

ministeriale dei bilanci previsionali e dei conti consuntivi, è stata rafforzata quest'ultima prescrizione mediante la limitazione della cennata autonomia all'attività amministrativa (con esclusione perciò di quella relativa al bilancio).

Con l'art. 8 dello stesso D.L. n. 457/1997 è stato stabilito il ricorso ulteriore al pensionamento anticipato di 500 unità operanti nelle autorità portuali di Genova, Trieste, Venezia e Napoli e con l'art. 9 è stato autorizzato lo stanziamento di 100 miliardi per l'attuazione di interventi diretti alla riqualificazione o riconversione del personale delle imprese terminaliste e concessionarie di aree e banchine demaniali ed è stato altresì chiarito che i proventi derivanti dalla cessione o dall'affitto delle infrastrutture e dei beni delle organizzazioni portuali che affluiscono alle autorità portuali² non concorrono alla formazione del reddito d'impresa di queste ultime.

2.3. Il D.Lvo 31.III.1998 n. 112

La sopravvenuta normativa che assume maggiore rilevanza in tema di ordinamento delle autorità portuali è contenuta nel recente D.Lvo n. 112/1998 - emanato in applicazione della legge n. 59 del 1997 - attuativo di un ampio conferimento alle regioni e agli enti locali, di funzioni e compiti amministrativi dello Stato, compresi quelli rientranti nella materia dei trasporti (art. 102-106).

Al riguardo è sancita espressa deroga a detto trasferimento in ordine alle attribuzioni proprie delle autorità portuali che continuano ad esercitarle in materia sia portuale, sia di amministrazione del demanio marittimo (art. 105, c.1).

Da tale disposto discende la prosecuzione dei controlli sulle autorità portuali da parte delle amministrazioni statali, come definiti dalla legge n. 84 del

² Sul punto era stata sottolineata l'esigenza di una specificazione normativa nel precedente referto di questa Corte (cfr. par. 22.3).

1994, nonchè da parte della Corte dei conti, secondo le modalità dell'art. 8 bis del D.L. n. 457/1997, innanzi indicate.

2.4. L'art. 9, c. 1 della legge 30.XI.1998, n. 413.

Il sistema portuale nel 1998 aveva richiesto al Governo il varo di un piano pluriennale di interventi diretti all'adeguamento della rete infrastrutturale dei porti italiani.

Nell'impossibilità di corrispondervi adeguatamente in ragione delle condizioni attuali di bilancio, il Governo ha consentito, tuttavia, con l'art. 9, c. 1 della suindicata legge n. 413/98 - che concerne interventi per l'industria cantieristica e armatoriale - il finanziamento di un limitato programma relativo a spese infrastrutturali di ampliamento e ammodernamento dei porti. A tal fine sono stati previsti limiti di impegno quindicennale a carico dello Stato per 100 miliardi di lire annue, a decorrere dall'anno 2000, in correlazione a mutui quindicennali che le autorità portuali sono state autorizzate a contrarre, nel quadro di un programma di interventi adottato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, sentite le regioni e le competenti Commissioni parlamentari.

Si è concluso di recente l'iter di detto programma e nei confronti dell'Autorità Portuale di Napoli il Ministero ha previsto limiti d'impegno per 98,5 miliardi.

2.5. La costituzione degli organi.

Nel precedente referto e in particolare nelle considerazioni conclusive (paragr. 20) era stata da questa Corte sottolineata la peculiarità per la quale " a fronte del relativo avanzamento dell'attuazione della riforma che vede il CAP di Napoli pervenire tra i primi enti portuali alla costituzione della società di cui

all'art. 20 della legge di riordino e alla dismissione concreta di beni - si colloca come dato contrastante la ulteriore permanenza dell'amministrazione straordinaria dell'Ente, già da tempo nelle altre consimili istituzioni portuali sostituita dagli organi ordinari secondo la disciplina della stessa legge".

2.5.1. Va dato atto che dopo pochi mesi si è pervenuti all'intesa tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e il Presidente della regione Campania in ordine alla nomina del presidente dell'Autorità portuale di Napoli (D.M. 1.X.1996) ponendosi in tal modo fine alla situazione di stallo³ che aveva anche determinato un contenzioso tra la Regione Campania e il Ministero vigilante.

Il Presidente dell'Autorità esercita oltre alle funzioni previste nell'art. 8 della legge di riordino, anche quelle di commissario dell'Organizzazione portuale fino alla estinzione della medesima per effetto della completa dismissione dei beni e attrezzature produttive del soppresso Consorzio.

2.5.2. Con sollecitudine (in data 20 dicembre 1996) il Presidente dell'Autorità ha proceduto alla costituzione del comitato portuale, sulla base della designazione di sei rappresentanti delle categorie produttrici, di quelli dei lavoratori portuali e degli altri soggetti previsti dalla legge: in particolare, fanno parte del collegio oltre al presidente e al comandante del porto, anche un dirigente dei servizi doganali, un dirigente del genio civile ed altresì il presidente della giunta regionale e della provincia, nonchè il sindaco di Napoli e il presidente della locale camera di commercio.

³ L'origine era da individuare nel parere non favorevole (alla nomina del soggetto prescelto dal Ministero e dalla Regione), espresso il 25.7.1995, dalla Camera dei deputati chiamata a pronunciarsi ai sensi dell'art. 3 della legge n. 14/1978. Ne erano derivati una presa di posizione della Regione per la prosecuzione dell'iter e quindi per la nomina del soggetto, a motivo del carattere non vincolante del parere parlamentare, e l'orientamento contrario del Ministero, contestato in sede giurisdizionale dalla Regione quale comportamento omissivo. Prima dell'esito di siffatto contenzioso si è pervenuti all'intesa sulla nomina di un diverso soggetto.

La legge prevede che il presidente della giunta regionale ed i capi delle amministrazioni dei cennati enti locali possano far ricorso alla delega ai fini della costituzione del collegio e, nel silenzio della stessa legge sull'individuazione del delegato, questa Sezione ha ritenuto - cfr. determinazione n. 44 in data 24.X.97 allegata al presente referto - che possano essere delegati anche esperti e non perciò soggetti necessariamente e prioritariamente incardinati negli apparati dei singoli enti⁴.

Nel corso del 1997 il comitato portuale ha tenuto n. 8 adunanze e nel 1998 n. 9, ancorchè la legge preveda che "si riunisce di norma una volta al mese"; in data 20 dicembre 1997 ha deliberato il regolamento per disciplinare lo svolgimento delle sue attività.

Come già accennato, con l'art. 8 bis del recente decreto legge n. 457/1997 è stato stabilito che il Presidente delle autorità portuali esercita ogni altra competenza che non sia attribuita agli altri organi delle autorità stesse. Tale norma pone fine ad incertezze operative in ordine alla titolarità di quelle attribuzioni non previste nè nell'art. 8 (relativo al presidente) nè nell'art. 9 (relativo al Comitato)⁵. Deve peraltro sottolinearsi la singolarità della norma introdotta per la quale un organo monocratico provvede anche in ordine a determinate materie

⁴ L'occasione di siffatta pronuncia è stata determinata dalla decisione del Presidente della Regione Campania di delegare un esperto.

⁵ In tale contesto normativo l'Ente ritenne che l'elencazione delle attribuzioni proprie del comitato portuale fosse esaustiva, e in ordine ai casi ivi previsti dovesse ritenersi ammissibile una delega al presidente e al Segretario Generale per la esecuzione degli atti (previsti nell'art. 9), ma limitata rispettivamente all'importo di 500 milioni e a quello di 100 milioni. (Del. del Comitato portuale del 20 dicembre 1996). In tale sede il Comitato ritenne pure che il Presidente fosse competente ad "adottare gli atti necessari alla corrente gestione dell'Ente" e che ai fini dell'esecuzione dei medesimi potesse delegare il segretario generale entro il già previsto importo di 100 milioni. Nella consapevolezza della mera empiricità di tali regole (nel testo di legge non è prevista in alcun modo l'esercizio della delega di funzioni) il Comitato ritenne di subordinare risolutivamente l'efficacia delle medesime alla entrata in vigore dell'emanando regolamento di contabilità.

in genere attribuite dalla legge all'organo collegiale di amministrazione (si pensi all'autorizzazione allo stare e resistere in giudizio e specialmente alle transazioni). Ma la tematica relativa alla generale articolazione delle competenze dei vari organi obbliga ad un cenno in ordine al complesso delle attribuzioni spettanti al Segretario generale.

Sebbene questi - assieme alla segreteria tecnico operativa - costituisca il segretariato generale (art. 10, c. 1 L. n. 84/1994), che è qualificato dalla legge organo dell'autorità portuale (art. 7, c. 1 ibidem), dall'elencazione dei compiti del Segretario Generale contenuta nell'art. 10, c. 4 della stessa legge di riordino esulano ipotesi di autosome attribuzioni con rilevanza esterna.

In sostanza nel sistema della legge n. 84 non trova previsione esplicita il noto principio - di recente accolto anche in sede legislativa - riguardante la attribuzione agli organi istituzionali delle funzioni di indirizzo e all'apparato dirigenziale l'attribuzione delle funzioni gestionali; risulta per contro statuita la concentrazione di tutta l'attività decisionale negli organi del primo tipo (Presidente e Comitato portuale).

Poichè la cennata distinzione - che trova espressa menzione nel D.Lvo n.29/1993 alla cui disciplina peraltro sono state espressamente sottratte le autorità portuali(cfr. art. 2 D.L. n. 535/1996) - è da ritenersi estrinsecazione del principio costituzionale (art. 97) del buon andamento degli uffici, appare necessaria una riflessione del legislatore in tema di attribuzione delle competenze spettanti agli organi delle autorità portuali, che così come in atto delineata non si configura in armonia con principi di rango costituzionale e del resto si colloca in palese antinomia con una generale regola positivamente posta in ordine a tutti gli altri enti pubblici non economici.

Viene qui in rilievo l'art. 45, c. 1 del D.Lvo n. 80 del 31 marzo 1998, per il quale le disposizioni previgenti che conferiscono agli organi di governo l'adozione di atti di gestione e di atti o provvedimenti amministrativi si intendono nel senso che la relativa competenza spetta ai dirigenti. E, prima ancora va considerato l'art. 3, c. 2 del D.Lvo n. 29/1993 e successive modificazioni, per il quale ai dirigenti spetta l'adozione degli atti e provvedimenti amministrativi, comprensivi degli atti che impegnano l'amministrazione verso l'esterno, nonché la gestione finanziaria tecnica e amministrativa mediante autonomi poteri di spesa, di organizzazione delle risorse umane, strumentali e di controllo".

Assume rilievo al riguardo l'attuale comma 3 dell'art. 3 dello stesso D.Lvo n. 29, per il quale "le attribuzioni dei dirigenti indicate nel comma 2 possono essere derogate soltanto espressamente e ad opera di specifiche disposizioni legislative" ed in proposito non pare che l'assenza di tale deroga espressa nei confronti delle autorità portuali possa considerarsi rilevante, dato che nei confronti delle medesime il legislatore ha in via di principio escluso l'applicazione del citato D.Lvo n. 29.

2.5.3. Come già chiarito nel precedente referto, il Collegio dei revisori dei conti è stato costituito con D.M. 6 febbraio 1996. Nè con il D.L. n. 535/96 (L. n. 647/96) nè con il D.L. n. 457/97 (L. n. 30/1998) si è ritenuto di integrare l'art. 11, c. 3 della legge di riordino, che fa obbligo a detto collegio di redigere una relazione sul conto consuntivo e non anche sul bilancio preventivo, protraendosi una situazione di incertezza che, peraltro, in via di fatto, il collegio dei revisori dei conti dell'Autorità portuale di Napoli ha inteso superare provvedendo ad esprimere le sue valutazioni anche in ordine al bilancio preventivo⁶.

⁶ Sulle altre notazioni relative al collegio dei revisori dei conti si rinvia al paragrafo 4.1.

2.5.4. Con deliberazione in data 20.XII.96 il Comitato portuale ha provveduto alla nomina a termine del Segretariato Generale nella persona di un esperto di comprovata qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla legge di riordino della legislazione in materia portuale⁷, come prescrive l'art. 10, c. 2 della legge n. 84/1994.

Detto incarico ha la durata di quattro anni a decorrere dal 23 dicembre 1996 ed è rinnovabile per un altro quadriennio.

Peraltro è stabilito che l'incarico stesso cessa entro tre mesi dalla nomina del nuovo Presidente in tutti i casi in cui, per qualsiasi motivo, il Presidente in carica all'atto della nomina dovesse decadere e tale automatismo è stato posto in correlazione con il (ritenuto) carattere fiduciario sotteso alla scelta operata dal Presidente in ordine alla proposta di nomina formulata al Comitato portuale.

Quanto alle attribuzioni del Segretario generale, indicate nell'art. 10, c. 4 della legge di riordino, si rinvia alle perplessità espresse nel precedente paragrafo 2.5.2.

2.5.5. La spesa relativa agli organi istituzionali.

Dai documenti di bilancio emerge una spesa complessiva di 414,88 milioni per il 1996 (463 milioni per il 1995), di 315,5 milioni per il 1997 e di 576,5 milioni per il 1998, pari, rispettivamente, all'1,36%, all'1% circa e al 1,91% della complessiva spesa corrente (1,78% nel 1995), aliquote che denotano un livello di costo accettabile.

Sulla maggiore spesa relativa al 1996 ha influito l'indennità corrisposta per i primi 9 mesi al Commissario aggiunto (108 milioni)⁸, pari ai 3/4 circa di quella del Commissario (144,45 milioni), corrispondente al trattamento eco-

⁷ Trattasi di un docente universitario in diritto della navigazione.

⁸ Al vice presidente non è corrisposta alcuna indennità di carica, ma solo il gettone di presenza.

nomico iniziale del direttore generale, maggiorato del 20% ai sensi del decreto del Ministro della marina mercantile emanato il 5 ottobre 1984 nei confronti dei presidenti di tutti gli enti portuali.⁹

Nel 1998 l'aumento è da rapportare all'accresciuto compenso spettante ai membri del Collegio dei revisori dei conti e all'avvenuta determinazione del gettone di presenza - pari a L. 200.000 - corrisposto anche in conto 1997.

Al Presidente è stata liquidata un'indennità di carica pari a quella del Commissario; in particolare, della spesa complessiva per il 1997 di 315,5 milioni l'onere complessivo concernente il Presidente è stato di 253,4 milioni - comprensiva anche di quella relativa a spese per missioni all'estero - mentre i residui 62,1 milioni hanno costituito l'onere relativo ai membri del collegio di revisione, compreso il rimborso delle spese di viaggio: al presidente di detto collegio nel biennio 1996-1997 sono stati corrisposti 9,36 milioni annui lordi e 7,8 milioni ai revisori in base alla nota ministeriale del 9 febbraio 1996 confermativa della misura dei compensi corrisposti in precedenza, in attesa della applicazione dell'art. 7, c. 2 della legge di riordino. (Nel 1998, rispettivamente, 13,5 milioni circa e 11,2 milioni)¹⁰.

E' quivi invero stabilito che gli emolumenti del presidente e dei componenti del collegio dei revisori dei conti, nonché i gettoni di presenza dei componenti del comitato portuale sono determinati dal comitato stesso entro i limiti massimi stabiliti in relazione alla classificazione di ciascun porto con decreto

⁹ Gli emolumenti del direttore generale scontavano una maggiorazione del 25,5% di quelli corrisposti ai dirigenti.

¹⁰ Detta maggiorazione è scaturita dal decreto del 31 dicembre 1997 del Ministro vigilante, che ha disposto una maggiorazione del 44% dell'indennità di carica dei componenti del collegio dei revisori di tutte le autorità portuali. Questa è aumentata del 20% per i presidenti ed è fissata al 20% per i componenti supplenti.

del Ministro vigilante che non ha ancora ottemperato a detta classificazione come prescrive l'art. 4, c. 5 della L. n. 84.

Quanto ai componenti del Comitato portuale, non è stato corrisposto nel 1997 alcun gettone di presenza, neppure a titolo provvisorio e salvo conguaglio (e così per il magistrato della Corte).

Con deliberazione del Comitato n. 13 del 4 aprile 1997 è stato determinato in lire 170 milioni annui il compenso annuo da corrispondere in 14 mensilità posticipate di pari ammontare al Segretario generale, rivalutato secondo gli indici ISTAT di svalutazione monetaria, al lordo di oneri e ritenute di legge e al netto del rimborso di spese di viaggio, vitto e alloggio sostenute nello svolgimento di attività inerenti alla funzione, liquidate nella misura prevista per i dirigenti apicali dell'Ente.

2.6. La programmazione operativa.

2.6.1. L'attuazione del piano operativo triennale 1996-1998.

Con deliberazione in data 15 luglio 1998 il Comitato portuale ha varato il documento di programmazione relativo agli obiettivi e agli interventi prefigurati in ordine al triennio 1999-2001.

Il precedente piano triennale (1996-1998) elaborato dall'Amministratore straordinario in attuazione dell'art. 9, c. 3, lett. a) della legge di riordino, non ha avuto gli aggiornamenti annuali previsti dalla legge stessa a motivo - secondo l'Ente - della stessa impostazione di fondo del piano, della temporalità attribuita dal legislatore alla gestione commissariale - e perciò della sua rilevanza essenziale in riguardo alla indicazione degli interventi di carattere amministrativo, organizzativo ed operativo.

Tuttavia una qualche strategia di sviluppo delle attività portuali era stata ivi prefigurata, e solo taluni interventi, all'uopo previsti, hanno trovato avvio. Trattasi in particolare del programma di manutenzione straordinaria delle aree e delle banchine portuali (avviato nel 1997), dell'attuazione delle opere di dragaggio dei fondali (avviato nel 1997), del ridisegno logistico degli attuali insediamenti produttivi connessi con le attività portuali, del completamento dei lavori di ristrutturazione del Molo Flavio Gioia da destinare a contenitori (rifinanziato nel 1997) e del completamento del terminal contenitori (compresi gli espropri e lo spostamento del fascio dei binari).

2.6.2. Il nuovo documento di programmazione.

Premessa l'articolazione in tre aree dello scalo, incentrate sul trasporto merci (zona est), sul trasporto passeggeri (zona ovest) e sulla cantieristica (zona centrale), il nuovo piano operativo triennale assume testualmente come obiettivi di fondo quelli di offrire un quadro di riferimento affidabile per le iniziative imprenditoriali, di assicurare le condizioni per la crescita dei principali settori di attività dello scalo, di consentire una migliore integrazione tra il porto e la città¹¹, nonché quello di valorizzare il ruolo strategico del porto nell'ambito della rete logistica regionale, nazionale ed europea.

In vista di tali traguardi, premessa l'analisi dell'attuale assetto del territorio portuale e delle relative attività, il Piano delinea i fattori competitivi in ciascuno dei tre indicati settori (merci, passeggeri e cantieristica) evidenziando in

¹¹ In vista di tale finalità nell'estate del 1998 è stato deliberato l'abbattimento del muro antistante il molo Beverello destinato all'imbarco per le isole e località del Golfo. Con delibera poi del Comitato in data 26 giugno 1999 è stato approvato in via di massima il progetto che prevede la liberalizzazione da ogni vincolo doganale di quella vasta zona del porto compresa tra il Molo Angioino (destinato al settore crocieristico) e il terminal destinato al cabotaggio. La realizzazione di tale progetto porrà in contatto diretto con la città quella parte del porto a vocazione turistica.

particolare, per un verso, i punti di forza che sussistono, e, per altro verso, i punti di crisi o di debolezza ed individua all'uopo le linee strategiche valevoli per ciascun comparto, nonchè le concrete direttrici di intervento.

Non si rinviene alcun cenno sia pure di larga massima sulla quantificazione finanziaria relativa ai singoli interventi e, quanto alla copertura, il documento fa leva genericamente su fonti pubbliche e su investimenti di soggetti privati, le prime indicate in stanziamenti dello Stato (Ministeri lavori pubblici, trasporti e navigazione, nonchè tesoro e bilancio), dell'Unione Europea e della stessa Autorità portuale, in quest'ultima ipotesi da disporre con valutazione "caso per caso" e per lavori urgenti ma di importo non elevato.

Gli investimenti di soggetti privati dovrebbero assicurare - per contro - l'attuazione di lavori più impegnativi mediante "il ricorso a schemi di project financing", dei quali non viene delineata alcuna modalità operativa, nemmeno quella prevista dalle disposizioni recate dall'art. 18, c. 4 e 5 della legge di riordino, per le quali in ordine alle iniziative di maggiore rilevanza le autorità portuali possono concludere accordi sostitutivi della concessione demaniale, e questi ultimi possono comprendere anche la realizzazione di spese infrastrutturali.

Quanto al grado di attivazione degli interventi infrastrutturali¹², giova poi sottolineare che il documento di programmazione distingue i medesimi in due

¹² Per il settore commerciale trattasi in particolare del completamento del nuovo fuso dei binari per le manovre ferroviarie, dei lavori sul molo Flavio Gioia di levante e Calata Granili, del completamento e collegamento nuova Darsena. Per il settore passeggeri e cabotaggio, trattasi della realizzazione del Nuovo Terminal per il Golfo e di quello per traghetti di cabotaggio nazionale e internazionale e dei lavori di potenziamento del terminal crocieristico. I lavori poi attinenti all'attività cantieristica sono diretti al completamento di talune banchine, al ripristino del bacino n. 3 e alla infrastrutturazione, ammodernamento e adeguamento funzionale delle banchine in atto destinate alle riparazioni navali.

categorie, quelli che possono essere attuati senza modifiche al piano regolatore portuale e quelli che richiedono una variante a detto piano; anzi sotto tale riflesso, è ivi stesso asserito che il Piano operativo 1999-2001 rappresenta un momento di raccordo tra il Piano 1996-1998 e un nuovo piano regolatore portuale.

Complessivamente il documento in esame indica una serie di interventi che paiono coerenti con il disegno strategico delineato, ma non offre al contempo anche la specificazione - tra quelli previsti - degli interventi che, muniti di finanziamento già assentito o in corso di definizione, hanno pieno titolo a dare corpo ad un piano che la legge qualifica "operativo" e non perciò di studio o di programmazione generale¹³.

Tale connotato, che rende il piano uno strumento prioritariamente d'intervento, pare alla Corte sempre attuale e non superato per effetto dalla disposizione dell'art. 8 bis, lett. e) del D.L. n. 457/1997, introdotto con la legge di conversione n. 30 del 27 febbraio 1998, abrogativo della disposizione dell'art. 7, c. 3, lett. b) della legge di riordino che prescriveva al Ministro dei trasporti e della navigazione la revoca del mandato del presidente e lo scioglimento del comitato portuale nell'ipotesi che non risultassero "conseguiti gli obiettivi del piano" operativo triennale.

2.7. Il piano regolatore portuale: prime iniziative di adeguamento.

¹³ Tale carenza è stata riscontrata dalla Corte anche in ordine al piano operativo triennale di altre autorità portuali, mentre solo talune di queste hanno avuto cura di articolare gli interventi previsti in interventi muniti di finanziamento o di affidamento in tal senso ovvero di procedimento volto al finanziamento ovvero ancora muniti di mera quantificazione delle risorse (non ancora nè conseguite nè richieste), specificando poi quali interventi ritenuti strategici in sede di piano non consentivano ancora nemmeno una previsione di larga massima dell'entità delle risorse richieste.

Per effetto dell'art. 27, c. 3 della legge di riordino il piano regolatore portuale, a suo tempo approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici del 22 aprile 1958, continua ad esplicare efficacia fino a che non sarà aggiornato secondo la disciplina recata dall'art. 5 della stessa legge di riordino.

Con tale piano era stata prevista la realizzazione di una darsena da adibire al traffico di combustili, nonchè di altre darsene da adibire esclusivamente al traffico petroli, grazie anche alla costruzione di un pontile destinato all'accosto di grandi petroliere.

L'Ente ha giudicato problematica la rispondenza di detto strumento urbanistico alle esigenze attuali e tuttavia ha ritenuto di rinviare la redazione di un organico nuovo piano regolatore portuale, anticipandone per contro solo taluni contenuti, nella prospettiva della apertura del porto alla città.

A tale fine era stato conferito incarico ad esperto universitario di effettuare uno studio urbanistico-territoriale (propedeutico alla redazione del nuovo piano regolatore portuale) avente come oggetto il rapporto tra la viabilità esistente e quella necessaria all'apertura del varco Angioino alla città, in un quadro di trasformazioni comprensivo di tutte le aree in prospettiva destinate al trasporto e ai servizi per i passeggeri.

A detto esperto era stata altresì affidata la progettazione di massima per la ridefinizione degli spazi interni della Stazione marittima, la realizzazione della nuova stazione alla calata Beverelli, il ridisegno del sistema degli accessi, dei parcheggi e della viabilità interna all'area portuale, con obbligo di corredare il progetto con uno studio di fattibilità indicativo dei costi, dei tempi e delle procedure necessarie alla realizzazione degli interventi.

Con delibera del Comitato in data 6 ottobre 1998 sono state approvate le linee-guida per la redazione del piano regolatore portuale, trasfuse poi in ap-

posita convenzione stipulata con il Consorzio ARPA (Università degli studi Federico II, Unione degli industriali e Banco di Napoli).

2.8. L'espansione dell'attività portuale nel triennio 1996-1998.

2.8.1. L'andamento dei traffici commerciali si sintetizza in un aumento da 12,6 milioni di tonnellate (1995) a 13,3 milioni (1997), come risulta dal cennato Piano operativo triennale e a 14,5 milioni (1998), secondo dati contenuti nella relazione al consuntivo redatta dal collegio dei revisori dei conti¹⁴.

Tale incremento globale trae origine dall'espansione dei traffici relativi alle rinfuse solide e alle altre merci e dalla riduzione della movimentazione dei rifornimenti idrici e di altre rinfuse liquide (non però dei prodotti petroliferi, per i quali si registra un +22,8%).

Quanto in particolare al traffico dei containers, l'incremento nel triennio è stato del 48,6% (19,1% nel 1996, 21,5% nel 1997 e 8% nel 1998), calcolato in T.E.U. (che sono risultati 299.144 nel 1997, con collocazione del porto di Napoli al 18° posto della graduatoria dei principali porti europei redatta dal Ministero dei trasporti).

28.2. Nel comparto del trasporto passeggeri si registrano incrementi in tutti i segmenti (tranne il cabotaggio), specialmente nel traffico del golfo (+6% nel 1996 e +7,4% nel 1997, con 5,8 milioni di passeggeri in tale anno).

Il movimento crocieristico ha registrato un balzo nel 1997 (+33,7%), passato da 331.328 a 430.506 crocieristi.

¹⁴ Poichè la movimentazione nazionale di merci trasportate per via marittima nel 1998 - secondo dati provvisori ISTAT indicati dal Presidente dell'Assoporti in sede di relazione alla 38^ Assemblea Generale - è risultata di 475 milioni di tonnellate (+3,5% rispetto al 1997), l'apporto a detto risultato è stato assicurato in ragione del 3% dalla movimentazione del porto di Napoli.

Complessivamente il traffico passeggeri è aumentato da 6,09 milioni (1995) a 6,85 milioni (1997).

2.8.3. Sul versante della cantieristica, premesso il declino negli ultimi venti anni delle costruzioni navali, l'attuale offerta attiene solo a servizi di riparazione navale da parte di numerose aziende specializzate, talune - attesta l'Ente - molto dinamiche e con notevole tasso di competitività, grazie alla capacità di adattamento dimostrata e nonostante l'impiego di attrezzature non raramente obsolete.

E' carente peraltro - secondo l'Ente - un sistema interaziendale in grado di attrarre con continuità significativi volumi di commesse e tuttavia è stata registrata una media di circa 10 navi al giorno in sosta per lavori nel porto di Napoli, per periodi che variano fra i 30 e i 60 giorni.

Nel piano operativo triennale è dedicato specifico spazio all'esigenza della razionalizzazione delle aree di banchine destinate alla cantieristica (cfr. nota 12) e della riconversione e potenziamento delle imprese mediante investimenti in attrezzature tecnologicamente avanzate.

3. La gestione dell'apparato

3.1. *Le risorse umane*

3.1.1 *L'organico della Segreteria tecnico-operativa*

L'art. 7, c. 1 della legge di riordino - come anticipato - dispone che il segretariato generale è organo dell'autorità portuale e l'art. 10, c. 1 specifica che il segretariato generale è composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa.

Il Comitato portuale - mentre, come già indicato nel paragrafo 2.4.4., ha deliberato nella sua prima riunione (20 dicembre 1996) la nomina del Segretario Generale - ha provveduto a deliberare, in via definitiva, su proposta del presidente, sentito il Segretario Generale, l'organico della Segreteria tecnico-operativa, come prescrive l'art. 9, c. 3, lett. i) della legge di riordino, soltanto in data 11.1.1999.

Ha trovato perciò attuazione con molto ritardo la segnalazione della Corte effettuata nel precedente referto (cfr. paragrafo 6) che, cioè, "appena realizzatasi la normalizzazione degli organi di amministrazione, sia attribuito un ruolo prioritario al completamento degli organi mediante la nomina del Segretario Generale e la costituzione della segreteria tecnico-operativa."

In tale sede la Corte aveva altresì ritenuto di richiamare l'attenzione dell'Ente sul significato precipuo dell'obbligo previsto nello stesso art. 9, c. 3, lett. i) concernente la relazione illustrativa delle esigenze di funzionalità cui deve corrispondere l'organico di detta segreteria, sottolineando in proposito il rispetto del sotteso "fondamentale canone dell'efficienza", che non giustificerebbe la formazione di megastrutture".

In realtà, successivamente al referto di questa Corte (9 luglio 1996), in data 23 dicembre 1997 il Comitato portuale aveva con deliberazione n. 60 rite-