma 3, lettera c) della legge n.84/94. Tale Relazione non fa parte dei documenti che costituiscono il conto