60/2002), non sono stati minimamente percepiti - né è stata escussa la garanzia fideiussoria - ed anzi tale inadempimento della Società affittuaria si è protratto anche nel 2002, giacché essa sostiene di non avere alcuna posizione debitoria nei confronti dell'ente ed anzi di essere in posizione creditoria per asseriti danni subiti. A nulla è valsa la proposta a cui è pervenuta nel marzo 2002 una commissione appositamente nominata dal Comitato portuale per la valutazione delle motivazioni addotte dalla G.T.C., commissione che, dopo aver operato in contraddittorio con la controparte, aveva riconosciuto parzialmente fondate le tesi di quest'ultima e perciò aveva formulato un'ipotesi di componimento della vertenza e tuttavia anche la proposta di riduzione del credito vantato dall'ente ha incontrato l'indisponibilità della medesima Società.

Deve quindi rilevarsi che tutto ciò ha comportato considerevoli minori introiti della gestione finanziaria, traducendosi in mera annotazione contabile di corrispondenti residui attivi in via di progressiva dilatazione ed anche di sempre più dubbia riscossione, atteso il tempo trascorso.

B) Si deve premettere che la mutata composizione del compendio aziendale - che ha sicuramente incrementato la consistenza del patrimonio dell'Autorità - non può essere valutata positivamente sotto il profilo del maggior valore assunto da detti beni strumentali di nuova acquisizione. Il contratto di affitto di ramo d'azienda - già individuato come strumento per la dismissione delle attività operative e dei relativi beni strumentali - dopo l'attuata sostituzione di questi ultimi, non appare più in linea con la legge n. 84/1994, in quanto in concreto risulta finalizzato alla gestione dei nuovi beni acquistati dall' Autorità portuale.

Il miglioramento e potenziamento del ramo di azienda conseguente ai nuovi investimenti, in definitiva è venuto ad assumere la valenza di strumento per l'ordinaria gestione, sia pure in via indiretta, di attività che la legge preclude alle Autorità portuali.

Sotto l'aspetto economico-finanziario, poi, la sostituzione di vecchie grues fisse (presumibilmente completamente ammortizzate) con le nuove grues mobili (di valore di mercato considerevolmente maggiore e di

superiore redditività di esercizio) avrebbe richiesto una profonda modificazione del contratto per ricondurlo ad equità, specie per quanto riguarda l'entità del canone, ovvero, alternativamente, avrebbe dovuto determinare lo scioglimento del contratto stesso (artt. 1467 e 1623 cod. civ.).

Solo recentemente, a seguito dei reiterati rilievi dell'organo interno di controllo ed anche della relazione resa dalla suaccennata commissione al Comitato portuale, l'Autorità ha rivolto (31 agosto e 26 ottobre 2002) un ulteriore formale invito alla Società per la definizione dell'intera problematica, minacciando la risoluzione del contratto e la cessione dei mezzi meccanici a terzi, mediante procedura di gara comunitaria.

Da ultimo, risulta che in data 25 novembre 2002 la Soc. G.T.C. ha notificato all'Autorità portuale richiesta di giudizio arbitrale - come contemplato dal contratto del 1998 - per la definizione delle partite dare/avere nei rapporti tra i contraenti.

In relazione a detta iniziativa della controparte, l'Autorità ha avanzato a sua volta, in via riconvenzionale, domanda per l'immediato pagamento dei canoni pregressi, l'aumento degli stessi, il riconoscimento dei danni subìti e la risoluzione del contratto per inadempimento dell'affittuaria.

Ha altresì comunicato che, in vista della scadenza del contratto nel corso del corrente anno 2003 e della prossima attuazione degli artt. 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994, si stanno predisponendo gli adempimenti per la cessione dei mezzi di cui trattasi con procedura ad evidenza pubblica ad imprese da autorizzare per il loro esercizio all'interno dello scalo per attività portuali.

A conclusione di quanto esposto, non può che riaffermarsi l'urgenza e la cogente necessità di una radicale riconsiderazione dell'assetto attuale della gestione operativa dei mezzi meccanici pervenuti all'Autorità dalla precedente Organizzazione portuale e comunque di adottare i provvedimenti occorrenti per l'affidamento a terzi delle attività imprenditoriali cui tali mezzi sono funzionalmente collegati, nonché tutte le misure, anche giudiziarie,

necessarie per tutelare le consistenti aspettative dell'ente che non hanno trovato finora alcuna realizzazione.

Altra iniziativa dismissoria ha riguardato le partecipazioni ad una società preesistente all'istituzione dell'Autorità portuale: la Central Area Terminal S.p.A. che si occupava dello studio, della progettazione e della realizzazione del porto di Civitavecchia.

In tale società era entrato a suo tempo il Consorzio autonomo del porto, con quote per L. 300.000.000. Non essendo più possibile all'Autorità essere azionista di tale tipo di società (art. 6, comma 5 della legge n. 84/1994) il Comitato portuale aveva deliberato (22 gennaio 1996) di dare mandato alla Segreteria dell'ente di uscire dall'ambito sociale e di recuperare le somme impiegate. Furono quindi attivate le procedure per la dismissione, ma questa non ebbe luogo perchè la società stessa era stata posta in liquidazione. In più fasi l'Autorità ha potuto incassare L. 158.505.000.

In base alle operazioni di liquidazione è risultato che l'Autorità ha diritto, oltre a quanto già percepito, ad un ulteriore credito di L. 47.804.400 (giusta piano di riparto finale).

Di conseguenza sarà eliminata nell'esercizio 2002 la partecipazione iscritta nell'attivo patrimoniale.

Il suddetto importo di L. 158.505.000 è stato riportato nelle sopravvenienze attive; non appena conclusa la realizzazione del credito residuo predetto, saranno apportate le opportune rettifiche dello stato patrimoniale e relativa cancellazione.

8.2 Le società partecipate

L'Autorità portuale, avvalendosi della facoltà prevista dall'art. 6, comma 6 della legge n. 84 [16] ha assunto partecipazioni in alcune società:

- Centro Merci Orte S.p.A. La società si occupa della realizzazione di un centro intermodale nel territorio del Comune di Orte, con riflessi verso il porto di Civitavecchia delle merci da movimentare. Di tale società l'Autorità portuale possiede 300 azioni nominative ordinarie del valore nominale di L. 50.000 ciascuna e quindi per un importo di L. 15.000.000.
  Il patrimonio netto della società è di L. 2.607.795.095 al netto delle perdite precedenti per L. 552.429.255 e di esercizio per L. 35.995.650.
- Società S.E.Port (Servizi Ecologici Portuali) s.r.l. Come si è esposto al par. 7, l'assetto attuale della società è quello assunto nel 1998, allorché l'Autorità portuale ha ceduto quote sociali di maggioranza ad alcuni operatori portuali del settore che, su invito della medesima Autorità, hanno assunto la veste di socio.
  Dal 1° agosto 1998 alla società è stata confermata la concessione del servizio di interesse comune della raccolta e smaltimento dei rifiuti, che già svolgeva per conto dell'ex Organizzazione portuale. L'Autorità ha conservato una partecipazione di minoranza, possedendo quote per L. 195.000.000 pari al 26% dell'intero capitale.
  Il patrimonio netto della società è di L. 793.628.525 al netto delle perdite precedenti per L. 70.414.584 e dell'utile di esercizio pari a L. 110.934.472.
  Alle dipendenze della società è transitato personale di altre società ed un dipendente in soprannumero dell'Autorità portuale.
  Alla stessa società nell'ottobre 1998 è stata concessa un'area del demanio

---

[16] Come si è accennato alla fine del par. 2.1, l'art. 6, comma 6 della legge di riordino, nel testo novellato dal D.L. 457/1997 convertito nella legge 30/1998, consente alle Autorità portuali di costituire o partecipare a società esercenti attività accessorie e strumentali rispetto ai compiti ad esse affidati, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.

marittimo per istallarvi e gestirvi un impianto di sterilizzazione dei rifiuti.

- Società Consortile per lo sviluppo intermodale Si tratta della società di cui si è fatto accenno al par. 4.1, la quale si occupa esclusivamente di favorire lo sviluppo dell'intermodalità nel trasporto ed in particolare di collegare il porto di Civitavecchia all'entroterra laziale ed umbro. Soci sono: la Camera di Commercio di Roma (50% delle quote, pari a L. 102 milioni) il Comune di Civitavecchia e l'Autorità portuale (quote del 25% ciascuno, pari a L. 51 milioni).

  Il patrimonio netto della società è di L. 205.824.132.

  La società è in corso di liquidazione.

- Società TI.BRE S.p.a. Costituita nel 2000, la società ha per scopo la promozione finalizzata alla realizzazione degli studi di base per la verifica della fattibilità economica e finanziaria delle parti mancanti o incomplete del corridoio intermodale Tirreno-Brennero e l'individuazione di un soggetto attuatore degli interventi necessari. Di tale società, che ha come intervento prioritario anche la realizzazione del collegamento autostradale Civitavecchia-Livorno, l'Autorità portuale possiede 20 azioni nominative ordinarie del valore nominale di L. 1.000.000 ciascuna e quindi per un importo di L. 20 milioni.

- Port Utilities S.p.A. Dal 15 settembre 2002, il servizio di interesse comune relativo alla fornitura dell'acqua è stato affidato in concessione alla partecipata Port Utilities S.p.A.. Lo strumento utilizzato è quello della concessione demaniale.

  Alla società, costituita il 15 aprile 2002 con capitale sociale di 100.000 euro, aderiscono l'Autorità portuale (partecipazione di minoranza del 18%) con diritto di designare il presidente della società medesima; l'ACEA S.p.A. (quota di maggioranza del 42%), le società CAFIMAR Servizi Marittimi S.p.A. e TEAM s.r.l., nonché due ditte individuali.

  Oggetto della concessione è la fornitura idrica alle navi in porto e in rada, nonché ai concessionari e agli altri utenti nell'ambito della circoscrizione portuale; la gestione e la manutenzione delle strutture e degli impianti interessati, la gestione amministrativa del servizio di fornitura idrica e

tutti i servizi, anche occasionali, comunque compresi nel ciclo della distribuzione.

La durata della concessione è stata stabilita in 15 anni, il canone annuale a carico della concessionaria è fissato in 5.000 euro per la concessione dell'acquedotto portuale (bene demaniale); a ciò si aggiunge un canone relativo all'espletamento del servizio pari all'1% del fatturato annuo (canone a regime dopo un triennio di canone ridotto per tenere conto della fase di avvio).

All'Autorità resta riservato il potere di determinare con appositi provvedimenti le tariffe da praticare nei confronti degli utenti del servizio.

E' stato previsto il collocamento presso la Società, in distacco, di una unità di personale in esubero dall'Autorità.

Nella prospettiva di ulteriori partecipazioni, si fa presente che il servizio passeggeri, svolto dalla Stazione Marittima, è ancora gestito dall'Autorità, per i motivi già esplicitati nella precedente relazione della Corte, cioè non è stato tuttora affidato in concessione mediante gara pubblica, come prevede a regime l'art. 6, comma 5 della legge di riordino, così prolungandosi eccessivamente il periodo transitorio, a causa della permanenza in servizio (ancorchè come si è visto in via di progressiva riduzione) di personale in esubero.

L'Ente si propone di individuare i partners attraverso una selezione accurata, che tenga conto sia dell'esperienza nel settore che delle risorse economiche, adeguata alla elevata qualità ed efficienza da assicurare al servizio nel porto di Civitavecchia.

9. La ristrutturazione e l'ampliamento del porto

In base agli strumenti programmatici (Piano regolatore portuale e Piano operativo triennale) di cui si è detto in precedenza (par. 4), l'Autorità portuale ha elaborato impegnativi programmi infrastrutturali, la cui realizzazione si è sostanzialmente compiuta nel quadriennio oggetto della presente relazione.

I finanziamenti ricevuti per tali importanti opere di infrastrutturazione sono stati i seguenti:

- L. 68.400 milioni per la realizzazione di nuove banchine commerciali e relativi arredi (legge n. 651/96 – Roma Capitale e Grandi Eventi);
- L. 16.000 milioni per la ristrutturazione dell'Antemurale (fondi CIPE, delibera del 23.4.1997, ai sensi dell'art. 4 del D.L. n. 244/95 convertito nella legge n. 341/95);
- L. 32.085 milioni circa per intervento Terminal Crocieristico (fondi CIPE, medesima delibera del 23.4.1997);
- L. 70.201 milioni circa per il prolungamento dell'Antemurale Colombo (fondi CIPE, medesima delibera);
- L. 28.972 milioni per intervento di dragaggio e cassa di colmata (legge n. 651/96 – fondi del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e, in minima parte, fondi propri);
- L. 4.816 milioni per monitoraggio della costa da Tarquinia a Ladispoli (legge n. 651/96 e fondi propri);
- L. 2.663 milioni circa per il cablaggio del porto – prima fase (legge n. 651/96 e fondi propri).

I programmi di cui trattasi sono stati avviati contemporaneamente per esigenze connesse alle opportunità di accesso alle leggi di finanziamento. Pertanto, in relazione ai finanziamenti ricevuti, sono partiti ben sette cantieri, che hanno coinvolto l'intero scalo, causando alcuni periodi di limitazione del traffico, che l'Autorità ha cercato di superare attraverso l'utilizzazione di banchine anche in periodi alterni emanando apposite ordinanze per evitare sia di bloccare i lavori, sia di perdere il traffico.

In sintesi, i più importanti interventi sono i seguenti:

- prolungamento dell'Antemurale Colombo;
- ristrutturazione del medesimo Antemurale;
- realizzazione della banchina crocieristica;
- ristrutturazione del pontile Sardegna;
- dragaggio portuale e cassa di colmata;
- ampliamento della banchina e della zona commerciale;
- prosciugamento delle aree poste a nord.

Nel seguente prospetto vengono riepilogati per i suddetti lavori – e per altri di minore importo – gli elementi essenziali: fonti di finanziamento, redazione dei progetti, importi a base di gara, importi di aggiudicazione, imprese appaltatrici, termini di esecuzione.

Gli interventi sono stati tutti ultimati nei termini previsti e collaudati, tranne l'ultimo dell'elenco (Terminal containers).

In sostanza, può evidenziarsi che nell'anno 2000 si è conclusa la prima fase del programma di ristrutturazione ed ampliamento del porto ed è iniziata la seconda fase, che prevede l'ampliamento dello scalo a nord e la costruzione, in tale area, di un nuovo terminal containers.

Opere di infrastrutturazione realizzate dal 1998 al 2001

DESCRIZIONE OPERE	IMPORTO A BASE D'ASTA	FINANZIAMENTO	REDAZIONE PROGETTO	IMPRESA	RIBASSO	CONSEGNA LAVORI	TEMPO DI ESECUZIONE
PONTILE SARDEGNA	2.575.002.860	MINISTERO LAVORI PUBBLICI	UFFICIO TECNICO	LEONI MARIO SRL	20,65% 2.043.200.393	12/02/1998	180 gg.
PROLUNGAMENTO ANTEMURALE	60.904.000.000	MINISTERO LAVORI PUBBLICI	MINISTERO LAVORI PUBBLICI	G. L. FINCOSIT	36,98% 38.381.700.800	16/02/1998	630 gg.
RISTRUTTURAZIONE ANTEMURALE	14.610.000.000	MINISTERO LAVORI PUBBLICI	MINISTERO LAVORI PUBBLICI	SALES sas	38,69% 8.957.391.000	16/02/1998	720 gg.
RACCORDO BANCHINA 11-12	3.479.332.935	MINISTERO LAVORI PUBBLICI	A.P. GENIO CIVILE	SALES sas	17,39% 2.874.143.697	10/12/1996	540 gg.
BANCHINA COMMERCIALE	77.000.000.000	L. 691/95 GIUBILEO	UFFICIO TECNICO	DRAGOMAR	43,61% 43.420.300.000	12/02/1998	630 gg.
BANCHINA CROCERISTICA	32.084.833.139	MINISTERO LAVORI PUBBLICI	UFFICIO TECNICO	DIPENTA COSTR.	35,86% 20.579.211.975	10/06/1998	600 gg.
FORNITURA DI CAPANNONE MERCI ED UFFICI	2.600.000.000	AUTORITA' PORTUALE	UFFICIO TECNICO	VESPIGNANI	% 2.590.000.000	09/03/1998	150 gg.
COMPLETAMENTO CAPANNONE MERCI ED UFFICI	2.400.347.453	L. 691/95 GIUBILEO	UFFICIO TECNICO	I.GE.CO	22,12% 1.869.390.596	26/11/1998	90 gg. + 111 gg.
CASSA DI COLMATA E DRAGAGGI	29.211.133.187	MINISTERO TRASPORTI E GIUBILEO	UFFICIO TECNICO	SIDRA-DRAGOMAR	10,36% 26.184.859.789	23/02/1999	210 gg.
COMPLETAMENTO IMPIANTO IDRICO PORTUALE	311.560.000	AUTORITA' PORTUALE	UFFICIO TECNICO	AMATUCCI Srl	16,70% 259.529.480	12/01/2000	45 gg.
CABLAGGIO DEL PORTO	2.600.000.000	GIUBILEO E AUTORITA' PORTUALE		IBM Italia S.p.A.	14,65% 2.219.000.000	27/12/1999	180 gg. + 745 gg.
TERMINAL CONTAINER	56.996.447.665	L. 419/98	UFFICIO TECNICO				780 gg.
SOMMA LAVORI	284.772.657.239						

10. I lavori di manutenzione

In base alle convenzioni con il Ministero dei lavori pubblici (Ufficio del Genio Civile per le opere marittime di Roma), l'Autorità portuale di Civitavecchia ha ricevuto erogazioni con le quali ha provveduto alle necessarie opere di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale.

Si riepilogano di seguito i fondi ministeriali assegnati per tali finalità e le utilizzazioni che hanno avuto negli anni di cui trattasi. I dati esposti sono stati desunti dalle relazioni del Collegio dei revisori dei conti (redatte su richiesta di rendicontazione formulata dal predetto ufficio del Genio Civile OO.MM.) per quanto riguarda gli interventi manutentori sia straordinari che ordinari effettuati nell'anno 1998. Per gli anni successivi, le relazioni del Collegio dei revisori riguardano soltanto la manutenzione straordinaria; pertanto relativamente a quella ordinaria si forniscono in questa sede dati desunti dalle rispettive relazioni annuali del Segretario generale (art. 9, comma 3, lett. c della legge n. 84/1994).

ANNO 1998 (convenzioni 1433-1434 del 6 ottobre 1998)

Manutenzione straordinaria:

Somme ricevute	L. 2,212 miliardi
Somme spese	L. 1,125 miliardi
Residui di stanziamento	L. 1,087 miliardi

Tra le più rilevanti opere realizzate e pagate, si segnalano:

- la sistemazione del Piazzale Michelangelo (350 mil.)
- la sistemazione dell'area ex Trans (380 mil.)
- la rimozione di relitto bellico (149 mil.)
- la demolizione del manufatto Darsena Romana (80 mil.)
- la demolizione del manufatto Banchina 9 (51 mil.)
- la sistemazione della Banchina Bernini n. 7 (20 mil.)

La formazione dei suddetti rilevanti residui di stanziamento è stata giustificata dall'Autorità con l'opportunità di non interferire, con l'apertura di nuovi cantieri, con l'esecuzione degli altri numerosi lavori che contemporaneamente interessavano la ristrutturazione e risistemazione dello scalo.

Le somme di cui trattasi, comunque, sono state utilizzate nell'anno successivo, come si dirà.

Manutenzione ordinaria:

Somme ricevute	L. 550 milioni
Somme spese	L. 1.020 milioni
Differenza coperta dall'Ente	L. 470 milioni

Si tratta di numerosi interventi manutentori rivolti prevalentemente alla pulizia delle banchine e degli spazi comuni, degli specchi acquei portuali, dei servizi igienici, nonché spese relative al sistema di illuminazione portuale.

Nella spesa complessiva, peraltro, risulta compreso anche il costo (L. 307 mil.) di 4 operai addetti alla manutenzione, che correttamente è stata fatta gravare sul pertinente capitolo di bilancio.

ANNO 1999

Manutenzione straordinaria:

A)	Residui di stanziamento 1998	L. 1,087 miliardi
B)	Somme ricevute	L. 1,682 miliardi
C)	Disponibilità totale	L. 2,769 miliardi
D)	Somme pagate su A)	L. 0,211 miliardi
E)	Ulteriori somme impegnate su A)	L. 0,876 miliardi
F)	Somme pagate su B)	L. 0,550 miliardi
G)	Ulteriori somme impegnate su B)	L. 1,132 miliardi

In particolare, con le erogazioni effettuate a carico dei fondi provenienti dalla gestione 1998, (211 milioni) sono stati realizzati i seguenti interventi di straordinaria manutenzione:

- ripristino pavimentazione stradale ambito portuale (145 mil. circa)
- rifacimento manto stradale Molo Vespucci (51 mil.)
- ripristino cavo elettrico Stazione Marittima e conduttura acqua banchina 5 (15 mil. circa)
- ripristino zona demaniale Buca di Nerone (0,785 mil.)

L'ulteriore importo residuo (876 mil.) è stato destinato a:

- intervento urgente banchine 2/14 (300 mil.)
- quota parte consolidamento statico banchina 3 (576 mil.)

L'erogazione ministeriale (1,682 miliardi) è stata interamente impegnata; l'importo di maggiore entità è quello (1,088 miliardi) destinato ai lavori di consolidamento statico della banchina 3.

Tra le opere realizzate e pagate (550 mil.) si segnalano:

- la manutenzione del fondale della banchina 15 (tre interventi per complessive L. 464 mil.)
- la riparazione di torri faro (due interventi per 22 mil.)
- il ripristino della rete informatica (11 mil.)

Manutenzione ordinaria:

Secondo i dati desumibili dalla relazione annuale del Segretario generale, relativa al 1999, illustrativa delle somme impegnate, si può evidenziare quanto segue:

Somme ricevute	549 milioni
Somme impegnate	1.025 milioni
Differenza coperta dall'ente	476 milioni

Anche in questo anno gli interventi manutentori hanno riguardato essenzialmente la pulizia delle varie parti dello scalo, degli specchi acquei, l'illuminazione.

Continua a figurare nell'entità di cui sopra il costo dei 4 operai addetti alla manutenzione (L. 305 mil.).

ANNO 2000 (convenzione 1530 del 21 dicembre 2000)

Manutenzione straordinaria:

Somme ricevute (cap. 600/2)	L. 3,640 miliardi
Somme pagate (cap. 700/1)	L. 0,808 miliardi
Somme solo impegnate	L. 2,832 miliardi

Le destinazioni dei suddetti fondi sono assai dettagliatamente descritte dal Collegio dei revisori dei conti; quelle di maggiore rilevanza finanziaria sono:

- l'alimentazione gru banchina commerciale (1,149 miliardi)
- l'indagine fasci binari (340 mil.)
- la manutenzione straord. manto stradale (700 mil.)
- il delineamento new jersey (210 mil.)
- le strutture murarie della Stazione Marittima (104 mil.)
- il piano intervento bitte banchina commerciale (184 mil.)

Oltre a ciò, nell'anno 2000 si è concluso il lavoro di sistemazione dell'area compresa tra la Darsena Petroli ed il Fosso Fiumaretta, eseguito con il contributo della Regione Lazio di L. 1,264 miliardi, riportato nel bilancio di previsione 1996. L'opera, appaltata nel febbraio 1997, è stata ultimata il 15 maggio 2000 e collaudata il 10 maggio 2001. Essa ha comportato una spesa complessiva di oltre L. 1,200 miliardi e di L. 58 milioni circa per somme a disposizione.

Manutenzione ordinaria:

Sempre secondo la relazione del Segretario generale riferita all'anno 2000, la manutenzione ordinaria, finanziata per L. 1.326 milioni dal Ministero dei lavori pubblici, ha riguardato vari interventi di tipologia identica a quelli effettuati negli anni precedenti.

Gli importi delle singole manutenzioni ordinarie elencate in allegato alla predetta relazione assommano complessivamente a L. 1.277 milioni circa, comprensivi anche qui del costo degli operai addetti (L. 305 mil.).

ANNO 2001

Manutenzione straordinaria:

Somme ricevute (cap. 600/2)	L. 3,640 miliardi
Somme pagate (cap. 700/1)	L. 0,917 miliardi
Somme solo impegnate	L. 2,639 miliardi
Residuo di stanziamento	L. 84 milioni

Tra gli interventi ultimati e pagati si evidenziano:

- manutenzione straordinaria impianto illuminazione (116 mil.)
- potenziamento fascio binari F.S. (334 mil.)
- manutenzione straord. area delimit. ingresso Ital Petroli (58 mil.)
- lavori e servizi di supporto al cablaggio porto (30 mil.)

Gli altri impegni assunti riguardano tra l'altro:

- il ripristino banchine 2/14 (due interventi) (1.413 mil.)
- il concorso idee per la progettazione di tutto il water front (220 mil.)
- la pubblicazione gare e appalti (490 mil.)
- i lavori propedeutici posizionamento 2° binario (291 mil.)

Il Collegio dei revisori dei conti, nel riferire (rel. n. 63 del 19 dicembre 2002) sui descritti interventi di straordinaria manutenzione effettuati in base alla convenzione con il Ministero dei lavori pubblici - cap. 600/2 - (e congiuntamente anche sugli altri capitoli di spesa: 600/1 "impianti portuali" e 600/3 "convenzione ministeriale Fondo CIPE") ha posto in evidenza che in alcuni casi si tratta di "manutenzione migliorativa", cioè non limitata al mero ripristino dell'efficienza, utilità e funzionalità dei beni, ma anche al loro miglioramento, sulla base dell'esperienza fatta nell'utilizzazione del bene o dell'impianto.

Manutenzione ordinaria:

Nulla risulta, neppure dalla relazione del Segretario generale relativa a quest'ultimo anno, circa la natura e l'entità finanziaria dei lavori di

manutenzione ordinaria. D'altra parte, l'elenco delle manutenzioni straordinarie effettuate nel 2001, allegato alla predetta relazione dei revisori dei conti, comprende taluni interventi che sembrano riferibili piuttosto alla ordinaria manutenzione.

Conclusivamente, per quanto concerne in generale gli interventi di manutenzione ordinaria, si dovrebbe prospettare per l'avvenire una riduzione dei relativi oneri a carico dell'Autorità, a seguito dell'affidamento a società partecipate di alcuni servizi di interesse generale, laddove (come previsto ad es. per la Port Utilities) la concessione comprenda anche l'onere di provvedere alle relative manutenzioni.

11. Attività promozionale

Nello schema sottoriportato vengono indicati gli impegni assunti per l'attività di propaganda, rappresentanza e pubblicazioni dell'Autorità portuale di Civitavecchia.

(in milioni di lire)

Impegni	1998	1999	Variazione %	2000	Variazione %	2001	Variazione %
Propaganda	1.061,7	865,2	-22,7	812,0	-6,6	688,6	-17,9
Rappresentanza	79,9	114,5	30,2	99,9	-14,6	86,6	-15,4
Pubblicazioni	24,6	22,4	-9,80	23,9	6,3	24,4	2,0

In base a quanto rappresentato dall'Autorità nelle relazioni annuali, si descrivono di seguito in modo riassuntivo alcuni aspetti dell'attività promozionale svolta.

ANNO 1998

Durante l'anno l'Autorità portuale ha investito in attività promozionali fondi per oltre 1 miliardo di lire; tali attività hanno riguardato la partecipazione della stessa Autorità portuale, attraverso stand opportunamente attrezzati e dotati di materiale propagandistico, a numerosi Sea Trade che si sono tenuti nel mondo per far conoscere lo scalo di Civitavecchia ed incrementarne il traffico crocieristico.

A tale fine l'Autorità ha stipulato un contratto di consulenza con la società "Media Consulting" di Londra, finalizzato alla cura di iniziative editoriali su stampa internazionale ed ha partecipato anche ad eventi internazionali.

Tale strategia è stata finalizzata a porre in risalto la centralità mediterranea del porto di Civitavecchia ed anche come punto logistico di direttrice plurimodale del trasporto con l'entroterra Umbro-Tosco-Laziale.

L'Autorità ha partecipato ad esposizioni e manifestazioni in Italia ed all'estero, il cui costo è risultato di L. 535 milioni.