

3. Gli organi

3.1 La costituzione

Per la legge n. 84 sono organi dell'Autorità portuale il Presidente, il Comitato portuale, il Collegio dei revisori dei conti e il Segretariato generale.

Il Presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia è stato nominato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 5 agosto 1995, succedendo al Commissario che era stato nominato con effetto dal 1° gennaio dello stesso anno, data di costituzione dell'Autorità portuale, mediante decreto-legge n. 696 del 22 dicembre 1994.

Il Presidente ha poi proceduto alla costituzione del Comitato portuale in data 6 ottobre 1995, successivamente alla formalizzazione delle designazioni, in particolare, delle categorie sociali (lavoratori e imprenditori).

Da parte sua il Ministro dei trasporti e della navigazione ha costituito il Collegio dei revisori dei conti con decreto in data 8 gennaio 1996.

3.2 Il costo

Quanto al costo degli organi istituzionali, va tenuto presente che il medesimo avrebbe dovuto discendere da una determinazione ministeriale concernente in particolare i limiti massimi della indennità di carica del Presidente e la quantificazione del gettone di presenza da corrispondersi ai membri del Comitato (art. 7, c. 2 della legge n. 84) in relazione alla classificazione di ciascun porto sede di autorità portuale.

In assenza di detta classificazione, del resto non ancora effettuata da parte del Ministro vigilante, il medesimo ha posto dei criteri orientativi con vari provvedimenti.

Intanto all'atto della nomina del Commissario (D.M. 24 dicembre 1994) è stato contestualmente stabilito che al medesimo spettava un'indennità mensile pari a quella fissata per il Presidente del Consorzio autonomo del porto e al

commissario aggiunto un'indennità pari ad un terzo di quella spettante al Commissario.

In base perciò a siffatta determinazione l'indennità corrisposta da gennaio ad agosto del 1995 a quest'ultimo è stata di circa 121 milioni e quella corrisposta al Commissario aggiunto di 35 milioni.

Effettuata poi la nomina del Presidente con decreto del 5 agosto 1995 del Ministero vigilante, dal medesimo è stata stabilita "in via provvisoria e salvo conguaglio" un'indennità spettante al Presidente in misura equipollente a quella riconosciuta al Commissario.

Da settembre a dicembre 1995 la relativa misura è stata di 60 milioni e di 193,2 milioni per il 1996, aumentata poi a 201,6 milioni nel 1997 in applicazione del decreto ministeriale 10 luglio 1997, con il quale - sempre "in via provvisoria e salvo conguaglio" - è stata fissata per ciascun Presidente dell'autorità portuale un'indennità lorda rapportata al trattamento economico del rispettivo Segretario generale, maggiorato del 30 % ³.

Il compenso spettante ai membri del Comitato portuale è stato fissato con deliberazione del 22 gennaio 1996 di detto organo collegiale in L. 90.000 lorde per gettone di presenza e sono stati altresì stabiliti il rimborso delle spese di viaggio su mezzi pubblici e quello relativo a viaggio con propria autovettura in misura pari ad 1/5 del prezzo del carburante, nonchè il rimborso delle spese documentate di vitto ed eventuale alloggio e la corresponsione di un importo aggiuntivo per rimborso spese non documentabili di L. 4.887 l'ora.

Con decreto del Ministro vigilante del 6 febbraio 1996 è stata confermata nei confronti dei componenti del Collegio dei revisori dei conti "in via provvisoria e salvo conguaglio" l'indennità corrisposta ai componenti del Collegio dei revisori del Consorzio autonomo per il porto di Civitavecchia (sei milioni annui lordi per i revisori e 7,2 milioni per il Presidente) ed è stata fissata in 1,2 milioni annui lordi l'indennità per i revisori supplenti.

³ Come rilevasi dalle premesse di detto D.M. la nuova misura è stata decisa per evitare che in qualche caso l'indennità del Presidente fosse inferiore a quella del corrispondente Segretario generale.

4. Il personale

4.1 La segreteria tecnico-operativa ed il relativo funzionigramma

Come già esplicitato nel precedente referto, con il decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione 8 aprile 1994 - emanato in applicazione dell'art. 1, c. 2 del D.L. n. 100 del 12 febbraio 1994 ⁴ diretto ad incentivare ulteriormente l'esodo del personale portuale - era stata fissata una pianta organica del Consorzio del porto di Civitavecchia di 49 unità, a fronte delle 68 unità in servizio e quindi con un'eccedenza complessiva di 19 unità, da assorbire mediante prepensionamenti soltanto in ragione di 10 unità, e conseguente eccedenza netta di 9 esuberi.

Alla fine del 1995 la consistenza del personale in servizio era perciò di 58 unità (1 dirigente, 21 impiegati e 36 operai), secondo quanto risulta dalla unita tabella n. 1.

Con delibera del Comitato portuale del 1° marzo 1996 - aggiornata il 9 marzo e il 18 dicembre 1997 - è stata costituita la Segreteria tecnico-operativa, la cui tabella organica consta complessivamente di 35 unità; il numero degli esuberi da 37 unità si è ridotto a 18 unità, alla fine del 1997.

L'assetto normativo disciplinante il rapporto del personale si identifica con il contratto unico nazionale - sottoscritto il 29 ottobre 1996 - relativo ai dipendenti degli enti portuali, che esplica efficacia dal 1° gennaio 1996 e che è stato recepito dall'Ente con apposita delibera del Comitato portuale.

Tale contratto non si discosta sostanzialmente dai criteri direttivi indicati dal Ministero vigilante nel decreto del 5 ottobre 1996 (e quindi successivamente alla stipula del contratto), emanato ai sensi dell'art. 10, u.c. della legge di riordino n. 84/1994.

Tra detti criteri si segnalano l'obbligo della compatibilità con le risorse economiche, finanziarie e di bilancio dell'autorità portuale e l'obbligo della previsione, tra gli elementi caratterizzanti il rapporto di lavoro, delle modalità di assunzione e dei relativi criteri oggettivi per la selezione del personale,

⁴ Detto D.L. è stato più volte reiterato, da ultimo con il D.L. n. 535 del 1996, convertito nella legge 23 dicembre 1996, n. 647.

nonchè l'obbligo della conformità delle mansioni svolte dal lavoratore ai principi di flessibilità, fungibilità e polivalenza delle prestazioni in sintonia con le necessità e le esigenze di servizio di ogni autorità portuale.

Con delibera del Comitato in data 22 gennaio 1996 è stata definita l'articolazione dell'apparato dell'Ente (funzionigramma), che è stato ripartito in tre grandi aree.

La prima attiene alle funzioni istituzionali, è direttamente coordinata dal Segretario generale e comprende i seguenti settori: relazioni esterne, promozione, riserva e sviluppo; ufficio stampa; atti autoritativi (concessioni, autorizzazioni, licenze, elenchi delle imprese e dei lavoratori); vigilanza e controllo; affari legali; servizi generali al porto (C.E.D., servizio ecologico; gestione della stazione passeggeri; ufficio di Segreteria della Presidenza e ufficio di Segreteria generale).

La seconda area - coordinata da un dirigente amministrativo - attiene all'amministrazione e alla ragioneria, nonché alle relazioni industriali e comprende i seguenti settori: l'amministrazione del personale; la tesoreria, i clienti e la finanza; la contabilità generale ed analitica.

La terza area - coordinata da un dirigente tecnico - attiene alle funzioni di natura tecnica e comprende i settori relativi a: il piano regolatore portuale, il piano operativo triennale, gli impianti elettromeccanici; le opere marittime, civili e stradali; la manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili demaniali; gli atti amministrativi e contabili relativi alle gare, ai contratti e all'esecuzione dei lavori.

E' da sottolineare la delega all'uopo accordata dal Comitato al Segretario generale (e non al Presidente) di "sopprimere o integrare le funzioni qui elencate in relazione a diverse o nuove direttive ministeriali o contrattuali oppure a esigenze organizzative o gestionali dell'Ente, previa comunicazione alla Commissione consultiva ed al Comitato portuale".

Nel periodo in esame sono state effettuate 16 assunzioni, 14 delle quali nel 1997. Per chiamata diretta è stato assunto il Capo Area amministrativo-contabile mentre si è provveduto per selezione alla provvista di n. 13 unità delle varie qualifiche professionali carenti di personale.

Tabella n. 1

CONSISTENZA DEL PERSONALE

	1995	1996	1997
Dirigenti	1	2	4
Operai	21	22	18
Impiegati	36	35	32
TOTALE	58	59	54

4.2 Il Segretario generale

Con delibera in data 9 novembre 1995 il Comitato portuale ha nominato il Segretario generale in base a specifico curriculum concernente il possesso dei requisiti di legge ⁵.

Il trattamento economico è stato stabilito dal Comitato con riferimento alla retribuzione prevista per i dirigenti di aziende industriali nel contratto CIDA, integrato da accordo Assoporti (nel 1997 è stato di 170,3 milioni lordi).

4.3 Il costo del personale

Il costo complessivo del personale è rappresentato nel prospetto contenuto nell'unità tabella n. 2, nella quale è individuato altresì l'apporto dei vari aggregati.

⁵ In particolare dal curriculum emergono pregresse esperienze di attività nel settore portuale, espletate dall'interessato al livello di coordinatore nazionale del settore porti per la F.I.L.T., di vice-presidente del Fondo nazionale gestione istituti contrattuali lavoratori portuali e di componente del Consiglio Superiore del Ministero della Marina mercantile.

Tabella n. 2

COSTO GLOBALE DEL PERSONALE

(in milioni di lire)

	1995	1996	1997
Emolumenti fissi	2.612,0	3.026,4	3.049,7
Emolumenti variabili	338,0	283,9	297,6
Emolumenti al personale distaccato	32,7	=	=
Spese per viaggi e missioni	3,1	18,0	35,2
Spese per frequenza corsi	=	3,3	59,8
Oneri previdenziali e assistenziali	954,2	1.201,2	1.319,6
Altri oneri per il personale (attività culturali e tempo libero)	175,1	191,4	151,6
TOTALE	4.116,1	4.724,2	4.853,4
Variazioni %	-8,6 %	+14,8 %	+12,7 %

Sotto il profilo generale i dati evidenziano - per il 1995 - un costo inferiore a quello del 1996 dovuto alla diminuzione di personale e all'applicazione del vecchio contratto, mentre per il 1996 si registra l'incremento dovuto ad alcuni passaggi di livello e all'aumento del costo della dirigenza per l'intero anno, nonchè all'applicazione del nuovo C.C.N.L., del quale nella tabella n. 3 sono indicate le maggiori spese previste.

Quanto agli emolumenti variabili, trattasi delle spese per lavoro straordinario, incrementatesi nell'ultimo biennio in dipendenza della diminuzione del personale, specialmente di quello addetto al funzionamento dei mezzi meccanici.

La valutazione del costo del personale in correlazione agli altri grandi aggregati di spesa ovvero di entrata è resa possibile dai dati contenuti nella tabella n. 4.

Quanto al premio di produttività, ha continuato a trovare applicazione l'intesa raggiunta il 1° agosto 1988, per la quale detto premio era costituito da una parte fissa, corrispondente a 1,25 milioni pro-capite, quale quota forfettaria, e da una parte variabile corrispondente a L. 150 per tonnellata di merce manipolata in porto con l'impiego di mezzi meccanici.

In ciascuno dei tre anni l'onere sopportato dall'Ente è stato di milioni: 230 circa (1995), 218 (1996) e 223,3 (1997).

Tabella n. 3

BENEFICI ECONOMICI EX C.C.N.L.

Validità del contratto: dall'1.1.1996 sino al 31.12.1998

BENEFICI ECONOMICI:

dall'1.1.1996 (per i soli dipendenti già in forza)

L. 100.000 pro capite come media al 5° L.P.

dall'1.1.1997 (per i soli dipendenti già n forza)

L. 133.000 pro capite come media al 5° L.P.

UNA TANTUM di L. 1.400.000 (media 5° L.P.)

per il personale in servizio l'1.1.1996

IL PREMIO DI PRODUZIONE (uguale per tutti) ex accordo locale sindacale
E' PARI A L. 3.690.000 ANNUE CONCESSE IN DUE TRANCHES SEMESTRALI

Tabella n. 4

INCIDENZA PERCENTUALE DEL COSTO DEL PERSONALE SU TALUNI FONDAMENTALI AGGREGATI DELL'ENTRATA E DELLA SPESA

	1995	%	1996	%	1997	%
Costo del personale	4.116,7		4.724,4		4.853,4	
Entrate correnti	11.169,6	36,8	10.848,8	43,5	12.813,4	37,9
Spese correnti	7.087,4	58,0	8.045,0	58,7	9.140,0	53,1
Spese di gestione	1.876,1	219,4	2.737,8	172,5	3.430,5	141,5
Proventi servizi portuali	6.521,0	63,1	5.838,5	80,9	6.276,4	77,3

PARTE II^a

Attività istituzionale

5. La gestione del servizio stazione passeggeri

5.1 I saldi di gestione

Il prospetto contenuto nella tabella n. 5 rende contezza dell'andamento di detto servizio, conclusosi sempre con un saldo positivo, ancorchè diverso da un anno all'altro in ragione dell'andamento delle spese di personale, di quelle generali e delle spese di manutenzione.

Le spese hanno riguardato sostanzialmente le unità di personale all'uopo utilizzato, nonchè le spese generali, mentre carattere straordinario hanno assunto le spese manutentorie.

Il servizio in esame non rientra nell'area della privatizzazione, ma per l'avvenire esso non potrà, a regime, essere gestito ancora direttamente dall'istituzione pubblica, avendo la legge di riordino stabilito all'art. 6, comma 5, l'obbligo dell'affidamento in concessione "mediante gara pubblica", tranne in sede di prima applicazione (nell'ipotesi che sussistano esuberi di personale, come espressamente previsto nell'art. 23, comma 6 della legge stessa).

L'ammissibilità dell'affidamento del servizio in esame ad una società cui l'autorità portuale partecipi, con quote di minoranza, risulta delineata dal Commissario dell'Ente pro-tempore in sede di relazione al bilancio di previsione del 1996, nella quale è formulato il proposito relativo alla promozione di apposita società privata (con partecipazione dell'Autorità portuale di Civitavecchia, oltre che dell'Azienda di soggiorno e turismo, dell'Ente Ferrovie S.p.A., della Compagnia portuale e della Tirrenia), che dovrebbe assorbire le eccedenze di personale.

Fino a data odierna, peraltro, la costituzione di detta società non risulta avvenuta e d'altra parte sussistono perplessità sulla reale fattibilità dell'iniziativa, attesa la carenza d'interesse del soggetto privato (la costituenda società) all'indicata mobilità temporanea delle eccedenze, mentre nella specifica ipotesi relativa al servizio passeggeri non sussiste nessuna autorizzazione ai sensi dell'art. 16 (ad effettuare operazioni portuali) o concessione ai sensi

dell'art. 18 (di aree o banchine demaniali) nei confronti dei soggetti che curino detto servizio di interesse generale.

Ad ogni modo, più chiare prospettive al riguardo potranno emergere quando il Ministro vigilante indicherà, ai sensi dell'art. 23, comma 6 della legge, gli appositi criteri da applicarsi ai fini della cennata incentivazione volta all'utilizzo del personale in mobilità temporanea.

Tabella n. 5

Gestione Servizio Stazione Passeggeri

(in milioni di lire)			
	1995	1996	1997
Proventi	3.391,7	3.334,8	3.509,2
COSTI			
- Spese personale	285,0	280,0	196,0
- Spese generali ⁶	266,2	219,4	274,9
- Manutenzione	=	65,1	=
TOTALE	551,2	564,5	470,9
SALDI	2.840,5	2.770,3	3.038,3

5.2 Le componenti del traffico passeggeri

La tabella n. 6 evidenzia la consistenza della movimentazione passeggeri, attestatasi nel periodo in esame, su poco meno di 2 milioni di unità, essa ha registrato solo leggerissime oscillazioni tra un anno e l'altro.

La fonte più rilevante è costituita dal traffico passeggeri di cabotaggio con le grandi isole: secondo l'Ente, la domanda complessiva dell'utenza relativa al traffico Sardegna-continente e viceversa è coperta in ragione del 50% dallo scalo di Civitavecchia (alla rimanente parte provvedono i porti di Genova, La Spezia, Livorno e Napoli), che si colloca altresì in testa alla

⁶ Le spese generali comprendono le spese per illuminazione (ENEL), pulizia, riscaldamento e aggio esattoriale.

graduatoria dei porti italiani per trasporto passeggeri. La movimentazione derivante dal traffico internazionale di passeggeri da crociera è risultata di dimensioni molto minori, anche se negli anni in esame si è attestata su oltre le 150.000 unità.

Tabella n. 6

	Sbarco	Imbarco	Transito	Totale
1995				
Traffico nazionale	900.601	892.203		1.792.624
Traffico croceristico	24.847	24.251	116.863	165.961
TOTALE	925.448	916.274	116.863	1.958.585
1996				
Traffico nazionale	914.267	872.685		1.786.952
Traffico croceristico	21.706	22.381	112.154	156.241
TOTALE	935.973	895.066	112.154	1.943.193
1997				
Traffico nazionale	905.012	902.302	=	1.807.314
Traffico croceristico	34.790	34.270	170.062	239.122
TOTALE	939.802	936.572	170.062	2.046.436

6. Gestione del servizio mezzi meccanici

6.1 I saldi di gestione

Il prospetto contenuto nell'unita tabella n. 7 aggrega i dati relativi all'andamento di detta gestione, conclusasi nel 1995, con segno positivo, dovuto in particolare al minor importo delle spese di manutenzione e specialmente agli elevati livelli dei proventi del traffico, a fronte nel 1996 di un peggioramento di traffico che si è ripercosso sul saldo negativo di 939 milioni della gestione intera, ridottosi a 525,3 milioni nel 1997.

Su siffatte risultanze hanno continuato a esplicitare rilevanza sia la notoria natura "super protetta" del rapporto di lavoro delle maestranze portuali, messe a disposizione essenzialmente dalla compagnia lavoratori portuali, sia la politica tariffaria (a carico dell'utenza portuale), finalizzata a prevenire sviamenti di traffici mediante tariffe deliberatamente basse, generatrici di proventi comunque non remunerativi in misura integrale del costo complessivo del servizio assicurato dell'Ente e nel 1996 neppure del solo costo del personale. Come risulta invero dalla relazione al bilancio preventivo 1995 (pag. 3) "occorre tenere presente che la gestione dei mezzi meccanici tenuta dall'Autorità portuale si è sempre chiusa in perdita per ovvi motivi di competizione tariffaria con i porti concorrenti e come scelta politica a difesa dell'occupazione portuale. L'Ente, avendo altre considerevoli entrate dal settore energetico e dalla componente passeggeri, aveva la possibilità, nel contesto dell'equilibrio finanziario del bilancio, di colmare il disavanzo dei mezzi meccanici".

In considerazione della finalità di fondo della legge di riforma, siffatta attività produttiva è destinata a cessare, in relazione alla graduale dismissione dei beni e alla concessione degli scali ai privati, come del resto evidenzia la iniziale contrazione nel 1996 dei proventi, cui peraltro non corrisponde una conforme contrazione delle spese di personale a motivo della presenza di unità in esubero, non collocabili nè presso altre autorità portuali nè in mobilità, in carenza del decreto ministeriale previsto dalla legge di riforma.

Tabella n. 7

Gestione Servizio Mezzi Meccanici

(in milioni di lire)			
	1995	1996	1997
Proventi	2.775,3	1.910,2	2.063,9
COSTI			
- Spese personale	2.032,7	2.090,3	1.964,2
- Spese generali ⁷	413,9	360,4	570,3
- Manutenzione straordinaria	203,8	399,2	54,7
TOTALE	2.650,4	2.849,9	2.589,2
SALDI	+124,9	-939,3	-525,3

6.2 Il volume della movimentazione delle merci e la privatizzazione dello scalo

Si deve in proposito sottolineare che una certa area produttiva in mano ai privati esiste da tempo sullo scalo di Civitavecchia, data la presenza di imprese terminaliste concessionarie di banchine arredate di mezzi meccanici.

Primeggia, per il volume della movimentazione, la Darsena petroli (da 6 a 6,6 milioni di tonnellate il quantitativo di merce movimentata) - come risulta dalla tabella n. 8, secondo la quale il settore petrolifero assorbe nettamente oltre il 60% della movimentazione complessiva delle merci ⁸ - ma l'imprenditoria privata opera anche su altre banchine e cioè la n. 15 e la n. 16 (Roma Terminal Container S.p.A.), la n. 8 (Sili e Magazzini generali S.p.A.) e la n. 9 (Consorzio di aziende per il traffico del cemento).

⁷ Le spese generali comprendono le spese per illuminazione (ENEL), per materiali, per assicurazioni.

⁸ Anche il livello complessivo relativo al 1997 si è attestato sugli 11 milioni di tonnellate (11.043.256).

Tabella n. 8

MOVIMENTAZIONE MERCI

(valori espressi in tonnellate)

	1995	1996
Prodotti petroliferi	6.010.005	6.613.919
Minerali non metallici e materiale costruzione	126.862	115.619
Combustibili e minerali solidi	225.974	239.837
Cereali	192.443	92.968
Altri prodotti agricoli	29.264	63.842
Derrate alimentari	1.340	=
Prodotti metallurgici	250.702	172.224
Minerali metallici	187.667	138.645
Carta in rot.	20.689	41.241
Prodotti chimici	11.527	4.351
Macchine e veicoli	5.533	5.857
Altre merci	3.817.165	3.640.041
TOTALE	10.909.171	11.128.544

Per effetto della legge di riordino e in particolare della disciplina di cui all'art. 18 sono da affidare in concessione diversi altri moli a imprese terminaliste, che, come prescrive la legge, possiedano adeguate attrezzature tecniche ed organizzative idonee a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio o di terzi.

A tale riguardo l'emanazione della disciplina regolamentare, dopo che sarà stata proposta per il controllo, e subordinatamente all'esito dello stesso - integrerà la serie dei presupposti normativi per la concessione delle banchine e dei mezzi meccanici sulle stesse installate anche in alternativa alla dismissione dei beni.

Opportuna al riguardo appare l'integrazione dell'originario comma 3 dell'art. 20 della legge di riordino - contenuta negli ultimi decreti legge correttivi - secondo la quale i commissari delle organizzazioni portuali possono disporre la dismissione delle attività operative svolte dalle stesse, oltre che mediante la trasformazione degli enti in società, anche mediante il rilascio di

concessioni ad imprese che presentino un programma di utilizzazione di personale, dei beni delle infrastrutture delle organizzazioni portuali stesse.

E' in corso la cessione dei mezzi meccanici, mediante il fitto di ramo d'azienda, ad una Società costituita fra le imprese di cui all'art. 16 della legge 84/1994.

Alla cessione di detti mezzi si affiancherà anche la cessione del personale destinato alla conduzione degli stessi.

Riguardo alla dismissione delle partecipazioni prescritta dalla legge (art. 20) va sottolineato che la Società Central Area Terminal S.p.A. - partecipata dall'Ente - è in corso di liquidazione, con la conseguente fuoriuscita dell'Autorità Portuale dalla stessa; in presenza di una liquidazione, ovviamente, la quota recuperabile dell'Ente sarà inferiore a quella d'ingresso.

Quanto alla partecipazione dell'Ente alla società Centro Merci di Orte S.p.A. per 15 milioni di lire, va tenuto presente che detta società ha solo il compito di programmare l'intermodalità del trasporto nell'alto Lazio al fine di collegare i centri ivi insistenti (Orvieto, Viterbo, ecc.) anche con lo scalo di Civitavecchia ed in tale presupposto, non emergono ragioni ostative all'ulteriore prosecuzione della partecipazione in base alla specifica disposizione recata dall'art. 8 bis del recente D.L. n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 30/1998.

7. Realizzazione di opere previste nel piano regolatore

Come già espresso nella precedente relazione, le essenziali componenti di traffico dello scalo di Civitavecchia - indicate nel precedente paragrafo - riguardano il servizio passeggeri, il settore merci e quello energetico.

Lo sviluppo nella indicata triplice direzione dell'attività portuale ha spinto a ideare una modifica del piano regolatore portuale, in modo da separare il servizio passeggeri da quello commerciale, così che il porto venga diviso in due settori, quello a sud, riguardante la parte storica e circondata dalla città destinata al traffico passeggeri, quella a nord al traffico commerciale con possibilità di collegamento immediato con l'autostrada e la superstrada e il traffico ferroviario.

7.1 Il protocollo d'intesa per la ristrutturazione e l'ampliamento del porto

Va ricordata al riguardo l'iniziativa proposta dall'Autorità portuale, dalla Capitaneria e dal Comune di Civitavecchia diretta alla firma presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento aree urbane - di un Protocollo d'intesa per la ristrutturazione e l'ampliamento del porto di Civitavecchia, in data 11 novembre 1995 da parte del rappresentante oltre che della stessa Presidenza del Consiglio, di quelli dei Ministeri dei lavori pubblici, dell'ambiente, delle finanze, dei beni culturali, della difesa, della Regione Lazio, della Provincia di Roma, del Comune di Civitavecchia, delle Ferrovie dello Stato e dell'Anas.

I firmatari assumevano l'impegno di collaborare all'inserimento del programma predisposto dall'Autorità portuale nel più vasto programma degli interventi per le celebrazioni del Giubileo 2000 e per Roma capitale, di attuare i rispettivi impegni finanziari e di ricercare eventuali meccanismi di coinvolgimento di risorse private.

Le linee-guida di detto programma erano costituite dalle seguenti: 1) Potenziamento e razionalizzazione del porto di Civitavecchia; 2) Conservazione e valorizzazione del porto storico e delle infrastrutture storiche ad esso collegate; 3) Potenziamento e razionalizzazione degli accessi per i passeggeri e

della fruibilità delle aree portuali di sosta e di turismo pedonali, su gomma e su ferro; 4) Realizzazione del tratto Civitavecchia-Vetralla della superstrada Civitavecchia-Orte; 5) Razionalizzazione dei servizi di trasporto ferroviario tra le città di Civitavecchia e Roma; 6) Sviluppo delle strutture ricettive con valorizzazione delle risorse termali; 7) Coordinamento dei soggetti firmatari, tenuti ad adottare procedure d'urgenza per l'attuazione degli interventi di specifica competenza.

7.2 L'inclusione del porto nel piano degli interventi per il Giubileo

In tale descritto quadro mette conto evidenziare che nel Piano degli interventi per il Giubileo - di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 24 giugno 1997 (G.U. n. 205 del 3 settembre 1997) - sono stati inclusi gli interventi volti "all'adeguamento funzionale e all'ampliamento del porto di Civitavecchia" e alla realizzazione di "nuove banchine commerciali", nonché di "opere marittime ed idrauliche per l'adeguamento del porto".

Per l'attuazione del 1° lotto di detti lavori, il decreto - che indica come soggetto beneficiario del finanziamento l'Autorità portuale - quantifica il finanziamento stesso in 91.655 milioni ed assegna come termini per l'inizio e per la conclusione dei lavori, rispettivamente, il mese di novembre 1997 e quello di novembre 1999.