

(oltre al rimborso delle spese di viaggio, vitto ed eventuale alloggio per i non residenti nel Comune ed un importo aggiuntivo orario di L. 4.887).

Sempre in via provvisoria, ai componenti del Collegio dei revisori dei conti era stata confermata l'indennità annua corrisposta ai revisori della precedente organizzazione portuale (6 milioni ai componenti e 7,2 milioni al presidente).

Intervenuto il D.M. 31 dicembre 1997, l'indennità di carica annuale è stata determinata dall'Autorità portuale in L. 8.640.000 per i membri effettivi del Collegio; in L. 1.728.000 per i supplenti ed in L. 10.368.000 per il presidente effettivo e L. 2.073.000 per il presidente supplente.

Sempre dal 1° gennaio 1998 il gettone di presenza per i membri del Comitato portuale è stato fissato in L. 127.000.

## 6. Il personale ed i suoi costi

Come già descritto nel precedente referto, la **segreteria tecnico-operativa**, così come costituita dal Comitato portuale (delibera del 1° marzo 1996) - benchè più volte aggiornata nella composizione (delibere del 9 aprile 1997, 18 dicembre 1997 e 16 luglio 1998) - risulta articolata fondamentalmente in tre aree attinenti, rispettivamente, alle funzioni istituzionali, all'amministrazione, ragioneria e relazioni industriali ed alle funzioni di natura tecnica; ciascuna area è ripartita in settori, ai quali sono addetti i dipendenti dei diversi livelli.

Già nel 1997 il Comitato portuale (con delibera del 5 febbraio 1997) aveva ritenuto di affidare ad una società specializzata il progetto di razionalizzazione della struttura e dei processi amministrativi della Segreteria generale (nonchè il progetto di analisi delle tariffe vigenti al fine di determinarne l'adeguatezza alle condizioni di mercato ed ai costi sostenuti, per un complessivo di L. 110 milioni).

Conseguentemente, nell'area affari istituzionali, direttamente coordinata dal segretario generale, era stato inserito un dirigente responsabile della gestione organizzativa marittimo-portuale (delibera del 9 aprile 1997); nella stessa area un altro dirigente era stato preposto al costituito Ufficio contratti-legale, in sostituzione del precedente responsabile del settore legale, appartenente all'8° livello (delibera del 16 luglio 1998).

Sempre avvalendosi di tale consulenza, il Comitato portuale ha deliberato il 16 luglio 1998 la pianta organica del personale (approvata dal Ministero vigilante il 3 settembre 1998), costituita complessivamente di 40 unità, ivi compreso il segretario generale; la ripartizione per categorie dei dipendenti è riportata in seguito, raffrontata con la più recente revisione dell'organico.

Come si ricava dal seguente prospetto, il numero degli esuberi di personale della pregressa organizzazione portuale, che alla fine del 1997 era pari a 18 unità, si è ridotto a 7 alla fine del 1998 ed a 6 nel 1999 (per il prepensionamento di una unità) e così anche nel 2000.

Nel 2001 detto esubero si è ulteriormente ridotto a 5 unità, sicchè la consistenza del personale riguarda complessivamente 44 dipendenti (ivi compresi gli operai in esubero) ma a questi si sono aggiunti 4 impiegati ed un dirigente assunti a tempo determinato, per far fronte alle straordinarie necessità connesse alla realizzazione delle opere finanziate con i fondi straordinari statali.

#### **CONSISTENZA DEL PERSONALE**

	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Dirigenti	5	5	5	5 (4+1)
Operai	6	5	5	5
Impiegati	36	36	36	39 (35+4)
<b>TOTALE</b>	<b>47</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>49</b> <b>(44+5)</b>

L'assunzione di un dirigente a tempo determinato, peraltro, non ha incrementato la consistenza complessiva della dirigenza, in quanto, proprio alla fine del 2001, l'Autorità portuale, all'esito di un procedimento disciplinare a carico dell'ingegnere dirigente dell'area tecnica, aveva proceduto (delibera del Comitato del 25 ottobre 2001) al licenziamento per giusta causa del medesimo.

A seguito dell'impugnazione dell'interessato, la vertenza è stata definita con verbale di conciliazione sottoscritto presso l'Ufficio Provinciale del Lavoro di Roma in data 21 dicembre 2001. Alla stregua di tale conciliazione il licenziamento è stato revocato ed il rapporto di lavoro è da intendere consensualmente risolto, con il riconoscimento al lavoratore della sola spettanza dell'indennità di preavviso (circa L. 263 milioni lordi) e rinuncia ad ogni altra pretesa, ragione o titolo.

Sempre nell'ultimo anno di riferimento, il Comitato portuale, con delibera n. 82 del 25 ottobre 2001, ha proceduto ad una revisione della pianta organica per adeguarla alle nuove incombenze demandate all'Autorità (controllo del personale da avviare al lavoro portuale), nonché

alla trasformazione della fisionomia e dell'organizzazione del porto ed all'espansione dei traffici.

Nella tabella seguente la nuova pianta organica (che continua a comprendere il segretario generale) è posta a raffronto con quella deliberata nel 1998; da ciò si deduce che l'attuata revisione non dovrebbe avere alcuna influenza immediata sulle anzidette posizioni soprannumerarie, mentre riassorbe le posizioni con contratto a tempo determinato. Infatti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel comunicare l'approvazione della delibera suindicata (nota del 30 novembre 2001), ha precisato che le assunzioni delle nuove unità potranno essere effettuate in maniera graduale, subordinatamente al previsto trasferimento del personale in esubero presso strutture esterne e che le future assunzioni a tempo determinato dovranno essere sottoposte alla preventiva approvazione dello stesso Ministero.

<b>Categ. Dipendenti</b>	<b>Tabella organica 1998</b>	<b>Nuova tabella organica ex Delibera 82/2001</b>
Dirigenti:		
coeff. 1	2	1
coeff. 1,20		1
coeff. 1,40		3
coeff. 1,75	2	1
coeff. 2,25		1
S.G. 2,55	1	1
Totale dirigenti	5	8
Quadro A	3	2
Quadro B		3
Totale quadri	3	5
Impiegati:		
Liv. 1°	9	17
Liv. 2°	14	9
Liv. 3°	3	7
Liv. 4°	2	4
Liv. 5°	4	-
Totale impiegati	32	37
Totale generale	<b>40</b>	<b>50</b>

Nel corrispondente riassetto dell'organigramma dell'Ente, oltre ai servizi di supporto del presidente e del segretario generale, si conferma

l'articolazione della segreteria tecnico-operativa su tre aree: l'area istituzionale, precedentemente retta ad interim dal segretario generale, viene affidata ad un dirigente; altri due dirigenti della stessa area sono preposti, rispettivamente, uno alla sicurezza e al lavoro portuale e l'altro ad un nuovo "Ufficio accosti". Nell'area tecnica, oltre al dirigente della stessa area, è previsto un dirigente responsabile della progettazione; all'area amministrativa e di coordinamento, accanto al dirigente della stessa, viene addetto un altro dirigente responsabile del bilancio, contabilità e pagamenti.

Nel sottostante prospetto è riportato l'andamento del **costo del personale** con l'indicazione delle varie componenti, nonché dell'onere medio pro-capite.

**COSTO GLOBALE DEL PERSONALE**

(in milioni di lire)

	<b>1998</b>	<b>%</b>	<b>1999</b>	<b>%</b>	<b>2000</b>	<b>%</b>	<b>2001</b>	<b>%</b>
A) Emolumenti fissi	3.007,9	61,6	2.747,2	62,8	3.057,0	54,7	3.517,9	62,3
Emolumenti variabili	204,3	4,2	136,5	3,1	138,2	2,5	138,1	2,4
Emolumenti al personale distaccato	0,0	0,0	140,0	3,2	140,0	2,5	140,0	2,5
Spese per viaggi e missioni	139,4	2,9	199,9	4,6	140,3	2,5	129,1	2,3
Spese per frequenza corsi	47,7	1,0	45,1	1,0	48,7	0,9	19,7	0,3
Oneri previdenziali e assistenziali	1.480,5	30,3	1.105,5	25,3	1.299,2	23,2	1.412,1	25,0
Fondo progettazione diretta lavori	0,0	0,0	0,0	0,0	770,0	13,8	292,1	5,2
<b>TOTALE A)</b>	<b>4.879,8</b>	<b>100,0</b>	<b>4.374,2</b>	<b>100,0</b>	<b>5.593,4</b>	<b>100,0</b>	<b>5.649,0</b>	<b>100,0</b>
Variazione %		<b>3,7</b>		<b>-10,4</b>		<b>27,9</b>		<b>1,0</b>
B) Altri oneri	142,1		113,0		104,4		124,5	
Attività culturali e tempo libero	15,3		15,1		17,3		18,7	
TFR	260,3		229,1		261,9		282,4	
<b>TOTALE (A + B)</b>	<b>5.297,5</b>		<b>4.731,4</b>		<b>5.977,0</b>		<b>6.074,6</b>	

**ONERE MEDIO PRO-CAPITE**

<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
4.879,8	4.374,2	5.593,4	5.649,0
numero unità 47	numero unità 46	numero unità 46	numero unità 49
costo medio 103,8	costo medio 95	costo medio 121,6	costo medio 115,2

L'ulteriore prospetto mostra l'incidenza percentuale del costo del personale (si assume qui l'entità più attinente alle componenti retributive esposta alla lett. A) del prospetto precedente) sulle entrate e sulle spese correnti ed anche su alcune significative poste finanziarie attive e passive (proventi dei servizi portuali e spese generali di gestione).

#### INCIDENZA PERCENTUALE DEL COSTO DEL PERSONALE

	1998	%	1999	%	2000	%	2001	%
Costo del personale	4.879,8		4.374,2		5.593,4		5.649,0	
Spese di gestione	6.211,3	78,6	4.691,5	93,2	4.438,5	126,0	5.193,2	108,8
Proventi servizi portuali	7.714,2	63,3	6.651,9	65,8	7.122,5	78,5	10.859,7	52,0
Entrate correnti	14.778,6	33,0	12.964,0	33,7	15.835,3	35,3	22.497,8	25,1
Spese correnti	12.566,4	38,8	11.489,1	38,1	12.242,9	45,7	16.505,0	34,2

In linea generale si osserva una sensibile crescita dell'onere complessivo, dell'ordine di circa il 28% nell'ultimo biennio rispetto al decremento registratosi nel 1999, conseguente questo al trasferimento (in regime di mobilità temporanea, in base all'art. 23 della legge n. 84/1994) avvenuto nell'ottobre 1998, di 11 dipendenti in esubero (10 operai gruisti ed un dirigente dei medesimi) alla nuova società (G.T.C.) alla quale è stata affidata, come si dirà (v. par. 8.1) la gestione dei mezzi meccanici del porto. Alcuni di detti dipendenti, in seguito, sono stati assorbiti da altre Società (vedasi par. 8.2).

A seguito di tale trasferimento, però, l'Autorità portuale ha ritenuto di poter assumere a suo carico la differenza tra il minimo salariale e la retribuzione precedentemente goduta dai dipendenti così trasferiti nonché dei trattamenti accessori e ciò non è consentito dal 4° comma del citato art. 23.

Infatti, detta disposizione prescrive che faccia carico alle società ed imprese, presso cui vengono collocati in regime di mobilità temporanea i dipendenti risultanti in soprannumero presso l'Autorità portuale, "la corresponsione a tali lavoratori della retribuzione e di tutti i trattamenti

accessori", giacchè essi conservano il trattamento previdenziale e pensionistico di cui godevano alla data dell'impiego temporaneo, nonché ad personam il trattamento retributivo, mantenendo l'eventuale importo differenziale fino al riassorbimento.

In considerazione proprio di questi oneri facenti carico alle predette società ed imprese, il successivo comma 6 del medesimo art. 23 prevede (evidentemente per agevolare il transito di detti lavoratori) che le Autorità portuali concedano alle società e imprese interessate "una riduzione degli oneri di autorizzazione o di concessione, tenendo conto (appunto) dell'eventuale differenziale retributivo e degli oneri previdenziali e pensionistici che si determinano a carico delle medesime per effetto dell'impiego in mobilità temporanea dei lavoratori" di cui trattasi.

Interessata, per ottenere chiarimenti in proposito alla "differenza retributiva personale distaccato" di cui al cap. 100 del Tit. I (v. precedente tabella del Costo globale del personale, che espone per tale voce L. 140 milioni per ciascuno degli anni dal 1999 al 2001) l'Autorità portuale ha fatto presente (nota del 15 marzo 2003) di ritenere che "ai fini contabili/fiscali non è possibile fare compensazioni così come sembrerebbe dal comma 6 dell'art. 23"; si tratterebbe perciò di operare in compensazione mediante l'ordinario sistema, "cioè attraverso scambio reciproco di fatturazioni". Sicchè, l'Ente conteggerebbe per la stipula della concessione o l'autorizzazione l'importo conseguente, senza alcuno sconto, mentre il concessionario emetterebbe apposita fattura per le maggiori spese stipendiali sostenute per la retribuzione e gli oneri previdenziali e pensionistici pagati per quel personale.

In ogni caso, con la risposta suaccennata, l'Ente precisa di avere "impegnato (nei tre anni suindicati) l'intero stanziamento del cap. 100, senza averlo completamente esaurito, in quanto sta ancora verificando il differenziale da applicare e soprattutto sta valutando la riduzione degli oneri di autorizzazioni e di concessioni". Il che, ripetesi, a parere della Corte, è adempimento, secondo la legge, da compiere *ex ante*, anche per evitare tardive contestazioni, come poi effettivamente è avvenuto nel corso della gestione della Società G.T.C. (si rinvia nuovamente al par. 8.1).



Al termine della considerazione testè fatta, ritornando alle risultanze relative al costo globale del personale, può osservarsi che il più alto tasso di incremento dell'anno 2000 - sull'onere del quale si è sostanzialmente attestata la gestione del 2001 - dipende comunque, oltre che dal raffronto con la ridotta entità dell'anno precedente di cui si è detto, anche dall'entrata in vigore dal 1° luglio 2000 del nuovo C.C.N.L. Unico dei lavoratori dei porti - recepito dall'Autorità portuale con delibera del 28 settembre 2000 - e, in misura prevalente, dalla corresponsione ai dipendenti interessati dell'incentivo per la progettazione diretta dei lavori previsto dall'art. 18 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e succ. mod..

In base a detta disposizione, infatti, il Comitato portuale ha adottato, con delibera n. 120 del 16 luglio 1998, il relativo regolamento, che ha destinato l'1% del costo preventivato delle opere alla costituzione di un apposito "fondo per la progettazione dei lavori e studi", iscrivendo in bilancio il nuovo cap.120 <sup>14</sup>.

Detto regolamento del 1998, elaborato dichiaratamente sulla falsariga di quello adottato dall'Amministrazione dei lavori pubblici, prevede che la ripartizione del compenso incentivante venga effettuata tra il personale dell'Ufficio tecnico che abbia concorso o comunque contribuito alla formazione degli elaborati progettuali, secondo le seguenti percentuali:

- coordinatore unico (che nella specie, con precedente decreto n. 64 del 1° maggio 1996, era stato individuato nel Segretario generale): 5%;
- responsabile del procedimento (nella specie, con il suindicato decreto, individuato nell'ingegnere dirigente l'Area tecnica): 10%;
- tecnici che hanno redatto il progetto: 55%;
- collaboratori che hanno redatto elaborati di tipo descrittivo, sottoscrivendoli: 25% ;
- altri componenti dell'Ufficio tecnico che hanno contribuito alla redazione del progetto senza sottoscriverne gli elaborati: 5%.

L'inclusione tra i destinatari del compenso incentivante del Segretario

---

<sup>14</sup> Risulta, peraltro, che con delibera del Comitato portuale n. 81 del 25 ottobre 2001 l'Autorità portuale ha adottato un nuovo testo di tale regolamento.

generale – quale coordinatore unico – desta perplessità, giacchè l'art. 1 del suindicato regolamento riserva allo stesso Segretario generale la proposta di assegnazione della progettazione ai dipendenti dell'Ufficio tecnico, da sottoporre alla deliberazione del Comitato portuale; ciò che pare contrastare con la partecipazione del medesimo dirigente di vertice al riparto dell'incentivo in esame, riservato comunque ai soggetti puntualmente indicati nell'art. 18, c. 1 della legge n. 109 del 1994.

Le liquidazioni dei compensi di cui trattasi riportate nel precedente prospetto (L. 770 milioni nell'anno 2000 e L. 292,1 milioni nel 2001) si riferiscono rispettivamente alle progettazioni delle nuove banchine del terminal commerciale e della cassa di colmata.

Analoghe considerazioni possono esprimersi sul costo medio dei dipendenti, con l'avvertenza che la diminuzione del 2001 è in gran parte apparente, in quanto è stata calcolata sul totale dei dipendenti (50) al termine dell'esercizio, mentre in realtà l'assunzione di 5 di essi a tempo determinato, come si è detto, è avvenuta in date diverse e perciò ha gravato solo parzialmente durante l'anno.

L'andamento del costo del personale suesposto si riflette, ovviamente, sull'incidenza dello stesso sugli aggregati significativi risultanti dai rispettivi consuntivi finanziari, assumendo fino al 2000 valori percentuali costantemente crescenti, tanto da raggiungere e superare l'importo delle spese generali di gestione e comunque assorbendo quote maggiori sia delle entrate proprie costituite dai proventi dei servizi portuali sia delle poste attive e passive della gestione corrente.

La linea di tendenza si inverte, invece, nel 2001 in quanto il modesto incremento del costo del personale trova come termini di raffronto la ben più ampia dilatazione delle entrate e delle spese avutasi in quest'ultimo anno.

## PARTE SECONDA

### L'andamento della gestione

#### 7. Servizi di interesse generale

Come si è detto all'inizio della presente relazione (par. 2.1) la fornitura dei **servizi di interesse generale** (come anche la manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale) non può essere espletata direttamente dalle Autorità portuali (come avveniva, invece, ad opera della precedente organizzazione), bensì deve essere affidata in concessione, previa gara, ai privati (art. 6, comma 5 della legge di riordino). Soltanto in via transitoria (art. 23, comma 5), cioè in presenza di esuberi di personale, è consentito che le Autorità derivanti dai pregressi enti portuali, che già provvedevano direttamente a tali servizi, continuino a svolgerli in tutto o in parte, ovvero mediante società partecipate dalle stesse Autorità, senza però posizioni di controllo.

Su questa seconda facoltà si è orientata l'Autorità portuale di Civitavecchia relativamente a due importanti servizi di interesse generale e precisamente:

- il servizio ecologico (pulizia delle parti comuni, raccolta e smaltimento dei rifiuti) è svolto dalla Società S.E.PORT. s.r.l., a suo tempo istituita in relazione al D.M. 14 novembre 1994.

L'Autorità ha confermato nel 1998 la concessione del servizio alla predetta società, previa cessione della maggioranza delle quote ad alcune imprese, già operanti nel settore, che hanno aderito all'invito a fare parte della nuova compagine sociale;

- per il servizio idrico (la fornitura dell'acqua in passato aveva manifestato difficoltà di approvvigionamento alle navi, poi superate dall'incrementata erogazione al porto resa possibile dall'allaccio dell'acquedotto comunale a quello dell'ACEA) e per le relative manutenzioni, è stata costituita recentemente la Società Port Utilities S.p.A., alla quale l'Autorità partecipa con una quota di minoranza.

Entrambe le società hanno assorbito alcune unità personale già in soprannumero presso l'Autorità.

Risulta, altresì, <sup>15</sup> che il servizio di guardiania nel porto è affidato alla Soc. Securitas, che si occupa in particolare della stazione marittima e della sede dell'Autorità portuale. Sono assicurati anche i servizi di "portshuttle", svolti, mediante bus navetta, dalla CO.TA.CI. per i passeggeri in transito ed il servizio di spostamento dei semirimorchi affidato alla CPR. Non sono disponibili elementi di conoscenza circa le modalità di affidamento e di funzionamento di tali servizi e la regolazione dei relativi rapporti.

Relativamente alle predette società partecipate e ad altro servizio generale (quello della Stazione Marittima) tuttora in gestione diretta e del quale si prospetta l'affidamento in concessione, si rinvia al successivo paragrafo (8.2) relativo alle partecipazioni societarie.

---

<sup>15</sup> Relazioni annuali del Segretario generale anni 1999 e 2000.

## 8. Dismissioni e partecipazioni societarie

**8.1 Il processo di dismissione** delle attività operative, dei beni e delle attrezzature della precedente organizzazione portuale (Consorzio autonomo del porto di Civitavecchia) - adempimento, come si è detto, caratterizzante l'assetto di riordino disegnato dalla legge n. 84/1994 (art. 20) - ha avuto inizio da parte dell'Autorità portuale con notevole ritardo, a causa del protrarsi fino a tutto il 1997 del periodo transitorio di gestione, già segnalato nel precedente referto della Corte.

L'Autorità, difatti, fin dall'inizio della sua attività aveva ritenuto (come espressamente risulta dal primo P.O.T. del 1996) che il proprio compito prioritario ed urgente fosse quello di procedere alla riorganizzazione delle aree, fino ad allora adibite promiscuamente alle diverse attività portuali e giunte al limite della saturazione, accorpandole essenzialmente in due ambiti distinti: l'uno nel porto storico cittadino, destinato al traffico dei traghetti e delle navi da crociera, l'altro da realizzare più a nord, per ospitare le attività industriali e commerciali, nonché, ancora più a nord, la darsena petrolifera.

La ristrutturazione e l'ampliamento del porto furono pertanto qualificati da detto P.O.T. come "l'obiettivo" dell'Autorità, a fronte del quale ogni altra iniziativa, vale a dire "quella stessa della piena realizzazione della legge n.84/1994, benché non meno strategica del primo, riveste, in questo quadro, una funzione ad esso complementare".

Ciò spiega perché il percorso dismissorio previsto dalla legge di riordino nell'assetto portuale di Civitavecchia ha preso avvio soltanto nel 1998. Non risulta, peraltro, se effettivamente esso possa considerarsi completato, giacché non è stato esplicitato se residui o meno tuttora in capo all'Autorità l'esercizio di talune delle molteplici attività operative, svolte dall'Organizzazione portuale: sta di fatto che questa non è stata formalmente dichiarata estinta, come sarà opportuno allorché effettivamente risultino posti in essere esaustivi adempimenti dismissori.

La più importante iniziativa in tale direzione è stata la costituzione, da parte di quattro imprese portuali di cui all'art. 16 della legge n.84/1994, di una Società denominata G.T.C. (Gestione Terminal Civitavecchia) s.r.l., alla quale l'Autorità, a decorrere dal 1° ottobre 1998, ha ceduto, in regime di affitto di ramo di azienda - ai sensi dell'art. 20, comma 3, lett. c) della legge n. 84/1994 - i rapporti ed i beni (impianti per la movimentazione delle merci in ambito portuale, comprendenti i mezzi meccanici e le gru) ad essa provenienti dal Consorzio autonomo.

Il personale che presso lo stesso Consorzio era addetto a tale ramo d'azienda (gruisti) e risultante in esubero rispetto alla pianta organica dell'Autorità è stato trasferito contestualmente anch'esso alla Soc. G.T.C., in regime di mobilità temporanea, ex art. 23 della legge n. 84/1994, come si è già detto (par. 6); le unità dei suddetti dipendenti si sono ridotte progressivamente ad otto.

Il contratto di affitto di cui trattasi, stipulato in data 18 settembre 1998, stabilisce in particolare: un canone annuale d'affitto pari a L. 450 milioni, da corrispondere in semestri posticipati; il diritto della locatrice di risolvere il contratto medesimo in caso di ritardo di un mese nel pagamento del canone; la prestazione da parte della società conduttrice di una cauzione, a mezzo di polizza fideiussoria, pari ad un canone annuo.

Ciò premesso, occorre segnalare che nel corso della gestione del rapporto contrattuale si sono verificati i seguenti accadimenti:

- nel giugno e nel luglio 2001 l'Autorità ha consegnato alla Società G.T.C. due nuove gru del valore di L. 5.750.920.000 ciascuna (commissionate con contratto del 22 giugno 2001 alla Soc. Fantuzzi Reggiane) in sostituzione di altrettante macchine, già affidate alla medesima affittuaria, che sono state demolite;
- già nel gennaio del 2001 era stata consegnata alla G. T .C. altra gru simile (fornita sempre dalla Fantuzzi Reggiane su commessa del 17 agosto 2000);
- altre due gru semoventi (l'una da 100 tonn. e l'altra da 60 tonn.) del valore complessivo di L. 9.072.336.000 (sempre fornite dalla Soc.

Fantuzzi Reggiane) erano state consegnate anch'esse alla Soc. G.T.C. per la gestione;

- i predetti investimenti sono stati realizzati dall'Autorità portuale mediante la contrazione di mutui con il cofinanziamento della Regione Lazio;
- la società conduttrice, comunque, non ha mai provveduto - neppure nel 2002 - a versare il previsto canone locatizio.

Le vicende suaccennate hanno suscitato giustificato allarme del Collegio dei revisori dei conti (verbali n. 50 del 12.11.2001 e n. 60 dell'8.10.2002) che non ha mancato di svolgere considerazioni critiche e di sollecitare reiteratamente appropriate iniziative degli organi responsabili dell'Autorità portuale "al fine di scongiurare ogni ipotesi di responsabilità patrimoniale allorché comunque si dovrà porre fine alla vicenda".

In presenza di tali risultanze, la Corte ha rivolto apposita richiesta istruttoria all'Autorità portuale, che in proposito ha svolto argomentazioni e chiarimenti così sintetizzabili: in relazione ai finanziamenti ricevuti per la ristrutturazione e risistemazione del porto erano partiti quasi contemporaneamente ben sette cantieri, coinvolgendo l'intero scalo e quindi tutte le attività che in esso si svolgevano. Poiché le banchine erano continuamente inagibili per i lavori, l'Autorità portuale era stata costretta ad eliminare le gru fisse, "ormai obsolete per la caricazione o movimentazione merceologica dovuta ai nuovi traffici, sostituendole con gru mobili in grado di operare nell'intera fascia delle banchine". Perciò furono acquistate le suddette nuove gru, con l'aiuto finanziario della Regione Lazio, che ha consentito alla stessa Autorità di contrarre un primo mutuo di 10 miliardi di lire, facente carico per 2/3 alla Regione ed il restante terzo all'Autorità.

Nello stesso modo si operò a mano a mano che i grandi lavori di ristrutturazione progredivano, ricorrendo ad altri due mutui per la sostituzione completa delle vecchie gru con quelle mobili; ciò avrebbe comportato - secondo quanto ha riferito l'Autorità - l'assunzione di due nuovi mutui per complessive L. 940.935.698 a proprio carico e di L. 1.881.951.396 a carico della Regione (importi questi, come sembra, riferiti alle rate annuali).

In ogni caso - viene ulteriormente precisato - i mutui espressamente dedicati alla ristrutturazione del parco gru sono stati esattamente:

- Efibanca mutuo quindicennale di L. 10.000.000.000 di cui 9.082.000.000 per acquisto grues - rata annuale L. 1.046.785.350 (riferita alle gru L. 950.690.455);
- O.P.I. - mutuo ventennale di L. 10.000.000.000 di cui 6.475.920.000 per acquisto grues e 348.000.000 per spostamento delle vecchie grues - rata annuale L. 945.511.460 (riferita alle gru L. 705.258.889);
- Cassa Depositi e Prestiti - Pos. n. 4395221 - mutuo ventennale di L. 10.000.000.000 di cui 6.475.920.000 per acquisto grues - rata annuale L. 830.630.285 (riferita alle gru L. 573.028.578).

Conclusivamente, corrispondendo all'espressa richiesta istruttoria (diretta ad ottenere il raffronto tra le rate di ammortamento dei mutui contratti per l'acquisto delle gru ed il ricavo dei canoni di affitto percepiti nei singoli anni) l'Autorità ha redatto il prospetto che qui di seguito viene trascritto.

ANNO	MUTUO	AMMORTAMENTO	CANONE FITTO
1998	L. 1.046.785.350 (a carico A.P. L. 348.928.450)	L. 208.080.369	L. 112.500.000
1999	L. 1.046.785.350 (a carico A. P. L. 348.928.450)	L. 634.107.965	L. 450.000.000
2000	L. 1.357.291.324 (a carico A. P. L. 452.430.442)	L. 672.858.395	L. 450.000.000
2001	L. 1.992.296.810 (a carico A. P. L. 664.098.937)	L. 1.084.286.666	L. 450.000.000

In relazione alla descritta vicenda, la Corte - impregiudicate restando le valutazioni attinenti a possibili profili di responsabilità soggettive - non può esimersi dal manifestare in questa sede referente un duplice ordine di considerazioni:

- A) Occorre rilevare, anzitutto, che gli importi indicati quali "canone fitto", come ha accertato il Collegio dei revisori dei conti (verbale cit. n.