infortuni e la salvaguardia degli standard di igiene nei luoghi di lavoro e la conseguente attività di polizia amministrativa.

Ai sensi dell'art. 4 del D.Lvo 626/94 è stato designato il responsabile del Servizio di prevenzione e protezione aziendale con delibera n. 4/96.

L'Autorità, altresì, provvede, mediante convenzione con il Ministero dei lavori pubblici alla manutenzione delle parti comuni in ambito portuale, con particolare riguardo ai fondali, affidando i lavori in concessione a seguito di pubblica gara, nonché all'affidamento e al controllo della fornitura dei servizi di interesse generale.

I limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di La Spezia non sono stati modificati rispetto a quelli individuati con Decreto 6 aprile 1994 del Ministro dei Trasporti e della Navigazione nelle aree demaniali marittime, nelle opere portuali e negli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di costa che va dalla località Punta del Varignano alla località Punta di Calandrello.

3. – Il potere regolamentare.

Strettamente collegato agli aspetti ordinamentali è il potere di regolamento attribuito dalla legge alle autorità portuali in materia di contabilità. L'autorità portuale di La Spezia ha deliberato il proprio regolamento di contabilità con delibera 1/98 del 9.2.98 approvato - con la riserva dell'inserimento nel testo di alcune modifiche ed interpretazioni – dal Ministero dei trasporti e della navigazione in data 30.10.98, e modificato nel senso richiesto dall'Autorità Ministeriale, con delibera 11/99 del 17.3.99. Detto regolamento, peraltro, dovrà essere modificato in applicazione dell'art. 1, comma 3 della legge 208/1999 che fa obbligo a tutti gli Enti pubblici di adeguare il proprio sistema di contabilità a quello statale[4]. Per quanto riguarda, poi, la disciplina contrattuale per gli appalti di lavori

[4] Infatti destinatari della normativa di cui all'art. 3 della legge succitata sono, come ratificato da ultimo dalla circolare 11.12.2000 n. 35 del Ministero del tesoro, tutti gli enti pubblici ad eccezione di quelli di cui alla legge 20.3.75 n. 70, tra i quali non è compresa l'Autorità Portuale.

pubblici e per le forniture di beni e servizi, l'Autorità ha rinviato in sede regolamentare alla vigente normativa che disciplina la materia. Va, infine, segnalata l'adozione, da parte del Comitato Portuale di La Spezia, di un regolamento per disciplinare lo svolgimento delle proprie attività in applicazione dell'art. 9, comma 4 della legge di riordino.

4. – La programmazione ed il referto sull'attività. In particolare: il Piano Operativo triennale ed il Piano Regolatore portuale

L'Autorità portuale pone le linee del proprio operato mediante due strumenti programmatici: il Piano operativo triennale ed il Piano Regolatore portuale. Il primo documento, adottato con delibera n. 6 del 4.3.1995 dal Commissario, è stato aggiornato il 23.1.1997 ed integrato il 20.1.99 ed il 29.2.2000 con delibere del Comitato portuale rispettivamente n.6/99 e 1/2000.

Gli aspetti più significativi del POT sono: il supporto alla cantieristica; l'agevolazione allo sviluppo della nautica; lo sviluppo del porto commerciale; la promozione del traffico crocieristico; la politica tariffaria ispirata alla competitività; il sostegno e lo sviluppo dei trasporti a mezzo rotaie; iniziative per i dragaggi. Quanto alle opere di grande infrastrutturazione, il POT mira ad uno sviluppo del porto commerciale ed alla restituzione della zona più antica del Porto, alla cittadinanza.

Nell'ambito di questo secondo obiettivo, nel 1999 è stato approvato il progetto di ampliamento e consolidamento del molo Garibaldi, finanziato in parte dallo Stato ed in parte dall'Ente stesso. Sempre nel '99 è stata appaltata alle Cooperative Muratori Cementisti di Ravenna, la realizzazione della banchina di riva dello sporgente di Levante (Terminal Ravano), mentre stanno per giungere a conclusione i lavori di riassetto del piano terra dell'edificio sede dell'autorità portuale dove verranno allocati gli uffici del Dipartimento tecnico e quelli del Demanio.

Correlato al Piano operativo triennale è il Piano regolatore. Se, infatti, il POT, per espresse disposizione di legge, concerne le "strategie di sviluppo

delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati", il piano regolatore portuale è uno degli strumenti attraverso i quali si realizza la politica portuale stessa.

Detto piano determina l'ambito e l'assetto complessivo del porto e ne individua le caratteristiche e le destinazioni funzionali; competente all'adozione dello strumento è il Comitato portuale d'intesa con il comune o i comuni interessati: è demandata al Segretario Generale dell'autorità portuale la sua elaborazione (art. 10 della suddetta legge 84/94).

Il nuovo PRP, deliberato alla fine del '99 è ancora in attesa di definizione per l'esigenza di concretizzare le intese tra autorità portuali ed Enti locali e per identificare linee di sviluppo che permettano, da una parte, di salvaguardare il rapporto con la città e, dall'altra, di attrezzare nuove aree al servizio delle merci e dei traffici senza trascurare due importanti settori come quello delle crociere e quello della nautica da diporto, per i quali esistono, secondo l'ente, importanti segnali di potenzialità e sviluppo, che saranno favoriti dalla realizzazione di una stazione marittima per passeggeri nella zona di Calata Paita, dove sono stati recuperati preziosi spazi a terra con la demolizione di un grosso silos granaio, completata nell'aprile del 2000.

In ordine, infine, alla relazione annuale, è da precisare che il documento di referto per l'anno 1999 è stato approvato dal Comitato Direttivo con la delibera 19.4.2000 n. 13, e quello relativo dell'anno 2000, con delibera 4.5.2001 n. 9.

5. - Gli organi dell'Autorità portuale.

Ai sensi dell'art. 7 della legge di riordino, sono organi dell'autorità portuale il presidente, il Comitato Portuale il Segretariato Generale ed il Collegio dei revisori dei conti.

5.1. - Il Presidente.

Il Presidente è nominato con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione, previa intesa con la regione interessata, nell'ambito di una terna di esperti dell'economia dei trasporti e portuale. Nel rimandare all'art. 8 della legge di riordino, come modificato dalla legge 647/1996 per quanto riguarda la normativa relativa alla nomina ed alle competenze del Presidente, si precisa che il Presidente dell'autorità Portuale di La Spezia, è stato riconfermato con DM 15.3.2001.

Con DM 1.7.97 al Presidente dell'Autorità Portuale è stata assegnata, in via provvisoria e salvo conguaglio, una indennità lorda pari al trattamento economico del Segretario Generale, maggiorata del 30%.

5.2. - Il Comitato Portuale

Il Comitato Portuale, la cui costituzione ed i cui compiti sono previsti dall'art. 9 della già citata legge di riordino e successive modificazioni alla quale si rimanda, è stato rinnovato con delibera 11.4.2001 n. 3, dopo il completamento del procedimento di designazione e di nomina dei componenti. Tra essi figurano i membri di diritto, i rappresentanti delle categorie produttive ed i rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti nel porto.

Con delibere del Comitato portuale 17.4.97 n. 16, ai componenti del Comitato Portuale è stato attribuito un gettone di presenza, per la partecipazione alle riunioni dell'organo collegiale, di Lire 100.000 lorde. [5]

5.3. - Il Collegio dei revisori

Il Collegio dei revisori (art. 11 della legge 84/94) è stato nominato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 15.1.96 per un quadriennio: i suoi componenti, già membri del collegio dell'Azienda

[5] Aggiornato in lire 150.000 con delibera n. 8 del 4.5.2001 a decorrere da tale ultima data.

Meccanica, hanno opportunamente messo a frutto la propria conoscenza della situazione ambientale e dei problemi dell'autorità portuale. I compensi dei revisori risultano determinati sulla base del DM 6.2.1996, aggiornato con DM 31.12.97, che prevede per il Presidente del Collegio, un compenso lordo di Lire 10.368.000, per il Presidente supplente un compenso di Lire 2.074.000, per i membri effettivi di Lire 8.640.000 e per i supplenti Lire 1.728.000.

6. - La struttura dell'Autorità portuale e relativi costi.

6.1. Con delibera 3.1.1996 n. 1, il Comitato ha deliberato la nomina del Segretario Generale, nella persona del precedente Direttore dell'Azienda e già Segretario Generale della gestione Commissariale il quale a giudizio del Comitato stesso aveva dimostrato esperienza e capacità nella fase transitoria di avvio dell'Autorità Portuale e della attuazione delle privatizzazioni. Il trattamento economico è stato rapportato, con il contratto di diritto privato stipulato il 5 ottobre dello stesso anno, al coefficiente iniziale dei dirigenti d'azienda industriale maggiorato del 2,55%, secondo il vigente contratto CIDA e con il regime previdenziale INPDAI. Tale trattamento è risultato pari a Lire 12.608.421 lorde per 14 mensilità. Il rapporto a tempo determinato (1996-2000) rinnovabile per una sola volta, è stato prorogato fino alla costituzione del Nuovo Comitato Portuale (luglio 2001)[6].

6.2. Il Segretario generale si avvale della segreteria tecnico-operativa, costituita con deliberazione dell'allora Commissario dell'Autorità del 19.9.1995 n. 32: egli è il solo dirigente della struttura, articolata in 3 dipartimenti (Amministrativo, Tecnico ed Affari Generali e personali) ai quali è preposto un responsabile con qualifica di funzionario. Nel rimandare alla precedente relazione per l'esame delle competenze dei tre dipartimenti, si precisa che, al

[6] Il nuovo Segretario Generale è stato nominato ed assumerà le funzioni il 1° agosto 2001.

31.12.2000, la pianta organica oltre al Segretario Generale ed ai 17 dipendenti in esubero di cui 14 in distacco presso le imprese portuali e 3 a disposizione, risulta definitivamente fissata in numero di 24 dipendenti.

Il costo complessivo del personale in attività di servizio è stato, nel 1999 di £. 3.944 milioni e nel 2000 di £. 4.129 milioni. La variazione percentuale (+ 4,7%) deriva in minima parte dall'aumento delle voci stipendiali ed essenzialmente dall'incremento della spesa per il trattamento di fine rapporto (dimissioni di una unità di personale).

(in milioni di lire)

Costo globale del personale	**1999**	**2000**
a) Stipendi ed altri assegni fissi		
Emolumenti fissi al personale dipendente	2.150	2.243
Prestazioni straordinarie al personale dipendente	165	182
Emolumenti variabili	305	272
Spese per viaggi e missioni	62	91
Altri oneri per il personale	79	75
Contributi di liberalità ad associazioni dipendenti	12	15
Spese per frequenza corsi	38	13
Oneri previdenziali ed assistenziali	800	784
Trattamento fine rapporto e per dimissioni volontarie	129	227
Totale	3.740	3.902
b) Benefici previdenziali		
Accantonamento trattamento fine rapporto	204	227
Totale a+b	3.944	4.129

Entrate correnti	17.247	17.863
Spese correnti	12.674	13.584
24 unità personale/entrate	0,2	0,2
24 unità personale/spese	0,3	0,3
Costo medio	155,8	162,6

Dal prospetto su riportato si evince che il costo globale del personale incide nel biennio, per lo 0,2% sulle entrate correnti e per lo 0,3% sulle spese,

mentre il costo medio è aumento nel 2000 del 4,36% rispetto all'anno precedente.

Nel quadro dei costi per le strutture figurano anche le spese di consumo e servizi: nel '99 di £. 7.733 milioni e nel 2000 di £. 8.706 milioni con un incremento percentuale del 12,58% dell'ultimo anno rispetto al precedente. L'incremento di dette spese è dovuto essenzialmente agli esborsi relativi alle opere di dragaggio che sono praticamente raddoppiati.

Completa il quadro dei costi in esame la spesa relativa ai contributi aventi attinenza allo sviluppo dell'attività portuale (Tit. 1, cat. 4, cap.34) contributi che, sia nel 1999 che nel 2000 sono stati di lire 62.000.000 (il cap. 34 comprende anche altre voci). Detti importi derivano dai criteri di contribuzione fissati dall'Assoporti nei confronti di ciascuna autorità portuale in ragione di lire 200.000 per dipendente in servizio e dello 0,65% della previsione complessiva dell'entrate per canoni demaniali, proventi per tasse portuali, autorizzazioni e concessioni, raggruppate in scaglioni.

Alla base della contribuzione è da ravvisare la disposizione dell'ultimo comma dell'art. 10 della legge istitutiva, come modificato dalla successiva decretazione d'urgenza, secondo il quale, l'Assoporti costituisce la controparte delle organizzazioni sindacali in sede di negoziazione relativa al contratto nazionale di lavoro del personale delle autorità portuali.

Questo meccanismo spiega, la mancata variazione del contributo di La Spezia all'Assoporti nel biennio considerato malgrado l'attività portuale abbia registrato un notevole incremento, dato che, durante tale periodo sia l'entrata dei canoni che il numero dei dipendenti non ha subito incrementi tali da giustificare il passaggio da uno scaglione all'altro.

7. - La vigilanza e i controlli

La legge di riordino prevede la vigilanza del Ministero dei trasporti sulle autorità portuali, con limitate ipotesi di controllo-approvazione su atti (art. 12, comma 2°) e, nei casi estremi, di cui all'art. 7 comma 3°, con forme di

controllo sugli organi. Nel caso dell'autorità di La Spezia non si sono determinate ipotesi di silenzio-assenso né di controllo incidente sugli organi, tenuto conto della chiusura, in avanzo, dei consuntivi. Quanto all'ipotesi del mancato conseguimento degli obiettivi del POT, originariamente tale evento era stato assunto a causa giustificativa dello scioglimento del comitato portuale. In ragione della genericità della relativa previsione normativa e tenuto conto che l'esercizio degli indicati poteri ministeriali deve essere limitato ai casi più estremi di sostanziale fallimento della politica programmatica dell'Ente., opportunamente, con l'art. 8 bis del DL 457/97, introdotto dalla legge di conversione n. 30/1998, è stata soppressa la lettera b) dell'art. 7 comma 3° della legge 84/94.

In tema di controllo esterno, va infine ricordato quello attuato dalla Corte dei Conti ai sensi dell'art. 6, IV° comma della più volte citata legge 84/94, che nel testo originario prevedeva la presenza alle riunioni degli Organi Collegiali di un magistrato in applicazione dell'art. 12 legge 59/58; per effetto dell'art. 8 bis introdotto dalla legge n. 30/98 nel D.L. 457 del 1997, tale controllo è, ora, esercitato ai sensi dell'art.2 della stessa legge. Quanto ai controlli interni, l'autorità dovrà dare attuazione alla disciplina di cui al DL 286/1999 relativo alla istituzione di controlli interni, oltre che di verifica amministrativo-contabile anche di gestione, di valutazione della dirigenza e della realizzazione delle strategie.

Parte II
L'andamento della gestione

8. - Servizi di interesse generale ed attività autorizzativa.

A norma degli articoli 6, 16 e 18 della citata legge 84/94, l'Autorità Portuale ha provveduto a disciplinare l'autorizzazione dell'esercizio delle attività portuali.

In relazione all'art. 6 della detta legge 84 ed in base al D.M. 14.11.94 l'autorità, anche per il biennio in esame, ha provveduto alla gestione diretta, ovvero in appalto, di servizi forniti a titolo oneroso:

1) il servizio di manutenzione della rete elettrica del porto viene svolto in economia trattandosi di attività esercitata in precedenza in qualità di organizzazione portuale (artt. 23 c. 5 della legge 84/94);

2) i servizi di pulizia e raccolta rifiuti e di pulizia degli specchi d'acqua sono stati dati in appalto così come previsto da apposita convenzione con l'Amm.ne LLPP;

3) il servizio idrico del porto, completata la nuova rete idrica portuale, ed andata deserta la gara d'appalto per la fornitura dell'acqua alle navi, è stato affidato all'ACAM Azienda Municipalizzata per il servizio cittadino di fornitura d'acqua e gas, sulla base di una convenzione;

4) in ordine all'erogazione di servizi informatici e telematici l'Autorità portuale ha realizzato una rete telematica del Porto a disposizione degli operatori pubblici e privati, che attualmente gestisce direttamente,

5) per lo sviluppo dei servizi nel campo della logistica, è stata costituita la società "Infologistica La Spezia s.r.l." con la partecipazione dell'Autorità Portuale (20%), di Infologistica SPA (51%), Cassa di Risparmio della Spezia (10%) e di La Spezia Container Terminal (19%).

Le attività portuali di imbarco, sbarco e movimentazione delle merci in ambito portuale sono svolte da società private munite di licenza d'impresa ai sensi dell'art. 16 legge 84/94 (12 imprese) e concessionarie di aree ed impianti portuali a norma dell'art. 18 di detta legge (12 imprese).

La stessa Compagnia Lavoratori Portuali fin dal 1995 opera come impresa portuale di imbarchi e sbarchi in conto proprio e per conto terzi ed è, altresì, impresa concessionaria di aree e mezzi meccanici demaniali.

E' stato anche istituito il registro previsto dell'art. 68 del Codice della Navigazioni (377 iscrizioni) relativo a ditte autorizzate ad operare nel porto.

Nel 1999 sono state rilasciate 22 autorizzazioni ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/94 e 374 autorizzazioni ai sensi dell'art. 68 del codice della navigazione. Nel 2000 le autorizzazioni ai sensi dell'art. 16 sono state 12 e 377 quelle ex art. 68.

Fenomeno piuttosto frequente e quasi esclusivo del settore cantieristico è la richiesta di autorizzazioni provvisorie ex art. 68, di cui sopra per consentire ad imprese appaltatrici di singole lavorazioni o di specifici segmenti operativi, di accedere ai cantieri di lavoro. Nel corso del 2000 sono state rilasciate 124 autorizzazioni provvisorie.

Sempre nel corso del 2000 la Commissione Consultiva locale ha preso in esame, ancora una volta, il problema di un accosto pubblico in porto. La questione è stata sollecitata dall'associazione degli Agenti Marittimi del Porto in vista delle scadenze delle concessioni demaniali rilasciate alle imprese operanti in porto, ai sensi dell'art. 18, comma II° della legge 84/94. Non sono ancora state adottate soluzioni in proposito.

In mancanza del regolamento per il rilascio delle concessioni demaniali (art. 18 L. 84/94) non si è ancora provveduto alla individuazione di spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie. Al riguardo la Corte ritiene che dopo la semplificazione legislativa, contenuta nella legge 472/99, non sussistano ulteriori remore all'emanazione di detto regolamento.

9. - Privatizzazioni e dismissioni

L'art. 20 della legge di riordino prevede la dismissione delle attività operative delle Organizzazioni Portuali attraverso lo strumento della trasformazione in società private o attraverso la concessione ad imprese del

personale, dei beni, e delle infrastrutture. L'Autorità Portuale di La Spezia ha optato per questa seconda soluzione ed ha dato in concessione le aree portuali, i magazzini ed i mezzi meccanici alle Società Spetes s.p.a., Dunar s.r.l. e La Spezia container terminal s.p.a. nonché all'impresa Compagnia Lavoratori Portuali s.r.l. con provvedimenti rinnovati nel 1997 per una durata di 4 anni.

Per quanto concerne i mezzi meccanici la legge prevedeva la cessione a titolo oneroso, o in affitto delle infrastrutture o dei beni posseduti dalle organizzazioni portuali alle imprese autorizzate o concessionarie ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 84/94.

Nel maggio del 2000 l'Autorità portuale ha concordato con le ditte CLP, Speter e Porti di La Spezia, la vendita di 11 gru con pagamento rateale e conguaglio del pregresso debito (delle imprese) per canoni concessori non ancora versati. Tutti gli atti relativi alla procedura di vendita sono stati trasmessi, alle amministrazioni vigilanti, in data 30.8.2000.

All'argomento si ricollega il discorso della collocazione parziale del personale in esubero nella forma del distacco presso le società concessionarie, di cui all'art. 23 della legge di riordino:

nel 1999 il personale in esubero era costituito da 19 unità di cui 13 distaccati e 6 a disposizione. Di questi ultimi 3 sono stati utilizzati in attività di manutenzione e 3 in attività di supporto alla segreteria.

Nel 2000 il personale in soprannumero è stato di 17 unità (due dipendenti si sono dimessi): di queste 14 sono state distaccate presso imprese portuali e 3 sono rimaste a disposizione.

10. - La valorizzazione dell'area portuale con fondi dell'Unione Europea

Nel periodo 1999/2000 con i fondi della Unione Europea è stata portata a compimento la demolizione dei Silos Calata Paita e di Granai Sicilia (80% dell'ammontare degli importi necessari).

11. - Attività promozionale

Proseguendo nell'attività di promozione avviate da alcuni anni l'Autorità Portuale ha svolto, anche nel biennio in esame un'estesa azione di supporto alle politiche commerciali degli operatori del Porto, concretizzate nella partecipazione a manifestazioni di settore in Italia ed all'Estero nonché con la produzione in proprio di pubblicazioni e materiale pubblicitario ed informativo.

Di particolare importanza l'attivazione di due desks di promozione all'Estero - Svizzera e Corea - retti da rappresentanti locali.

Nel '99 è stata inaugurata una nuova rivista dei tre porti liguri sedi di Autorità Portuali (Genova - Savona - La Spezia): la rivista fa il punto sulle prospettive di sviluppo dei porti liguri approntando i dati di traffico, gli investimenti e le potenzialità dei tre scali. In sede di promozione editoriale autonoma, l'Autorità ha pubblicato il periodico informativo statistico "I numeri del Porto" inviato ad una mailing di circa mille individui di operatori selezionati in Italia ed all'Estero, comprendente notizie sull'attività commerciali, sugli investimenti e sulle delibere adottate dal Comitato Portuale.

Sempre nella stessa ottica è stato pubblicato anche per gli anni 99/2000 un yearbook relativo alla panoramica delle attività svolte all'interno del golfo spezzino con particolare riferimento alla cantieristica ed alla pianificazione portuale.

In ordine al programma di avvio dell'attività crocieristica, è stata edita, nel 2000, una pubblicazione in lingua inglese "Landing at La Spezia" che illustra le più note località turistiche della Provincia e dei luoghi più vicini.

La presenza pubblicitaria è stata assicurata con diverse inserzioni su riviste specializzate di settore italiane ed estere per la promozione del porto commerciale e della crocieristica.

Sempre a fini promozionali le Autorità Portuali hanno partecipato a manifestazioni espositive italiane ed estere che, specialmente nel 2000, sono state numerosissime.[7]

12. - Concessioni di aree e banchine.

L'art. 18 della legge 28.1.1994 n. 84 già citata, prevede che la misura minima dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare per la assegnazione di aree demaniali, sia stabilita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze. La mancata emanazione di detto decreto ha indotto l'Autorità Portuale di La Spezia ad applicare i canoni base di cui al DM 19.7.1989 aggiornati con la prevista indicizzazione Istat.

Sulla base di tali misure, per il 1999 sono state rilasciate (o rinnovate) n. 124 concessioni demaniali marittime. Nel 2000 le concessioni demaniali marittime rilasciate (o rinnovate) sono state n. 136.

La mancata emanazione del decreto di cui all'art. 18 già citato, ha prodotto una forte pressione da parte dei concessionari [8].

Inoltre, molti insediamenti che gestiscono rimessaggi per terzi, o per i propri soci, hanno chiesto il beneficio della riduzione del canone al 50% riservato dalla legge a chi effettui attività sportiva, ciò è stato concesso entro i limiti certificati dalla stessa federazione limitatamente alla zona ove si svolge tale attività.

---

[7] Per il 1999 la spesa complessiva per l'attività promozionale è stata di 385 milioni, mentre per il 2000 ha raggiunto l'importo di 619 milioni.

[8] Motivate anche dall'attesa di una eventuale revisione dei canoni demaniali marittimi, solo in parte compensabili dalle nuove normative di modifica di cui alla legge 7-12-99 n.472.

13. - Interventi per la realizzazione di opere marittime ed impianti portuali

Negli anni 1999/2000 sono state portate a compimento alcune opere di grande infrastrutturazione, progettate nel biennio precedente, oltre alle opere di ordinaria e straordinaria manutenzione, come indicate nei seguenti prospetti:

ORDINARIA/STRAORDINARIA MANUTENZIONE - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE ANNO 1999

OPERA E STATO DI AVANZAMENTO	IMPORTO IN LIRE	FINANZIAMENTO
Pavimentazione banchine Calata Paita e Molo Garibaldi (in corso di realizzazione)	882.305.404	Convenzione con Ministero LL.PP
Dragaggio accosto 10 del Molo Garibaldi	1.999.977.710	Convenzione con Ministero LL.PP
Deviazione Fosso Melara (in corso di realizzazione)	2.444.173.535	Convenzione con Ministero LL.PP
Demolizione sito cerealicolo Calata Paita e demolizione gru 13 – 20 – 11 – 12 – 14 (in corso di realizzazione)	1.516.570.231	Convenzione anno 1999 Regione Liguria
Ripristino piazzali Calata Artom (opere da appaltare)	1.701.000.000	Convenzione con Ministero LL.PP
Ripristino piazzali Molo Fornelli (opere da appaltare)	940.000.000	Convenzione anno 1998 Ministero LL.PP.
Calata Malaspina – Ristrutturazione (in corso di consegna lavori)	6.077.718.990	Cofinanziamento Autorità Portuale e Ministero LL.PP.

ANNO 2000

OPERA E STATO DI AVANZAMENTO	IMPORTO IN LIRE	FINANZIAMENTO
Pavimentazione banchine Calata Paita e Molo Garibaldi (in corso di collaudo)	vedi anno 1999 sub 1)	vedi anno 1999 sub 1)
Dragaggio accosto 10 Molo Garibaldi (in fase di collaudo)	vedi anno 1999 sub 2)	vedi anno 1999 sub 2)
Deviazione fosso Melara (in corso di ultimazione)	vedi anno 1999 sub 3)	vedi anno 1999 sub 3)
Demolizione sito cerealicolo Cala Paita e gru n. 13 – 20 – 11 – 12 – 14 (in fase di colaudo)	vedi anno 1999 sub 4)	vedi anno 1999 sub 4)
Ripristino piazzali Calate Artom e Molo Fornelli (gare in fase di espletamento)	2.900.000.000	Convenzione con Ministero LL.PP. anno 1999
Ristrutturazione Calate Malaspina (in corso d'opera)	Vedi anno 1999 sub 7)	Vedi anno 1999 sub 7)
Ampliamento e consolidamento Molo Garibaldi (in corso d'asta)	60.000.000.000	Fondi 4/3/98 e Autorità Portuale
Rifacimento cinta doganale portuale (in corso d'opera)	1.000.000.000	Fondi propri

I lavori sono stati effettuati tramite licitazione privata od asta pubblica con l'applicazione dei criteri dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 21 comma 1 bis della legge 11 febbraio 1994 n.109 (un'asta pubblica e cinque licitazioni private).

A seguito di quanto concordato con l'ufficio del territorio, il Comitato Portuale, il 28 aprile 1999 ha deliberato la demolizione di alcuni edifici demaniali fatiscenti ubicati su aree portuali da recuperare per le esigenze dei traffici.

A tale decisione è seguita, nel 2000, la demolizione dell'Ufficio doganale di Porta Rocca.[9]

14. - Il lavoro portuale

La locale Compagnia lavoratori portuali è stata trasformata in s.r.l. in data 22.12.94 (omologazione del Tribunale 25.1.95). La Compagnia è regolarmente iscritta alla Camera di Commercio ed il capitale sociale è stato interamente versato e sottoscritto; le unità transitate, 87, sono tutte impiegabili in attività lavorativa.

Sempre in base all'art. 21 della legge di riordino è stata costituita (11.11.95) la Società Olp service s.r.l. con un organico di 12 persone (79 nel 2000) allo scopo di fornire mere prestazioni di lavoro. All'entrata in vigore della legge 23.12.96 n. 647, che operava una profonda modifica dell'art. 17 (lettera a) della legge di riordino, con riguardo alla disciplina della fornitura del lavoro portuale, l'A.P. ha cercato di promuovere la costituzione del consorzio volontario aperto alle imprese. Nonostante la disponibilità della maggioranza delle imprese e la redazione di un progetto di statuto e di regolamento, l'iniziativa non è andata in porto per il mancato accordo sulla determinazione del costo delle prestazioni del personale. La

---

[9] L'autorità portuale ha trasmesso le schede relative alle opere effettuate, inviate al Ministero dei lavori pubblici nell'ambito di un indagine intersettoriale da questo svolta.

costituzione dell'Agenzia per l'erogazione di una prestazione di mano d'opera (art. 17 lettera b) non è stata ritenuta attuabile.

Per quanto concerne il personale in mobilità dell'autorità portuale, si precisa che con delibera Presidenziale 26.3.97 n. 97 sono state impiegate presso le imprese n. 14 unità e con D.P. 18.12.98 n. 78, ne sono state impiegate 8.

15. - I traffici del Porto

Alcuni brevi cenni sono necessari a completamento della parte relativa alla gestione, per quanto attiene allo sviluppo dei traffici del porto ed al suo trend economico, come indicate dalla stessa autorità.

Nel 1999 il traffico contenitori ha raggiunto 843 mila teus con un incremento del 15% sull'anno precedente, incremento che si è ridimensionato (7,9% con 910 mila teus) nell'anno successivo.

Il tonnellaggio globale ha superato la soglia di 15 milioni di tonnellate nel '99 (+10% dell'anno precedente) e di 16,5 tonnellate nel 2000 (+8 % rispetto al '99) grazie principalmente al tasso di crescita delle merci containerizzate e delle rinfuse liquide. Queste ultime hanno raggiunto nel primo anno del biennio in esame un totale di 3,84 milioni di tonnellate (+10,9% di incremento) e nel secondo anno un totale di 4,9 milioni di tonnellate con un aumento del 27,5% grazie anche all'espansione delle importazioni di gas liquido. I prodotti raffinati come gli oli combustibili sono stati nel '99 1,73 milioni di tonnellate e 2,7 milioni nel 2000, con un incremento del 31,2%. Le rinfuse solide sono diminuite in entrambi gli anni con una flessione che interessa quasi tutto il comparto e, in particolare il carbone.

Risultati positivi anche per le merci containerizzate (8,86 milioni di tonnellate nel '99 e 8,90 milioni di tonnellate nel 2000) e per i contenitori movimentati a mezzo ferrovie (256.231 teus nel '99 e 254.683 teus nel 2000).