

la gestione del demanio portuale e la classificazione dei porti - potrà delinearsi qualche incertezza, in assenza di una positiva enucleazione dei cennati principi fondamentali volta a concretamente stabilire i punti rilevanti del raccordo con la potestà legislativa (sott'ordinata) spettante alle regioni in materia di porti e di navigazione. Per contro, la materia della disciplina dell'ordinamento delle autorità portuali - quali enti pubblici nazionali - e delle attribuzioni proprie delle stesse (segnatamente in materia di regolazione delle attività portuali e di amministrazione del demanio marittimo) resta oggetto della legislazione esclusiva dello Stato (ex art. 117, comma 2, lett. g).

2. I compiti istituzionali e le risorse**2.1 Le funzioni**

L'Autorità portuale di Civitavecchia, al pari delle altre, svolge le funzioni assegnate dalla legge entro un determinato ambito territoriale. A tale proposito è da segnalare che la circoscrizione territoriale, così come a suo tempo individuata dal decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 6 aprile 1994, è stata recentemente ampliata con il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'11 giugno 2002 (in G.U. n. 153 del 2.7.2002), nel senso che è stata estesa al porto di Fiumicino; l'ampliamento è ricompreso nell'area del demanio marittimo del porto di Fiumicino, ma non coincide con esso, come rappresentato nella planimetria allegata allo stesso D.M..

Risulta dalle premesse del provvedimento che la proposta in tal senso avanzata dal presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia, (sulla quale si sono espressi favorevolmente i due Comuni interessati, gli operatori portuali di Fiumicino e la Regione Lazio, che hanno sottoscritto insieme all'Autorità portuale un protocollo d'intesa) esprime la finalità di "unire le sinergie dei due scali, con la possibilità di avere non solo un risparmio economico, ma soprattutto di aumentare i traffici sia commerciali che passeggeri". Si tratta, perciò di una finalità il cui raggiungimento potrà essere verificato e misurato solo nei prossimi anni.

Ciò premesso, devesi brevemente ricordare che per l'espletamento delle funzioni, in parte eterogenee, assegnate dalla legge (poteri autoritativi diretti a disciplinare l'utilizzazione del porto, attività di diritto privato, manutenzione dei beni e delle attrezzature, attività amministrative connesse all'esercizio delle attività commerciali dei privati) l'Autorità portuale di Civitavecchia, avente, come già detto, natura di ente pubblico non economico, è dotata di autonomia amministrativa, finanziaria e di bilancio e tuttavia è esclusa dall'applicazione della legge 20 marzo 1975, n. 70 e del

D.L.vo 3 febbraio 1993, n. 29 e successive modificazioni⁵. La specifica potestà regolamentare in materia finanziaria e contabile comporta anche l'esonero dall'osservanza della normativa di cui al D.P.R. 18 dicembre 1979, n. 696.

La disciplina del personale è improntata a criteri privatistici e fondata sulla contrattazione collettiva tra Assoporti e Sindacati di categoria, posta in essere sulla base di criteri stabiliti con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione.

In particolare, i compiti positivamente enunciati⁶ possono essere così descritti :

- 1) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nel porto, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche con riferimento alla sicurezza rispetto ai connessi rischi di incidenti;
- 2) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei Lavori Pubblici;
- 3) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso di servizi di interesse generale non coincidenti né strettamente connessi con le operazioni portuali;
- 4) 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 marittima⁷;

⁵ Art. 6, comma 2 della legge di riordino, come modificato dal citato D.L. n. 535/1996 convertito da l. n. 647/1996, nonchè dal D.L. 30 dicembre 1997, n. 457 convertito con modificazioni dalla l. 27 febbraio 1998, n. 30.

⁶ Comma 1 dell'art. 6 della legge di riordino, nel testo modificato dal suddetto D.L. n.535/1996.

⁷ Comma 2 bis dell'art. 24 della legge di riordino, aggiunto dal più volte citato D.L. n. 535/1996.

- 5) amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo con i poteri previsti negli artt. da 36 a 55 e 68 del cod. nav. e nelle relative norme di attuazione⁸.

Nella sfera dell'autonomia dell'autorità è stata ricompresa la facoltà di costituire o partecipare a società esercenti attività accessorie e strumentali rispetto ai predetti compiti istituzionali, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche, fermo restando il divieto di esercitare, direttamente o tramite partecipazioni societarie, le operazioni portuali e quelle ad esse strettamente connesse⁹.

Coerentemente all'anzidetto principio ispiratore, le attività di manutenzione delle parti comuni e quelle dirette alla fornitura di servizi di interesse generale (nn. 2 e 3 dell'elenco precedente) devono essere affidate in concessione dall'autorità portuale mediante gara pubblica¹⁰.

2.2 I mezzi finanziari

Le risorse istituzionalmente assegnate all'Autorità portuale appartengono alle seguenti tipologie:

- 1) canoni di concessione delle banchine e delle aree demaniali (sia in ambito portuale, sia comprese nella circoscrizione territoriale), nonchè

⁸ Art. 8, comma 3, lett. h) della legge di riordino nel testo risultante dal ripetuto D.L. n. 535/1996.

⁹ Art. 6, comma 6 della legge di riordino, nel testo sostituito dall'art. 8 bis della legge n. 30 del 1998 citata.

Secondo l'art. 16 della legge di riordino, come modificato dalla legge 30 giugno 2000, n. 186, sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale. Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono da individuare dalle autorità portuali in conformità a criteri vincolanti fissati con decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione. È stato emanato, perciò, con D.M. 6 febbraio 2001, n. 132 il "Regolamento concernente la determinazione dei criteri vincolanti per la regolamentazione da parte delle autorità portuali e marittime dei servizi portuali, ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/1994".

¹⁰ Art. 6, comma 5 della legge di riordino.

- proventi di autorizzazione all'esercizio di operazioni e di servizi portuali;
- 2) tasse di imbarco e sbarco merci trasportate per via marittima;
 - 3) contributi delle regioni, di enti locali e altri organismi pubblici;
 - 4) proventi derivanti dalla cessione di impianti;
 - 5) contributo del Ministero dei Lavori Pubblici per la manutenzione ordinaria e straordinaria;
 - 6) finanziamento straordinario da parte del predetto Ministero per alcune opere di notevole importanza;
 - 7) entrate diverse.

E' da segnalare che nel periodo considerato è intervenuta la legge 30 novembre 1998, n. 413, che prevede il finanziamento di un programma di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti da adottare dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione sulla base delle richieste delle autorità portuali.

A tal fine sono stati previsti limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato per cento miliardi di lire annue a decorrere dal 2000 in correlazione di mutui o di altre operazioni finanziarie quindicennali che le autorità portuali sono state autorizzate a contrarre od effettuare¹¹.

In base al programma approvato dal suddetto Ministero, sono stati destinati finora all'Autorità portuale di Civitavecchia due finanziamenti per complessivi € 80.736.033,46, pari a oltre 156 miliardi e 326 milioni di lire; il primo dei quali, di L. 59.900 milioni, è stato finalizzato all'intervento "Nuovo Terminal Container", la cui costruzione è già iniziata e se ne prevede l'ultimazione entro luglio del 2004.

In materia di canoni di concessione la legge 7 dicembre 1999, n. 472, modificando l'art. 18 della legge di riordino, ha stabilito che il Ministero dei Trasporti e della Navigazione (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) di concerto con quello delle Finanze ha il compito di fissare soltanto "i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a

¹¹ E' previsto il rifinanziamento di detta legge per il 2003 e 2004 per il proseguimento del programma relativo a spese infrastrutturali di ampliamento e ammodernamento dei porti, finalizzato alla realizzazione del progetto delle cosiddette autostrade del mare (L. n. 166 del 1.8.2002).

"versare", così eliminando la macchinosa valutazione dei numerosi elementi che doveva supportare, secondo il testo originario, l'adempimento da parte del Ministero vigilante e che appunto perciò ne aveva precedentemente impedito il perfezionamento. Risulta che è tuttora in corso l'elaborazione dello schema di tale provvedimento regolamentare che costituisce il presupposto per conseguire un incremento di tali introiti per le Autorità che ritengano di determinarli in misura più congrua. In mancanza di detto provvedimento i canoni di concessione, a suo tempo stabiliti dall'U.T.E., sono stati aggiornati dall'Autorità portuale di Civitavecchia (così come in precedenza dal Consorzio autonomo del porto) secondo gli indici ISTAT stabiliti dal Ministero.

Sempre in tema di risorse finanziarie assume rilievo anche il già citato decreto 6 febbraio 2001, n. 132 (G.U. n. 91 del 19.4.2001) con il quale il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha determinato i criteri vincolanti per la regolamentazione, da parte delle Autorità portuali e marittime, dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84 del 1994. Tra l'altro, infatti, è specificato che il rilascio dell'autorizzazione all'esercizio di tali servizi è subordinato al pagamento di un canone annuale e alla prestazione di una cauzione "determinati nel loro ammontare dall'autorità competente secondo modalità preventivamente individuate e tenendo conto del fatturato del soggetto prestatore del servizio".

E' da rilevare, altresì, che anche il regolamento delegificativo per la riforma del sistema delle tasse dei diritti marittimi di cui alla legge n. 82 del 1963, previsto dall'art. 100 della legge 24 novembre 2000 n. 342 - regolamento che il Governo avrebbe dovuto emanare entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge stessa - non è ancora intervenuto ad attuare la precipua finalità di "individuazione di un sistema di autonomia finanziaria delle autorità portuali". Peraltro, la completa devoluzione in favore di queste ultime dei soli tre fondamentali diritti portuali contemplati dalla delega legislativa (la tassa di ancoraggio per le navi, la tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate, nonchè la tassa portuale sulle medesime), ancorchè non appaia sufficiente a realizzare integralmente l'auspicata autonomia finanziaria, determinerebbe comunque un incremento di introiti

atto ad accrescere il tasso di autofinanziamento delle medesime autorità portuali.

3. Il potere regolamentare

Strettamente collegato agli aspetti ordinamentali è il potere di regolamento attribuito dalla legge alle autorità portuali; di particolare rilievo è quello che disciplina la gestione patrimoniale e finanziaria dell'ente, sottoposto all'approvazione del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con il Ministro del Tesoro.

Il testo di tale regolamento di amministrazione e di contabilità è stato deliberato dall'Autorità portuale di Civitavecchia nella seduta del 18 dicembre 1997 ed approvato dai suddetti Ministeri in data 30 ottobre 1998 condizionatamente all'inserimento di talune modifiche ed integrazioni espressamente considerate parte integrante del provvedimento di approvazione.

Le modifiche più significative riguardano la disposizione relativa al fondo di riserva, nel senso di precisare che il relativo ammontare non debba comunque superare il 3% del totale delle spese correnti previste; la necessità di autorizzazione della gestione provvisoria del bilancio da parte dell'Amministrazione vigilante; l'obbligo di allegare al preventivo annuale un bilancio triennale, correlato al piano operativo triennale, idoneo a rappresentare il quadro delle risorse finanziarie impiegabili ed a consentire di valutare le correlazioni fra i flussi di entrata e di spesa. Si richiedeva anche di eliminare la previsione secondo la quale gli storni tra capitoli dello stesso titolo non costituiscono variazioni di bilancio (come tali non soggetti a specifica approvazione) ed, inoltre, di specificare nello schema di bilancio, in singoli sottocapitoli, l'entità dei compensi corrisposti agli organi di amministrazione e di controllo, nonché le spese di pubblicità.

Il recepimento da parte dell'Autorità portuale delle suddette osservazioni ministeriali è avvenuto a distanza di oltre due anni (delibera commissoriale del 19 dicembre 2000, che ha riapprovato il testo regolamentare con le modificazioni richieste). Il formale recepimento, ripetutamente sollecitato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, ha subito detto ritardo a causa di contestazioni alle indicazioni ministeriali di

cui trattasi mosse dall'Associazione Porti Italiani (Assoporti), sicchè, su suggerimento di quest'ultima, le Autorità portuali destinate di analoghi rilievi si erano astenute da deliberarne l'accoglimento.

In ogni caso non risulta che le Amministrazioni vigilanti abbiano successivamente valutato la rispondenza o meno del regolamento di cui trattasi alle prescrizioni dell'art. 1, comma 3 della legge n. 208 del 25 giugno 1999, che ha fatto obbligo a tutti gli enti pubblici¹² di adeguare il proprio sistema di contabilità a quello statale (legge n. 94/1997: introduzione di principi riconducibili al sistema di contabilità economica fondata su rilevazioni analitiche per centri di costo).

¹² Infatti, destinatari della normativa di cui alla legge suindicata sono tutti gli enti pubblici, ad eccezione di quelli di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, tra i quali, come già detto, non sono comprese le autorità portuali.

4. Gli strumenti programmatici

L'Autorità portuale pone le linee del proprio operato mediante due atti programmativi e di pianificazione: il Piano Operativo Triennale (P.O.T.), con il quale vengono individuate le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle ed il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.), che ha la funzione di delimitare l'ambito portuale e di tracciare l'assetto complessivo del porto, determinandone le caratteristiche e le destinazioni funzionali, in modo coordinato con gli altri strumenti di pianificazione del territorio.

4.1 Il piano Operativo Triennale

In base al primo P.O.T., a suo tempo approvato dal Comitato portuale (delibera n. 43 del 22 gennaio 1996) - dei cui contenuti essenziali si è fatto cenno nel precedente referto della Corte - negli anni scorsi sono state avviate e sono tuttora in corso di realizzazione le opere previste dal progetto di ristrutturazione ed ampliamento del porto, precedentemente presentato alla Presidenza del Consiglio dall'Autorità portuale, Capitaneria di Porto e Comune allo scopo di inserirlo tra i progetti finanziabili per l'Anno Giubilare del 2000; progetto poi recepito nel protocollo d'intesa sottoscritto presso la Presidenza del Consiglio l'11 dicembre 1995.

Si rammenta in proposito che l'obiettivo principale è la riorganizzazione delle aree destinate alle diverse attività portuali, al fine di realizzare due ambiti portuali specifici, di cui l'uno nel porto storico destinato al water-front cittadino ed al traffico turistico, l'altro commerciale, posto nella zona a nord del porto di nuova realizzazione.

L'anzidetto P.O.T. è stato aggiornato nel 1998, prevedendo le seguenti opere aggiuntive :

- Stazione Marittima transitoria, da utilizzare nella fase intermedia in cui il traffico crocieristico continuerà ad incrociarsi con quello commerciale sulla

banchina n. 10;

- Realizzazione di una torre petrolifera da utilizzare per il trasferimento, in via provvisoria, del traffico petrolifero dall'attuale darsena alla nuova darsena petroli e grandi masse.

Tra le opere già realizzate si evidenziano il 1° stralcio del prolungamento dell'Antemurale Cristoforo Colombo, il dragaggio di parte del nuovo canale di accesso in relazione all'allungamento dell'Antemurale, la connessa realizzazione della cassa di colmata base per la realizzazione del nuovo terminal containers, l'ultimazione della nuova banchina commerciale.

E' stata avviata la delocalizzazione di alcune attività dai locali insistenti nella parte storica del porto al nuovo capannone polifunzionale, realizzato dall'Autorità portuale in parte anche con i fondi giubilari. Non sono stati spostati i silos granari e del cemento, in quanto non ancora realizzati gli edifici sostitutivi.

Per lo spostamento della darsena petrolifera è stato firmato un accordo tra la Presidenza del Consiglio e gli altri Enti, tra cui l'Autorità portuale e privati, per la realizzazione dell'opera ed è in corso uno studio di impatto ambientale.

E' stata costituita, ai sensi della legge n. 38/1998, un'apposita Società (v. par. 8.2) di promozione dell'intermodalità insieme al Comune, che detiene al pari dell'Autorità portuale il 25% del capitale ed alla Camera di Commercio di Roma, che detiene il restante 50%. Compito della Società è quello di ottenere finanziamenti destinati allo scopo.

In vista dell'adozione del nuovo P.O.T., l'Autorità portuale ha ritenuto che in attuazione della Variante al Piano regolatore approvata con D.M. Lavori Pubblici n. 3252 del 27 dicembre 1992 e del suddetto protocollo di intesa del dicembre 1995, occorre proseguire nell'attuazione degli interventi già inseriti nel Piano Triennale delle opere rispettando le priorità programmatiche dell'Amministrazione.

A tal fine, ha posto in evidenza che le ipotesi di sviluppo formulate dal Piano prevedono gli interventi sottoriportati, la realizzazione di alcuni dei

quali è subordinata alla redazione ed approvazione di una Variante al Piano Regolatore Portuale attualmente vigente.

Gli interventi da progettare sono:

A) Interventi già previsti dal P.R.P.:

- Completamento banchina commerciale; Piazzale banchina Ro-Ro;
- Scarico a mare acque trattate;
- Sistemazioni stradali e ferroviarie;
- Ristrutturazione reti di urbanizzazione primaria;
- Ristrutturazione banchine 14/16;
- Apertura a sud del porto;
- Collegamento Antemurale con banchina Vespucci.

B) Interventi subordinati a Variante del P.R.P.:

- Completamento prolungamento Antemurale;
- Nuova Darsena "La Mattonara";
- Nuova Sede Direzionale;
- Accasermamento Capitaneria di Porto;
- Nuova stazione marittima;
- Dragaggi per adeguamento dei fondali;
- Adeguamento antemurale storico.

In relazione alla persistente attualità degli obiettivi, il nuovo P.O.T., attualmente vigente, adottato dal Comitato portuale con delibera n. 86 dell'8 novembre 2000, riprende le linee strategiche di sviluppo delineate dal primo piano, mirando ad implementare e consolidare le posizioni raggiunte nei vari settori di attività portuali (merci, turistico-crocieristico, passeggeri, pesca, servizi generali), attivando tra l'altro nuove linee, oltre quelle tradizionali con la Sardegna, incrementando le attività General Cargo e quelle per il trasporto di containers e delocalizzando le attività di pesca.

Conseguentemente, definisce dettagliatamente gli interventi finalizzati alla realizzazione degli obiettivi strategici suaccennati.

4.2 Il Piano Regolatore Portuale

Lo strumento di pianificazione di cui trattasi, che a norma della legge di riordino n. 84/1994 (art. 5, comma 1) deve individuare l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'assetto cantieristico ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nei porti presso i quali è istituita l'apposita Autorità, deve essere adottato dal Comitato portuale e, dopo una complessa procedura, approvato dalla Regione.

Poichè a tutt'oggi non è stato emanato il testo di tale piano, organicamente coordinato con gli altri strumenti di pianificazione del territorio in cui si inserisce il porto (e così armonizzando l'attività dell'Autorità portuale con quelle delle varie realtà regionali e nazionali) è tuttora vigente il piano regolatore portuale dell'Ente approvato, previo voto favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in data 28 settembre 1990 ed aggiornato con la variante di cui al già citato D.M. n. 3252 del 27 dicembre 1992.

Come si è accennato al paragrafo precedente, l'Autorità portuale di Civitavecchia ha assunto le iniziative per promuovere le ulteriori varianti necessarie per attuare determinati interventi previsti dal proprio P.O.T., l'ultima delle quali (delibera del Comitato portuale n. 71 del 14 ottobre 1999) è finalizzata ad apportare un adeguamento tecnico e funzionale al Piano regolatore, per l'allineamento del prolungamento del tratto in costruzione dell'Antemurale "C. Colombo", eliminando cioè l'inclinazione verso la costa, che avrebbe comportato un restringimento del canale di accesso al porto.

5. Gli organi

Sono organi dell'Autorità portuale il Presidente, il Comitato portuale, il Collegio dei revisori dei conti ed il segretariato generale.

Il primo **Presidente** dell'Autorità portuale, alla scadenza del mandato quadriennale (1° settembre 1999) fu confermato per l'ulteriore quadriennio -come la legge consente -con D.M. del 22 settembre 1999. A seguito delle sue dimissioni, fu nominato (D.M. 28 novembre 2000) un **Commissario** nella persona del Segretario generale allora in carica.

La gestione commissariale ha avuto termine nell'ottobre 2001, allorchè, acquisiti le designazioni del Comune, della Provincia e della Camera di commercio, nonchè i pareri delle competenti commissioni parlamentari, d'intesa con la Regione, il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, con decreto del 10 ottobre 2001, ha nominato come nuovo **Presidente** dell'Autorità portuale lo stesso commissario.

Il **Comitato portuale** in carica dall'ottobre 1995, così come previsto dall'art. 9 della legge n. 84/1994 e successive modificazioni, alla scadenza del quadriennio dei componenti di cui all'art. 9, comma 1 lett. i) (imprenditoria) e lett. l) (lavoratori), è stato ricostituito dal Presidente con decreto 4 ottobre 1999, nominando i nuovi componenti in rappresentanza delle categorie previste dalla predetta disposizione; successivamente (decreto 3 febbraio 2000) l'organo è stato integrato con il rappresentante degli autotrasportatori sulla base della intervenuta designazione. La più recente modifica, consistente nella sostituzione del rappresentante delle imprese ferroviarie (lett. I bis dell'art. 9 cit.), è intervenuta in data 16 novembre 2001, per cui il Comitato portuale alla fine del quadriennio oggetto del presente referto ha raggiunto il "plenum" di 21 componenti.

A seguito della recente inclusione del porto di Fiumicino nella circoscrizione territoriale dell'Autorità (D.M. 11 giugno 2002), la composizione del Comitato portuale si incrementa di due componenti: oltre al sindaco, appunto, di Fiumicino (come espressamente dispone l'art. 9, comma 1, lett. g) della legge n. 84/1994) anche il comandante del

medesimo porto (come ha più volte ritenuto il Ministero vigilante in relazione ai casi analoghi Messina - Milazzo e Piombino - Portoferraio).

Il **Collegio dei revisori dei conti**, composto di tre membri effettivi e tre supplenti, dei quali il presidente ed un supplente designati dal Ministro del Tesoro, alla scadenza del quadriennio di quello in carica dal 1995, è stato ricostituito con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 1° marzo 2000.

Premesso che il **Segretariato generale** è composto dal Segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa¹³ va qui ricordato che il **Segretario generale** a suo tempo nominato dal Comitato portuale, il cui incarico era stato rinnovato per un ulteriore quadriennio (delibera n. 62 del 12 ottobre 1999), avendo assunto, come già detto, la carica prima di commissario (D.M. 28 novembre 2000) e poi quella di presidente (D.M. 10 ottobre 2001) è stato sostituito dal 1° novembre 2001 con delibera del Comitato portuale n. 94 del 29 ottobre 2001, in base allo specifico curriculum dell'interessato, concernente il possesso dei requisiti di legge.

L'assunzione ha avuto luogo con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile una sola volta, ai sensi dell'art. 10, comma 3 della legge n. 84/1994.

Circa i compiti affidati dalla legge di riordino (art. 10, comma 4) al segretario generale, la Corte richiama le considerazioni svolte in altri referti - segnatamente quello concernente l'Autorità portuale di Napoli - relativamente alla mancata attribuzione a detto dirigente di vertice di autonome funzioni di rilevanza esterna.

Non può sfuggire, a tale proposito la divergenza dai principi generali di riparto di competenza tra gli organi di vertice politico degli Enti e la struttura dirigenziale, principi esplicitati, com'è noto, dal D. L.vo n. 29 del 1993, ma costituenti diretta attuazione dell'art. 97 della Costituzione e perciò da considerare validi anche per le Autorità portuali, pur in presenza

¹³ Così dispone l'art. della legge di riordino. La Segreteria tecnico-operativa è l'apparato organizzativo di cui si avvale Il segretario generale per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'autorità; in essa è inquadrato tutto il personale dell'Ente.

dell'espressa previsione del comma 2 dell'art. 6 della legge n. 84/1994 (come modificato dalla legge n. 647/1996), che ha dichiarato non applicabili a tali Autorità le disposizioni del D. L.vo n. 29/1993.

Per quanto riguarda le **competenze economiche** spettanti ai suddetti organi, risulta quanto segue:

- l'indennità di carica del Presidente (pari nel 1997 a L. 201,6 milioni annui) è stata rapportata anche in prosieguo -ai sensi del D.M. del 10 luglio 1997 - all'importo equivalente al trattamento economico del Segretario generale della stessa Autorità maggiorato del 30%, seguendone quindi le variazioni. Sicché, a seguito dell'adeguamento del minimo retributivo tabellare stabilito in sede di rinnovo biennale del contratto nazionale CIDA -al quale è parametrato lo stipendio del Segretario generale - l'indennità di carica spettante al Presidente è venuta ad ammontare a L. 250.467.490 a decorrere dal 1° gennaio 2000 ed a L. 258.821.290 dal 1° gennaio 2001.
- per il Segretario generale il trattamento economico, così come fissato all'atto della prima nomina (gennaio 1995) in misura, cioè, corrispondente al minimo contrattuale previsto dal contratto CIDA integrato dal coefficiente di maggiorazione (2,55) stabilito dall'accordo Assoporti per i direttori generali degli enti portuali, è stato mantenuto all'interessato in sede di rinnovo quadriennale dell'incarico (delibera del 12 ottobre 1999). Il miglioramento stipendiiale mensile recato dal suaccennato nuovo contratto biennale CIDA, così come integrato dall'accordo Assoporti, ha determinato una retribuzione totale mensile lorda (corrisposta per 14 mensilità) di L.11.242.950 a decorrere dal 1° gennaio 2000, di L. 17.666.400 dal 1° ottobre 2000 e di L. 18.125.400 dal 1° gennaio 2001. Al nuovo Segretario generale assunto in servizio, come si è detto, dal 1° novembre 2001, compete il trattamento economico mensile lordo di L. 16.850.400 (sempre per 14 mensilità).
- ai componenti gli organi collegiali di amministrazione e di controllo, come già riportato nel precedente referto della Corte, era stato attribuito provvisoriamente il gettone di presenza nella misura di L. 90.000 lorde