dal Parlamento[16], ma non ancora in vigore, ed agli effetti che le stesse potrebbero spiegare, giacché lo Stato conserva la legislazione esclusiva in materia di ordinamento e organizzazione degli enti pubblici nazionali[17], tra i quali sono da annoverate le Autorità portuali, e ad essa si aggiunge quella in ordine alle *"grandi reti strategiche di trasporto e di navigazione di interesse nazionale e relative norme di sicurezza"*[18]

Alle Regioni compete, invece, la legislazione concorrente per le *"reti di trasporto e di navigazione"*[19], in luogo della legislazione per le *grandi reti strategiche di trasporto e di navigazione,* aggiunta a quella in materia di porti e aeroporti civili già attribuita dall'articolo 117 della Costituzione, comma 3, da esercitarsi, comunque, nel rispetto dei principi fondamentali determinati dalla legislazione dello Stato.

La legge statale disciplina altresì *"forme di coordinamento con riferimento alle grandi reti strategiche di trasporto e di navigazione di interesse nazionale"*[20].

Ne consegue che, nella situazione di competenza legislativa concorrente relativa alla materia in argomento, potrebbero delinearsi incertezze interpretative, in assenza di una positiva enucleazione dei menzionati principi fondamentali della legislazione statale e delle forme di coordinamento, volta a stabilire i punti rilevanti del raccordo con la potestà legislativa spettante alle regioni e, comunque, il riparto delle competenze statali e regionali evidenzia l'esigenza di un adeguamento della legge fondamentale in materia portuale, pur nel rispetto della impostazione di fondo data dalla riforma del 1994, per cui, come già segnalato in altre relazioni, è auspicabile un sollecito superamento delle incertezze esistenti.

---

[16] Disegno di legge costituzionale n. 2544-D approvato in seconda deliberazione dalla Camera dei deputati il 20 ottobre 2005 e dal Senato della Repubblica ilo 16 novembre 2004. f

[17] Articolo. 117, comma 2, lett. g) della Costituzione.

[18] Articolo 117, comma secondo, della Costituzione, lettera *s-bis*, introdotta dall'articolo 39, comma 8, del disegno di legge costituzionale già citato.

[19] Sostituzione disposta dall'articolo 39, comma, 9, lettera d), del disegno di legge costituzionale già citato.

[20] Articolo 118 della Costituzione, comma 5, come sostituito dall'articolo 40 del Disegno di legge sopra citato.

3. Origine e Funzioni istituzionali

3.1 Origine

Le Autorità portuali hanno natura di enti con personalità giuridica di diritto pubblico[21], dotati di autonomia amministrativa, finanziaria e di bilancio, la cui gestione patrimoniale e finanziaria è disciplinata da un regolamento di contabilità[22].

L'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci, come già detto, è stata istituita, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, con il d.P.R. 29 dicembre 2000[23], emanato ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante norme di riordino della legislazione in materia portuale, e successive modificazioni. L'articolo 6, comma 8, di detta legge, infatti, ne prevedeva la possibilità a decorrere dal 1° gennaio 1995, a condizione che il volume di traffico di merci nell'ultimo triennio non fosse stato inferiore a 3 milioni di tonnellate annue al netto delle rinfuse liquide[24] o a 200.000 <<Twenty Feet Equivalent Unit (TEU)>>, e la IX Commissione trasporti della Camera dei deputati, nella seduta del 15 marzo 2000, aveva assunto una risoluzione che impegnava il Governo a proporne l'istituzione. Essa, quindi, non succede a precedente ente portuale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione, a sua volta, ha determinato[25] i limiti della circoscrizione territoriale del nuovo ente[26], che comprende i porti di Olbia e di Golfo Aranci, entrambi ritenuti strategici nell'economia dei trasporti della Regione Sardegna.

3.2 Funzioni istituzionali

La legge di riordino vigente assegna alle Autorità portuali i compiti di:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti (art.6, c.1, lett. a, legge 84/1994);
b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei LL.PP. (oggi delle infrastrutture e dei trasporti) che preveda la uti-

---

[21] Sulla natura giuridica delle Autorità portuali si è pronunciato il Consiglio di Stato (Sez. III, n. 1641/02 del 9 luglio 2002), affermando, tra l'altro, che la prevalenza nell'organizzazione di un Ente delle attività destinate a soddisfare bisogni di carattere industriale o commerciale non preclude la sua qualificazione come organismo di diritto pubblico, quando ne sussistano altre in relazione alle quali ricorrano i requisiti stabiliti dalla normativa comunitaria per tale qualificazione, e che la circostanza che le Autorità portuali, oltre allo svolgimento delle funzioni istituzionali, percepiscano anche compensi da terzi per servizi resi, non trasforma la loro natura di organismi di diritto pubblico, atteso che i relativi proventi rappresentano soltanto un mezzo per concorrere al finanziamento degli oneri sostenuti per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture, affinché non ricadano interamente sull'erario, e non già un utile di impresa.

[22] Articolo 6, comma 2, della legge n. 84 del 1994.

[23] Pubblicato nella G.U. n. 32 dell'8 febbraio 2001.

[24] Con l'art. 145, comma 24 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, (legge finanziaria 2001) il limite è stato ridotto, fissandolo al netto del 90% delle rinfuse liquide.

[25] Decreto del 3 maggio 2001, pubblicato nella G.U. n. 121 del 26 maggio 2001.

[26] Art. 6, comma 7, della legge n. 84 del 1994.

lizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione (art.6, c.1, lett. b, legge 84/1994);

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura, a titolo oneroso, agli utenti portuali di servizi di interesse generale non coincidenti né strettamente connessi con le operazioni portuali (art.6, c.1, lett. c, legge 84/1994).

L'esercizio delle attività di cui alle lettere b) e c) è affidato in concessione mediante gara pubblica.

Nell'ambito dell'esercizio di potestà pubbliche, alle Autorità portuali competono:

- l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo rientranti nella propria circoscrizione territoriale, con i poteri previsti negli articoli da 36 a 55 e 68 del cod.nav. e nelle relative norme di attuazione (art. 8, c.2-bis, lett. h, legge 84/1994);
- i poteri di regolamentazione e di ordinanza delle attività esercitate nei porti, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività (art.6, c.1, lett. a, legge 84/1994);
- i poteri di vigilanza sull'espletamento delle operazioni e dei servizi portuali, nonché sull'applicazione delle tariffe (art. 16, c. 2, legge 84/1994);
- il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni all'espletamento delle operazioni portuali (art. 16, c. 3 e 4, legge 84/1994) ed all'erogazione delle prestazioni di lavoro portuale temporaneo;
- il rilascio e la revoca delle concessioni di aree demaniali e banchine comprese nell'ambito portuale, nonché delle opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare (art.18, c.1 e 9, legge 84/1994);
- i poteri di vigilanza e controllo, con i connessi poteri di polizia amministrativa, in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene sul lavoro, ferme restando le attribuzioni delle unità sanitarie locali e degli uffici di sanità marittima (art. 24, c.2-bis, legge 84/1994);
- il potere impositivo di soprattasse o di maggiorazione dei canoni di concessione a copertura dei costi sostenuti per le opere di grande infrastrutturazione da esse realizzate (art. 5, c.8, legge 84/1994).

Si tratta, nel complesso, di funzioni eterogenee in parte espressione di poteri autoritativi diretti a disciplinare la utilizzazione dei porti, in parte relative ad attività di diritto privato, manutentorie dei beni e delle attrezzature, ed in parte proprie di attività amministrative connesse all'esercizio delle attività economiche dei privati, tutte comunque poste a garanzia di interessi generali o collettivi, che sono alla base delle scelte della configurazione pubblica voluta dal legislatore.

Detta duplicità di funzioni ha indotto la Commissione europea ad evidenziare la necessità che le Autorità portuali non occupino una posizione privilegiata nei confronti degli altri fornitori di servizi.

4. Organi dell'Autorità portuale

L'art. 7 della legge n.84 del 1994 indica, quali organi delle Autorità portuali, il Presidente, il Comitato portuale, il Segretariato generale[27] ed il Collegio dei revisori.

La gestione dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci è stata affidata, sin dall'istituzione e fino alla nomina del Presidente della medesima Autorità, ad un Commissario, affiancato da un Commissario aggiunto, nominati, ai sensi dell'articolo 20 di detta legge di riordino, dal Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto in data 23 aprile 2001, con il quale sono state fissate anche le rispettive indennità di carica; i Commissari, secondo detto articolo 20, sostituiscono il Presidente e gli organi deliberanti dell' Autorità portuale.

Alla nomina del Presidente dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci si è provveduto soltanto di recente, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emesso, d'intesa con la Regione Sardegna, il 12 maggio 2005, dopo che la IX Commissione della Camera dei Deputati, nella seduta del 27 dicembre 2004, aveva assunto una risoluzione[28] con la quale impegnava il Governo ad intervenire, entro il termine del 15 gennaio 2005, per porre fine alla situazione di commissariamento.

Il Presidente ha proceduto il 27 luglio 2005 alla nomina dei componenti il Comitato portuale[29], il quale, a sua volta, ha provveduto, come previsto dall'articolo 9, comma 3, lettera h) della legge n. 84 del 1994, a nominare il Segretario generale, il cui rapporto di lavoro è disciplinato da contratto di diritto privato di durata quadriennale decorrente dal 1° settembre 2005, rinnovabile una sola volta[30].

Il perdurare del regime commissariale dall'aprile 2001 al maggio 2005, per un periodo notevolmente superiore a quello massimo di sei mesi previsto dal citato art. 20, comma 6, si è ripercosso indubbiamente sull'attività dell'Ente, ritardando la definizione di una precisa strategia per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo, motivo primo della sua istituzione. Particolarmente critica è risultata l'assenza del Comitato portuale, dati i rilevanti compiti ad esso assegnati dall'articolo 9 della legge n. 84 del 1994, assenza che ha obbligato l'organo di vertice a richiedere direttamente agli enti locali indicazioni e proposte, richieste peraltro non sempre corrisposte.

Il Collegio dei revisori dei conti, secondo quanto previsto dall'articolo 11 della legge n.84 del 1994, è nominato con decreto del Ministero vigilante per la durata di un quadriennio ed è composto da tre membri effettivi e tre supplenti iscritti nel Registro dei revisori dei conti, dei quali un membro effettivo, con funzioni di Presidente, ed uno sup-

---

[27] Il Segretariato generale è composto dal Segretariato generale e dalla Segreteria tecnico-operativa.

[28] Atti Camera –XIV Legislatura - Doc. n. 587.

[29] Decreto n. 187/2005 del 27 luglio 2005.

[30] Con delibera del Presidente dell'Autorità portuale n. 139/05 del 1° settembre 2005 è stato determinato il trattamento economico del Segretario generale.

plente sono designati dal Ministero del tesoro (ora Ministero dell'economia e delle finanze).

Per l'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci detto organo di controllo interno è stato nominato per la prima volta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 6 giugno 2002[31] - quindi ad oltre un anno dall'avvio della gestione commissariale - per un quadriennio decorrente da detta data e ad esso compete[32] il riscontro degli atti di gestione, l'accertamento della regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili, l'effettuazione di verifiche trimestrali di cassa, la redazione di una relazione sul conto consuntivo annuale, la partecipazione, con almeno uno dei suoi membri, alle riunioni del Comitato portuale, il referto periodico al Ministero vigilante.

4.1 Compensi degli Organi dell'Ente

Per il quadriennio oggetto della presente relazione, gli organi dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci sono stati, come già detto, il Commissario, il Commissario aggiunto ed il Collegio dei revisori dei conti.

Per quanto riguarda le competenze economiche di detti organi, ai Commissari, con il decreto del 31 dicembre 1997, adottato dal Ministro dei trasporti e della navigazione in applicazione dell'art. 7, comma 2, della citata legge n. 84 del 1994, si era stabilito (art. 2) che la misura dell'indennità ad essi spettante fosse pari al trattamento economico del Segretario generale dell'Autorità portuale di Marina di Carrara maggiorato del 30%, sicché nel fissarne l'importo per il Commissario ed il Commissario aggiunto dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci si è fatto riferimento, nel decreto di nomina[33], a quanto stabilito in detto provvedimento ministeriale del 1997, riducendone l'ammontare del 50% per il Commissario aggiunto.

Per i membri del Collegio dei revisori dei conti, l'indennità annua era stata fissata[34] in lire 7.800.000 e poi aumentata[35] del 44%, raggiungendo, quindi, l'importo annuo, per i componenti effettivi, di lire 11.232.000 (€ 5.800,84), emolumento maggiorato del 20% per il Presidente del Collegio e ridotto della stessa percentuale per i membri supplenti.

Nel corso dell'anno 2003, le misure annue dell'indennità spettante ai componenti dei Collegi dei revisori dei conti a decorrere dal 1° luglio dello stesso anno sono state fissate come segue[36]:

---

[31] La composizione del Collegio è stata modificata con successivi decreti ministeriali in data 16 settembre 2003 e 23 marzo 2004.

[32] Articolo 11, comma 3, della legge n. 84 del 1994.

[33] Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 23 aprile 2001.

[34] Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 6 febbraio 1996.

[35] Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 31 dicembre 1997.

[36] Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 31 marzo 2003.

- Per le Autorità nel cui porto si sia registrato nel triennio precedente un volume di traffico medio annuo superiore a 17 milioni di tonnellate al netto del 90% delle rinfuse liquide o a 500.000 TEU (Twenty Feet Equivalent Unit), euro 9.200,00 al Presidente, euro 7600,00 ai membri effettivi ed euro 1.600,00 ai membri supplenti;
- Per le restanti Autorità, euro 7.600,00 al Presidente, euro 6.300,00 ai membri effettivi ed euro 1.300,00 ai membri supplenti.

Agli stessi compete, altresì, il rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno, qualora per l'espletamento dell'incarico si rechino fuori dalla propria sede di lavoro.

Ai componenti del Collegio dei revisori dei conti dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci, con deliberazione del Commissario n. 44/2003 assunta in data 22 maggio 2003, sono stati attribuiti gli importi di euro 7.600,00 al Presidente, euro 6.300,00 ai membri effettivi, ed euro 1.300,00 ai membri supplenti, oltre il trattamento di trasferta, se dovuto.

Le spese sopportate dall'Ente per i propri organi di amministrazione e di controllo per il periodo 2001-2004 sono riportate nel prospetto che segue, tenendo presente che per il primo anno di attività le stesse sono state impegnate su un unico capitolo di bilancio, mentre per gli anni successivi quelle relative al Commissario ed al Commissario aggiunto sono state iscritte sui capitoli aventi ad oggetto gli emolumenti del Presidente e del Segretario generale, in luogo dell'istituzione di appositi capitoli di spesa.

Prospetto n.1 *(in migliaia di euro)*

CARICHE	2001		2002		2003		2004	
	in milioni di lire			*var.%*		*var.%*		*var.%*
- Organi dell'amministrazione e di controllo	199	103						
- Commissario			123	-	102	*-17*	152	*49*
- Commissario aggiunto			53	-	47	*-11*	48	*2*
- Collegio dei Revisori			9	-	25	*178*	29	*16*
TOTALE	**199**	**103**	**185**	***80***	**174**	***-6***	**229**	***32***

5. Risorse umane

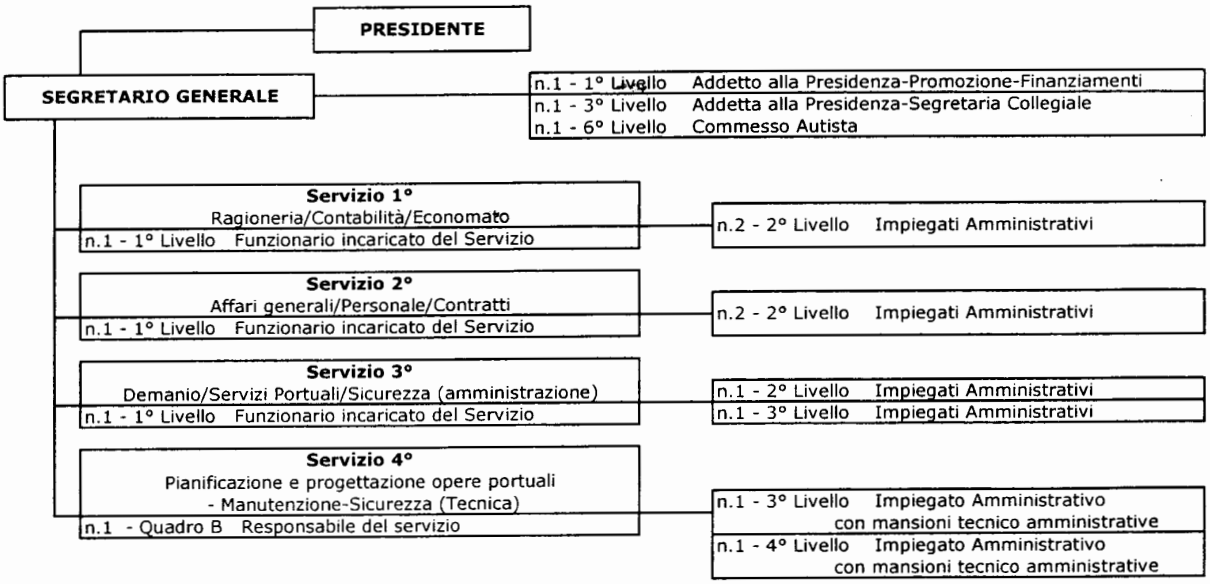
5.1 Consistenza dell'organico

L'organico del personale è stato fissato una prima volta nel 2001 in 9 unità, compreso il Segretario generale[37], e successivamente, nel 2003, in 15 unità escluso il Segretario Generale[38], per meglio assecondare le esigenze dell'Ente nel frattempo riscontrate.

L'organigramma della Segreteria tecnico-operativa e l'onere finanziario relativo alle 15 unità, stimato originariamente in complessivi €.413.425,66, sono riportati nel sottostante prospetto.

Prospetto n.2

AUTORITA' PORTUALE DI OLBIA E GOLFO ARANCI
Pianta Organica della Segreteria Tecnico-Operativa - Organigramma



Note:

	Quadro B x 1	€ 31.868,00
	1° Livello x 4	€ 128.034,00
	2° Livello x 5	€ 133.826,00
	3° Livello x 3	€ 74.745,00
	4° Livello x 1	€ 23.544,00
	6° Livello x1	€ 21.408,66
Totale	15 dipendenti	€ 413.425,66

5.2 Disciplina del rapporto di lavoro

Il rapporto di lavoro del personale delle Autorità portuali è di diritto privato[39] ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile libro V – titolo I – capi II e III, titolo II – capo I, e dalle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nelle imprese. Esso è regolato da contratti collettivi nazionali di lavoro, sulla base di criteri generali stabiliti con decreto del

---

[37] Delibera commissariale n. 08/2001 del 5 novembre 2001, approvata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota in data 26 novembre 2001, prot. DEM1/2388.

[38] Delibera commissariale n.80/2003 del 9 luglio 2003, approvata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota in data 31 luglio 2003, prot. DEM1/1346.

[39] Art. 10, comma 6, della legge n. 84 del 1994, nel testo introdotto dalla legge 23 dicembre 1996, n.647, di conversione del d.l. 31 dicembre 1996, n. 535.

Ministro dei trasporti e della navigazione[40], che dovranno tener conto anche della compatibilità con le risorse economiche, finanziarie e di bilancio.

Per il periodo in riferimento, il rapporto di lavoro è regolato dal C.C.N.L. del comparto dei lavoratori dei porti[41], valido per il quadriennio 1 luglio 2000 - 30 giugno 2004, definito il 18 aprile 2001, e dall'accordo tra la Confindustria e la Federazione nazionale dirigenti di aziende industriali stipulato il 23 maggio 2001, entrambi recepiti dall'Autorità portuale con delibera del Commissario n.07/2001 in data 5 novembre 2001.

In data 13 luglio 2004 è stato poi sottoscritto il documento relativo alla contrattazione aziendale di secondo livello prevista dall'articolo 52 del C.C.N.L., avente durata quadriennale dal 1° luglio 2004 al 30 giugno 2008, che è stato recepito con delibera commissariale n. 69/2004 del 29 luglio 2004 ed il cui onere per il 2004 è stato di circa 53 mila euro.

Con delibera commissariale n. 91/2005 del 1° giugno 2005, infine, è stato recepito anche il C.C.N.L. dei dirigenti delle Autorità portuali, risultante dal protocollo di intesa sottoscritto il 18 marzo 2005 da Assoporti, Federmanager e Assodirport.

5.3 Costo del personale

Il prospetto che segue riassume la consistenza del personale della Segreteria tecnico-operativa effettivamente in servizio al 31 dicembre di ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, e i due prospetti successivi espongono, rispettivamente, il costo retributivo totale sopportato dall'Ente per il personale dipendente ed il costo retributivo medio individuale.

Prospetto n.3

PERSONALE IN SERVIZIO PRESSO LA SEGRETERIA TECNICO-OPERATIVA	Pianta organica		In servizio al 31/12			
	*	**	2001	2002	2003	2004
Qualifica e Posizione:						
Segretario generale	1	-				
Quadri						
- B	1	1	-	-	-	-
Impiegati						
- 1 liv	2	4	-	-	-	1
- 2 liv	1	5	-	-	3	4
- 3 liv	3	3	-	3	1	2
- 4 liv	-	1	-	-	1	-
- 6 liv	1	1	-	-	1	1
TOTALE	**9**	**15**	**0**	**3**	**6**	**8**

(*) Delibera commissariale n. 8 del 5/11/2001.
(**) Delibera commissariale n. 80 del 9/7/2003) concernente la modifica della pianta organica della Segreteria tecnico-operativa.

[40] Attualmente Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

[41] Riguarda anche i rapporti di lavoro dei dipendenti delle Autorità portuali.

Prospetto n.4 *(in migliaia di euro)*

COSTO DEL LAVORO DIPENDENTE	2001			2002		2003		2004	
a) retribuzioni fisse, accessorie e oneri connessi	*in milioni di lire*		*incid. %*		*incid. %*		*incid. %*		*incid. %*
- emolumenti fissi al personale dipendente	0	0	*0*	36	*58*	111	*58*	171	*51*
- emolumenti variabili al personale dipendente	0	0	*0*	1	*2*	20	*10*	69	*21*
- inden. e rimb. spese per missioni e trasf.	0	0	*0*	2	*3*	8	*4*	12	*4*
- oneri assis., previd. e assic. a carico dell'Ente	0	0	*0*	23	*37*	54	*28*	84	*25*
TOTALE[42] (A)	**0**	**0**	*0*	**62**	100	**193**	100	**336**	100
variazione %						*211*		*74*	
b) benefici sociali, assistenziali e spese a carattere non retributivo									
- altri oneri al personale	0	0	*0*	0	*0*	0	*0*	15	*42*
- corsi per il personale	0	0	*0*	0	*0*	5	*42*	10	*28*
- accantonamento fondo T.F.R.	0	0	*0*	2	*100*	7	*58*	11	*31*
TOTALE (B)	**0**	**0**	*0*	**2**	100	**12**	100	**36**	100
variazione %						*500*		*200*	
TOTALE GENERALE (A+B)	**0**	**0**		**64**		**205**		**372**	
variazione %						*220*		*81*	

Prospetto n.5 *(in migliaia di euro)*

COSTO MEDIO INDIVIDUALE	2001		2002		2003		2004	
	in milioni di lire			*var.%*		*var.%*		*var.%*
a) - retribuzioni fisse e accessorie (v. totale A)	0	0	62	-	193	*211*	336	*74*
b) - costo del lavoro (v. totale generale A+B)	0	0	64	-	205	*220*	372	*81*
c) - personale complessivo in servizio	0	0	3	-	6	*100*	8	*33*
***d)* - spesa unitaria media (a/c)**	-	-	**21**	-	**32**	*52*	**42**	*31*
***e)* - costo del lavoro unitario medio (b/c)**	-	-	**21**	-	**34**	*62*	**47**	*38*

Il costo retributivo medio individuale è passato da 21 mila euro del 2002 a 34 mila euro del 2003 ed a 47 mila euro del 2004, in relazione, prevalentemente, con gli aumenti derivanti dal C.C.N.L.

L'incidenza percentuale degli oneri relativi al personale dipendente sulle entrate e sulle spese correnti dell'Ente per ciascun anno esaminato è rappresentata nel prospetto

[42] Gli importi non comprendono gli oneri per il personale non dipendente che presta la propria opera presso l'Autorità portuale, i quali sono riportati nel prospetto 6-bis.

che segue ed indica un costante incremento:

Prospetto n.6

INCIDENZA % ONERI PERSONALE	*su entrate correnti*	*su uscite correnti*
2001	0	0
2002	4	8
2003	7	18
2004	12	22

Per lo svolgimento delle attività istituzionali l'Ente si avvale, come già detto, anche della collaborazione di alcune unità di personale dell'Autorità marittima, non disponendo di personale proprio in misura sufficiente, le quali vengono retribuite a titolo di lavoro straordinario e l'onere relativo è stato di lire 8.986.899 (euro 4.641,35) per il 2001, e di euro 10.043,37 per il 2002, 8.804,99 per 2003 e 14.688,83 per il 2004.

Nel complesso, gli oneri per il personale in attività di servizio sono così costituiti:

Prospetto n.6/bis *(in migliaia di euro)*

ONERI PER IL PERSONALE IN ATTIVITÀ DI SERVIZIO	2001			2002		2003		2004	
	in milioni di lire		incid. %		incid %		incid %		incid %
- emolumenti fissi al personale dipendente	0	0	0	35	49	111	54	171	46
- emolumenti variabili al personale dipendente	0	0	0	1	1	20	10	69	18
- emolumenti al personale non dipendente	10	5	71	10	14	9	4	15	4
- indennità e rimborso spese di missione	0			2	3	8	4	12	3
- altri oneri	0			0	0	0	0	15	4
- corsi di aggiornamento	0			0	0	5	2	10	3
- oneri previdenziali e assistenziali	4	2	29	24	33	54	26	84	22
TOTALE	**14**	**7**	**100**	**72**	**100**	**207**	**100**	**376**	**100**
variazione %				929		188		82	

5.4 Consulenze e incarichi

Le prestazioni di lavoro autonomo rese da terzi in favore dell'Ente sono state 2 nel 2002, 7 nel 2003 e 9 nel 2004. Gli oneri relativi sono riportati nel prospetto che segue, significando che l'importo di 395 mila euro per consulenze, studi ed analoghe prestazioni professionali nel 2004 è dovuto, prevalentemente, agli incarichi professionali affidati per la redazione del Piano regolatore dei porti di Olbia e Golfo Aranci, nonché per eseguire prospettazioni archeologiche subacquee nel porto di Olbia:

Prospetto n.7 *(in migliaia di euro)*

CONSULENZE E INCARICHI	2001		2002		2003		2004	
	in milioni di lire			*var.%*		*var.%*		*var.%*
- consulenze, studi e analoghe prestazioni professionali	0	0	18	-	66	*267*	395	*498*
- spese legali, giudiziarie e varie	0	0	0	-	0	-	1	-
- servizi informatici e telematici	0	0	15	-	15	*0*	0	*-100*
- liti, arbitraggi, risarcimenti e accessori	0	0	0	-	0	-	1	-
TOTALE	**0**	**0**	**33**	-	**81**	*145*	**397**	*390*

6. Programmazione

6.1 Premessa

Il porto di Olbia, con quasi tre milioni di passeggeri in arrivo e in partenza e circa sei milioni di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate, unitamente al porto di Golfo Aranci, con oltre un milione di passeggeri in arrivo e in partenza[43], costituiscono una importante realtà nel sistema portuale italiano e con l'istituzione dell'Autorità portuale hanno ricevuto l'autonomia riconosciuta dalla legge di riordino n. 84 del 1994 ai porti d'interesse nazionale.

L'articolo 9, comma 3, di detta legge demanda alle Autorità portuali l'adozione di atti programmatori e di pianificazione costituiti, rispettivamente, dal Piano operativo triennale (P.O.T.) soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle, e dal Piano regolatore portuale (P.R.P) che ha la funzione di delimitare l'ambito portuale e di definire l'assetto complessivo del porto. A tali strumenti programmatori va aggiunto il Programma triennale dei lavori pubblici previsto dall'art. 14 della legge 11 febbraio 1994, n.109, e successive modificazioni.

I piani ed i programmi costituiscono, in generale, strumenti di razionalizzazione dell'attività finalizzati alla individuazione dei bisogni pubblici da soddisfare, alla valutazione del grado e del tempo di perseguimento degli obiettivi da raggiungere, alla individuazione della disponibilità delle risorse a tal fine necessarie ed a quant'altro indispensabile per la realizzazione delle opere incluse nella previsione. Al riguardo, la Sezione centrale di controllo della Corte dei conti sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, nell'indagine concernente la realizzazione e manutenzione di porti e strutture tecniche, è pervenuta ad un giudizio complessivamente positivo in merito all'operato di programmazione dell'Amministrazione statale nel campo delle opere marittime e portuali per il periodo da essa esaminato, riguardante il quadriennio a partire dal 1999[44].

L'Autorità dei porti di Olbia e Golfo Aranci sconta, nel settore della programmazione, il ritardo dovuto alla mancanza iniziale di una struttura pronta ad affrontare i compiti che la legge le affida, nonché le difficoltà proprie dell'inserimento operativo in una realtà locale consolidata, tuttavia ha assunto le prime iniziative sia di redazione del piano regolatore portuale, sia di programmazione delle opere strutturali che interessano i due porti, definendo i piani operativi per i trienni 2001-2003, 2002-2004 e 2003-2005[45].

---

[43] Dati riferiti all'anno 2004.

[44] Deliberazione n.2/2005/G del 7 gennaio 2005.

[45] Il piano operativo 2003-2005 sarà oggetto di referto nella relazione sulla gestione dell'anno 2005.

6.2 Traffici marittimi e linee di sviluppo programmatiche

Lo sviluppo dei porti di Olbia e Golfo Aranci è condizionato dal flusso dei traffici che vi si svolge, la cui consistenza, per il periodo 2001-2004, è rappresentata, secondo fonti dell'Autorità portuale, nei prospetti e nelle rappresentazioni grafiche che seguono.

Prospetto n.8

ANALISI DEL FLUSSO DEI TRAFFICI NEI PORTI DI OLBIA E GOLFO ARANCI- ANNI 2001-2004

Porto di Olbia

	Accosti navi ro/ro miste e da carico	Accosti navi da crociera	Movimento passeggeri in transito su navi da crociera	Movimento passeggeri	Movimento di auto al seguito	Movimento di veicoli industriali	Movimento di merci trasportate (in tonnellate)
2001	3.478	56	42.437	2.556.092	651.689	344.826	4.336.007
2002	3.585	67	43.983	2.645.917	731.858	315.854	5.067.413
2003	3.651	41	43.052	2.766.915	749.665	332.579	5.392.554
2004	3.668	32	27.686	2.862.383	843.867	340.504	5.888.418

Porto di Golfo Aranci

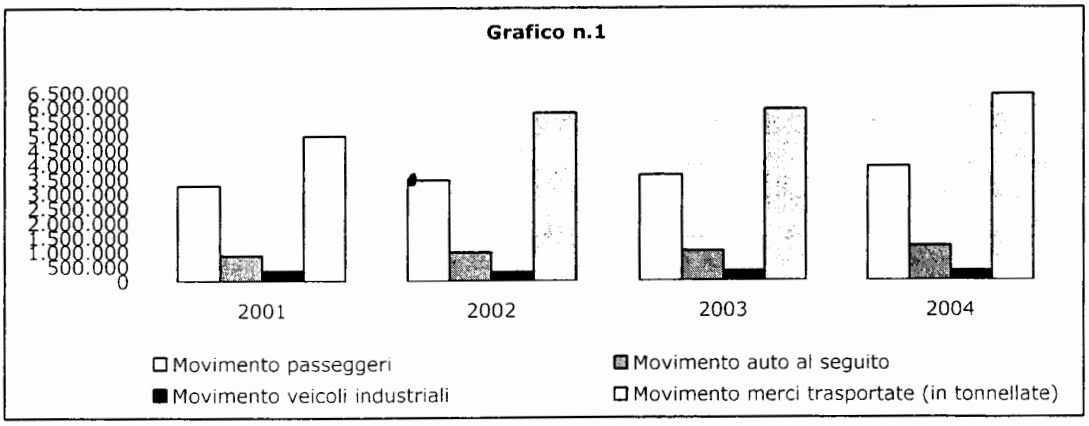
	Accosti navi ro/ro passeggeri	Movimento passeggeri	Movimento di auto al seguito	Movimento di veicoli industriali	Movimento di merci trasportate (in tonnellate)	Movimento di carri ferroviari
2001	1.484	678.914	228.521	12.033	654.010	31.174
2002	1.264	779.467	264.462	4.802	731.858	23.259
2003	1.243	840.003	288.062	5.030	526.754	22.026
2004	1.367	1.034.962	348.398	5.294	526.708	19.971

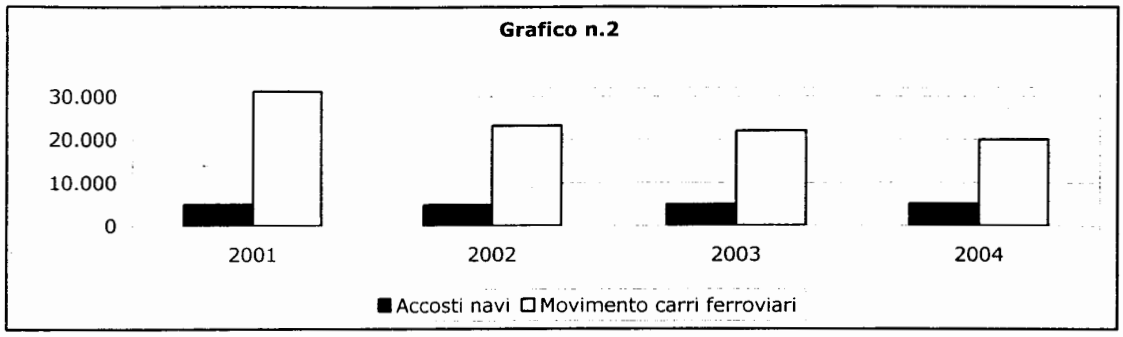
Traffici complessivi

	Accosti navi	Movimento passeggeri	Movimento auto al seguito	Movimento veicoli industriali	Movimento merci trasportate (in tonnellate)	Movimento carri ferroviari
2001	5.018	3.277.443	880.210	356.859	4.990.017	31.174
2002	4.916	3.469.367	996.320	320.656	5.799.271	23.259
2003	4.935	3.649.970	1.037.727	337.609	5.919.308	22.026
2004	5.067	3.925.031	1.192.265	345.798	6.415.126	19.971

Istogrammi relativi ai traffici complessivi

Grafico n.1





6.2.1 Porto di Olbia

Dai dati sopra esposti si evince che il porto di Olbia è stato caratterizzato, negli ultimi anni, da una costante crescita del numero di accosti di navi traghetto Ro—Ro miste e da carico adibite ai servizi di linea con il Continente, e dal conseguente incremento del movimento di passeggeri con auto al seguito, di veicoli industriali e di merci trasportate, mentre è consistente la diminuzione dei passeggeri in transito su navi da crociera e del trasporto merci a mezzo di carri ferroviari.

Circa le cause che hanno influenzato tale situazione regressiva, va considerato che il traffico di navi da crociera, essendo essenzialmente turistico, è vincolato sia alla sicurezza dell'accosto sia alla capacità della città e del retroterra di sviluppare un'offerta adeguata ed in linea con lo standard qualitativo dato dal vettore marittimo che effettua lo scalo.

Ed al riguardo l'Ente riferisce che:

A) Isola Bianca

Il pontile Isola Bianca, avente funzioni di servizio passeggeri, crocieristica e commerciale, e dove insiste la maggiore parte del traffico, ha esaurito le sue possibilità ricettive, specie nel periodo estivo in cui la concentrazione del maggiore numero di navi comporta il potenziale rischio di provocare la congestione degli accosti, sicché il terminal passeggeri necessiterebbe di almeno altri due accosti, possibilmente affiancati, e l' ottimizzazione di quelli esistenti, onde evitare che l'eccesso di concentrazione negli afflussi, sia nei tempo che nello spazio, determini, nel medio — lungo termine, il rischio di un deterioramento delle risorse ricettive disponibili e di un evidente scadimento della qualità dei servizi offerti agli utenti.

Nell'intento di evitare tale pericolo ed al fine di potere accogliere le nuovi navi traghetto, rendendone ottimale l'accosto, l'Autorità portuale ha effettuato interventi per ripristinare le sgrottature ivi presenti e lavori di ampliamento e di ripianamento delle scasse delle banchine n° 1 e n° 3, nonché opere di adeguamento delle banchine n° 7 e n° 8 per rendere pressoché uniformi fra loro gli accosti esistenti. Tuttavia, la mancanza delle soglie guardiane comporta, sempre secondo l'Autorità portuale, la necessità di ulteriori interventi manutentori, così come l'esistenza di una secca a filo della banchina n° 1, non

rende sicure, in presenza di forti venti di traversia, le operazioni di ormeggio e disormeggio presso tale accosto e non consente di elaborare una puntuale programmazione generale degli accosti, con riflessi negativi sulla gestione generale del porto. Secondo le valutazioni dell'Autorità portuale stessa, la rimozione di tale secca rappresenta, di certo, una soluzione idonea ad incrementare il valore aggiunto delle potenzialità degli accosti dell'isola Bianca, anche se non è trascurabile l'idea di sfruttare la conformazione geografica e la posizione della secca stessa per ricavarne, con un intervento mirato, un ulteriore accosto affiancato, così come non è trascurabile l'idea di utilizzare il tratto di scogliera posto a sud ovest dell'accosto n° 8 per la costruzione di un ulteriore accosto. E per risolvere le carenze sopra indicate, nel programma delle opere infrastrutturali previste dalla legge n. 413/1998, rifinanziate con le leggi n.488 del 1999 e n. 388 del 2000, come meglio si dirà in seguito[46], l'Ente ha individuato, quale opera prioritaria da realizzare nel porto di Olbia, proprio l'accosto nel lato sud dell'Isola Bianca.

Sulle possibilità ricettive, l'Autorità portuale prevede che, anche per il futuro, tale traffico debba permanere per le unità più grandi presso l'isola Bianca in simbiosi con le navi traghetto passeggeri, sia perché le dimensioni delle navi da crociera non consentono l'accosto nelle altre zone portuali, sia perché la vicinanza della Stazione marittima consente di offrire poliedrici servizi, che non è possibile estendere in altri ambiti portuali.

Oltre che adeguare il sistema infrastrutturale potenziandolo, l'Autorità portuale prospetta anche la necessità di provvedere alla separazione del traffico passeggeri da quello commerciale in modo tale che, in un ottica di sviluppo, la crescita di un settore dell'economia non prevalga sugli altri, e di trasferire integralmente i vettori commerciali sugli accosti del nuovo così detto Porto industriale. Ciò renderebbe maggiormente regolare il deflusso veicolare, riducendo le possibilità di incidenti stradali in ambito portuale, e consentirebbe di recuperare, come area di preimbarco, quelle zone allo stato attuale utilizzate dai semirimorchi in sosta per altre destinazioni.

Sotto l'aspetto dell'organizzazione dei servizi, al fine di abbreviare i tempi di imbarco e sbarco e quindi di ridurre al minimo il tempo di sosta della nave, si intende realizzare un sistema integrato e modulare per la gestione del traffico passeggeri e veicoli, capace di effettuare le operazioni di accettazione passeggeri, controllo documenti di imbarco ed assegnazione delle cabine, attraverso un terminale che utilizzi tecniche più avanzate che consentano il preciso monitoraggio degli imbarchi ed una ottimale pianificazione degli imbarchi stessi e delle soste degli automezzi.

Sempre nell'ambito dei servizi di supporto ai passeggeri, anche se la Stazione Marittima offre possibilità di assistenza con elevate caratteristiche di comfort, l'Autorità portuale ne auspica il potenziamento, con l'implementazione di ulteriori servizi e l' acquisizione di nuovi spazi.

Per quanto riguarda la flessione del trasporto merci a mezzo di carri ferroviari, va

[46] Vedasi paragrafo 7.5 Opere infrastrutturali.

considerato che l'Ente riferisce l'avvenuta rinuncia da parte delle Ferrovie dello Stato a mantenere un collegamento su binari con la città, cui si aggiunge l'incertezza sui programmi di sviluppo o smantellamento del trasporto ferroviario delle stesse FF.SS. nel porto di Golfo Aranci[47].

Riferisce, altresì, che l'attenzione, quindi, si è concentrata sul completamento delle opere viarie da parte dell'Anas e dell'Amministrazione Comunale di Olbia, sebbene la realizzazione di un sottopassaggio in prossimità della radice dell'istmo di collegamento per l'isola Bianca, in cui convergono diversi assi viari, renda tuttora difficile la viabilità in andata e ritorno negli ambiti portuali. Nonostante l'incidenza di tale fattore negativo, stando alle indicazioni dell'Autorità, la viabilità portuale è notevolmente migliorata negli ultimi due anni, anche grazie ad una maggiore razionalizzazione dei sensi di marcia da e per l'area portuale dell'isola Bianca, tuttavia sarebbe auspicabile la realizzazione, in futuro, di corsie a senso unico per il traffico in uscita ed in entrata.

B) Porto interno

Con il decentramento del traffico delle merci tradizionali nel porto industriale, è venuta meno la funzione commerciale del porto interno di Olbia, ed in particolare del molo Brin, sicché potrà essere attrezzato quale terminal per navi da crociera di medio/piccolo tonnellaggio, nonché per le grosse unità da diporto che già vi fanno scalo. Nella restante parte del porto interno si ipotizza la realizzazione di un moderno porto turistico per soddisfare il fabbisogno di tale mercato tendenzialmente in crescita, procedendo all' ammodernamento e riqualificazione dell'intera zona portuale mediante la realizzazione degli impianti di urbanizzazione primaria e delle infrastrutture per l'erogazione dei servizi essenziali.

C) Porto industriale

Per il porto industriale dello scalo di Olbia, che assolve al traffico delle merci tradizionali, vi si prevede il trasferimento anche del traffico dei semirimorchi e veicoli commerciali attualmente concentrato sull'isola Bianca, soluzione possibile non appena si potrà realizzare il pennello perpendicolare alla banchina, con funzione di ormeggio, ed il miglioramento dei collegamenti viari di accesso. Anche per detto approdo l'Autorità portuale reputa necessario, come per i moli dell'isola Bianca, predisporre le soglie guardiane per una protezione delle strutture portuali che duri nel tempo.

6.2.2. Porto di Golfo Aranci

Dai dati esposti nelle tabelle sopra riportate si evince che anche il porto di Golfo Aranci è stato soggetto, negli ultimi anni, ad una costante crescita del numero di accosti di navi traghetto Ro—Ro e dal conseguente incremento del movimento di passeggeri con auto al seguito, di veicoli industriali, mentre si registra una flessione per quanto riguarda le merci trasportate ed il movimento carri ferroviari.

---

[47] Sul punto vedasi il paragrafo seguente.

Sotto l'aspetto programmatico, l'ampliamento del porto e lo stesso sfruttamento dell'esistente è legato ai programmi di sviluppo o smantellamento del trasporto ferroviario; in particolare, qualora le Ferrovie dello Stato decidessero di utilizzare una sola delle due "invasature" presenti, le linee di sviluppo del porto potrebbero prevedere la risagomatura dell'altra invasatura per renderla idonea all'attracco delle nuove navi.

Comunque, la mancanza, nei corso del tempo, di manutenzione delle opere portuali ha reso particolarmente necessarie opere di rinfodero delle banchine esistenti, di recupero delle soglie guardiane e di riempimento di alcuni sgrottamenti accertati.

A causa, poi, della conformazione del porto, aperto ai venti del II, III, e IV quadrante, sarebbe opportuna, secondo l'Autorità portuale, una maggiore protezione dalla traversia dominante (la IV), conseguibile attraverso l'allungamento dei moli (o solo di alcuni di essi), allungamento consigliato quanto meno per il molo Sud, per meglio accogliere le navi di recente entrate in servizio, più lunghe ed alte di quelle che sinora hanno scalato il porto.

Necessario, altresì, è il reperimento di maggiori aree di sosta per gli autoveicoli diretti all'imbarco ed il potenziamento delle strutture rivolte all'accoglienza ed all'assistenza dei passeggeri in transito, a tal fine utilizzando - nel breve periodo - i locali della stazione esistente quale centro direzionale del porto, accentrandovi uffici e sedi delle compagnie e delle autorità interessate, e riservando al futuro la realizzazione di una nuova struttura.

La viabilità di accesso/uscita dal porto dovrà essere potenziata, diversificando e separando i differenti flussi di traffico e migliorandone l'interconnessione con la viabilità ordinaria esterna al porto, la quale risulta essere carente, stante l'inesistenza di un piano regolatore portuale.

Tra i progetti di lungo periodo va segnalata un'iniziativa del Comune di Golfo Aranci, la quale prevede, tra l'altro, l'attuazione di un sistema infrastrutturale comprendente un terminal crocieristico, un porto turistico e la riqualificazione del porto commerciale, in stretta connessione con opere di completamento urbano. Il relativo progetto in fase di elaborazione — oltre che implicare, in prospettiva, l'ampliamento dei limiti della circoscrizione portuale — avrebbe sensibili effetti migliorativi sui servizi offerti ai passeggeri e sulla funzionalità dell'intero "sistema porto", sempre nel rispetto del futuro piano regolatore portuale.

Le soluzioni di lungo periodo per il porto di Golfo Aranci potrebbero prevedere anche la condivisione, unitamente al porto di Olbia, dell'accoglienza di navi da crociera, sussistendo fondali adeguati (o da sottoporre a limitato approfondimento), spazi di evoluzione notevolmente ampi e l'interesse degli operatori turistici, stante la vicinanza a zone di attrattiva di rinomanza internazionale.