

### **3 - L'Autorità Portuale di Civitavecchia- Fiumicino- Gaeta Porti di Roma e del Lazio**

L'Autorità Portuale di Civitavecchia, al pari delle altre, svolge le funzioni assegnatele dalla legge entro un determinato ambito territoriale; con D.M. in data 15 settembre 1999 il demanio portuale è stato esteso al territorio ricompreso nel Comune di Tarquinia, dove insistono le infrastrutture di collegamento al Terminal Off-shore petrolifero.

In seguito la circoscrizione territoriale, a suo tempo individuata dal decreto dell'allora Ministro dei Trasporti e della Navigazione in data 6 aprile 1994, è stata estesa, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'11 giugno 2002, al porto di Fiumicino.

Con successivo decreto in data 27 marzo 2003 è stato ulteriormente ampliato il "network" portuale laziale con l'estensione della circoscrizione territoriale al porto di Gaeta e dato corso alla prima Autorità Portuale di tipo regionale; infatti dal 12 febbraio 2003 l'Autorità Portuale ha cambiato la propria denominazione in "Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta - Porti di Roma e del Lazio".

Risulta dalle premesse dei decreti ministeriali di ampliamento territoriale che le richieste del Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia sono state avanzate nell'ottica di "unire le sinergie operative tra gli scali del Lazio, 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".<sup>5</sup>

L'estensione territoriale ha posto l'AP di fronte a nuovi e più ambiziosi traguardi quale quello della ricerca della "giusta offerta portuale" in grado di elevare il profilo competitivo dei porti laziali nei settori del cabotaggio, delle crociere e delle rinfuse solide e liquide; l'estensione ha, poi, comportato, come si ricava dalle relazioni annuali per il 2002 ed il 2003 del Segretario Generale, un ampliamento delle competenze della struttura organizzativa dell'AP, con la

<sup>5</sup> In particolare il D.M. 27.3.2003 relativo all'estensione al porto di Gaeta fa riferimento, nelle premesse, all'opportunità di procedere alla predetta estensione "al fine di favorire lo sviluppo economico del porto stesso attraverso la realizzazione di infrastrutture portuali, la crescita dei livelli occupazionali e lo sviluppo dei traffici."

conseguente necessità di procedere ad una rimodulazione della vigente pianta organica - insufficiente ad adempiere ai nuovi compiti- ed all'assunzione di nuove professionalità per la gestione degli uffici territoriali di Fiumicino e di Gaeta.

Degli interventi e delle misure adottate in tema di pianta organica e di personale per gli esercizi 2002 e 2003 a seguito dell'ampliamento territoriale si tratterà nello specifico paragrafo.

L'Autorità Portuale di Civitavecchia, ai sensi del già ricordato art. 6 - 2° comma - della legge di riordino, "ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa, salvo quanto disposto dall'art. 12, nonché di autonomia finanziaria e di bilancio, nei limiti previsti dalla presente legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70 e successive modificazioni nonché le disposizioni di cui al D.L.vo 3 febbraio 1993, n. 29, ora D.Lvo n. 165/01, fatta eccezione per quanto previsto specificatamente all'art. 23 della presente legge".

La gestione patrimoniale, amministrativa e finanziaria dell'AP è disciplinata dal Regolamento di amministrazione e contabilità, adottato dal Comitato portuale con delibera del 18 dicembre 1997, approvato dal Ministero vigilante, di concerto con l'allora Ministro del Tesoro (si rammenta che, con successiva delibera del 19 dicembre 2000, sono state adottate dalla Autorità le modifiche e le integrazioni suggerite dai predetti Ministeri vigilanti, in sede di approvazione del regolamento di amministrazione e contabilità).

#### **4 - Gli organi**

Sono organi dell'Autorità Portuale, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 84/94, il Presidente, il Comitato portuale, il Segretariato generale ed il Collegio dei revisori dei conti.

Per quanto riguarda il Presidente si richiama il decreto del 10 ottobre 2001 con il quale il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha nominato, (per un quadriennio con scadenza il 12 ottobre 2005) come nuovo Presidente dell'Autorità Portuale, il Commissario della precedente gestione commissariale.

Nel corso del 2003 è giunto a scadenza il Comitato portuale, che nel 2001 aveva raggiunto il plenum di 21 componenti, come indicati nell'art. 9 della legge n. 84/94; con decreti nn. 150 e 160 del 21 e del 25 novembre 2003 è stata definita la composizione del Comitato portuale dell'AP di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

A seguito poi delle intese intervenute tra il Presidente dell'AP ed il Sindaco del Comune di Tarquinia, per l'attuazione del D.M. 15.9.1999 di cui è stato fatto cenno, il Comitato portuale è stato ulteriormente integrato nella sua composizione, comprendendo quali membri di diritto il Sindaco del Comune di Tarquinia, il Presidente della Giunta Provinciale di Viterbo ed il Presidente della Camera di Commercio Industria ed Artigianato di Viterbo.

Con decreto presidenziale del 5 febbraio 2004 il Comitato portuale risulta composto, a decorrere dal 1 gennaio 2004, di trenta membri.

Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 16 dicembre 2003 è stata, altresì, rinnovata la Commissione Consultiva locale del porto di Civitavecchia, alla quale l'art. 15 della legge n. 84/1994 affida compiti consultivi in ordine al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle autorizzazioni e delle concessioni di cui agli articoli 16 e 18, nonché in ordine all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della manodopera ed alla formazione professionale dei lavoratori.

Risultano, altresì, rinnovate nel 2004 le Commissioni Consultive locali dei porti di Fiumicino e di Gaeta.

Il Collegio dei Revisori dei conti, composto di tre membri effettivi e tre supplenti, dei quali il presidente ed un supplente designati dal Ministro

dell'Economia e delle Finanze, è stato ricostituito per il quadriennio 2000-2004 con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1° marzo 2000.

Il Segretariato generale è composto dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa.<sup>6</sup>

Va qui ricordato che il Segretario generale è stato nominato, con delibera del Comitato portuale n. 94 del 29 ottobre 2001 e che 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.

Per quanto riguarda le competenze economiche degli organi risulta quanto segue:

- a) l'indennità di carica del Presidente è stata fissata inizialmente con D.M. 10 luglio 1997, in via provvisoria e salvo conguaglio, in misura equipollente al trattamento economico del Segretario generale, maggiorato del 30%. Successivamente, per una più razionale determinazione dei compensi, in attesa che sia data attuazione alla riclassificazione dei porti, è stato emanato il decreto 31 marzo 2003 con il quale il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha stabilito che ai Presidenti delle AP spetti un emolumento corrispondente al trattamento economico fondamentale, previsto per i dirigenti generali dello stesso Ministero, moltiplicato per alcuni coefficienti. Attualmente il compenso annuo spettante al Presidente ammonta ad € 164.419;
- b) il trattamento economico spettante al Segretario Generale, integrato dal coefficiente di maggiorazione 2,55, ammonta ad € 137.005. È tuttora in corso di definizione il Contratto collettivo di lavoro per i Segretari generali delle Autorità Portuali.
- c) ai componenti del Collegio dei Revisori dei conti, con D.M. 31 dicembre 1997, è stata riconosciuta un'indennità annua corrispondente a quella fissata con il precedente decreto ministeriale del 6 febbraio 1996, maggiorata del 44%.

---

<sup>6</sup> 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.

Successivamente, come stabilito dalla delibera del Comitato Portuale n. 39 del 12.6.2003 che ha recepito il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, agli stessi, a decorrere dal 1.7.2003, viene corrisposta un'indennità di carica pari ad € 7.600 per il Presidente del Collegio, ad € 6.300 per i membri effettivi e ad € 1.300 per i membri supplenti.

A tutti i componenti del Comitato portuale viene corrisposto un gettone di presenza di € 90 a seduta, sempre a decorrere dal 1 luglio 2003.

## 5 - Il personale

Il personale dell'Autorità è incardinato nella Segreteria tecnico-operativa e fa capo al Segretario generale.

La Segreteria tecnico-operativa, costituita originariamente dal Comitato portuale (delibera del 1° marzo 1996) e più volte aggiornata nella composizione, risulta articolata fondamentalmente in tre aree denominate: area istitutiva, area tecnica ed area amministrativa e di coordinamento.

Nella precedente relazione veniva sottolineato come il Comitato portuale avesse rimodulato, con delibera in data 25 ottobre 2001, la pianta organica per adeguarla alle nuove incombenze demandate all'Autorità nonché alla trasformazione della fisionomia e dell'organizzazione del porto ed all'estensione dei traffici.

Nel biennio di riferimento l'estensione territoriale ha reso necessario un ampliamento delle competenze della struttura organizzativa dell'AP con la conseguente revisione e rimodulazione della pianta organica, insufficiente ad adempiere ai nuovi compiti ed indispensabile al funzionamento delle sedi distaccate di Fiumicino e di Gaeta.

Con la delibera n. 11 dell'11 febbraio 2003 del Comitato portuale di approvazione della nuova pianta organica, la Segreteria tecnico-operativa continua ad essere ripartita nelle tre aree suindicate, con la previsione a parte della struttura di Fiumicino.

L'Autorità Portuale ha, in seguito, provveduto ad un'ulteriore revisione della pianta organica, prevedendo l'istituzione di un nuovo ufficio presso il porto di Gaeta composto di 10 unità di personale (delle quali 2 dirigenti, 3 quadri B e 5 addetti - 4° livello -).

È stata, pertanto, adottata dal Comitato portuale la delibera n. 37 del 12 giugno 2003, approvata dal Ministero vigilante che ha suggerito di procedere ad assunzioni a tempo determinato o comunque condizionate agli esiti del contenzioso avviato - e tuttora pendente - contro il provvedimento di estensione della circoscrizione al porto di Gaeta.

La tabella sottoriportata evidenzia la dotazione organica e la consistenza del personale in servizio al 31 dicembre di ogni esercizio.

Tabella n. 1

Personale in organico	2002		2003	
	Posti in organico	Posti coperti	Posti in organico	Posti coperti
Segretario Generale	1	1	1	1
Dirigenti moltiplicatore 2,25	1	1	1	1
Dirigenti moltiplicatore 1,75	2	1	3	4
Dirigenti moltiplicatore 1,60	0	0	1	1
Dirigenti moltiplicatore 1,40	1	0	1	2
Dirigenti moltiplicatore 1,20	1	2	2	2
Dirigenti moltiplicatore 1	2	2	5	1
Quadri A	2	2	1	1
Quadri B	3	1	4	3
Liv.1°	17	14	16	13
Liv.2°	9	8	7	4
Liv.3°	7	9	8	7
Liv.4°	4	4	3	9
<b>Consistenza complessiva</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>53</b>	<b>49</b>

Tabella n. 2

Categoria dipendenti Gaeta	Tabella organica ex delibera n°37 del 12.06.2003
Dirigente Coeff.1,75	1
Dirigente Coeff.1,40	1
Quadro B	3
Impiegati polivalenti - livello 4°	5
<b>Totale generale</b>	<b>10</b>

Tabella n. 3

Personale in esubero	2002	2003
Profili professionali		
Liv.3°	1	1
Liv.4°	1	1
<b>Consistenza complessiva</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

Fonte: Autorità Portuale di Civitavecchia.

La tabella n. 1 qui sopra riportata, in particolare per le unità dell'anno 2003, si riferisce a quanto stabilito con la Delibera n. 11 dell'11.02.2003 riguardante la revisione delle unità in organico solo delle sedi di Civitavecchia e Fiumicino.

Per quanto di competenza della sede di Gaeta, è necessario far riferimento alla Delibera n. 37 del 12.6.2003 che prevede l'istituzione della filiale nel porto di Gaeta con un numero di unità pari a 10 (tabella n. 2).

Tali unità sono state effettivamente poste in organico a decorrere dal 1°02.2004; pertanto la situazione dell'organico effettivamente presente al 31.12.2003 è pari a n. 53 unità, di cui 46 per la sede di Civitavecchia, 5 unità per quella di Fiumicino e 2 in esubero.

Le tabelle che seguono espongono i principali elementi della spesa per il personale dell'Ente e la relativa incidenza nel biennio con riferimento al 2001.

La spesa complessiva ha toccato un valore massimo nel 2002, anno nel quale la spesa più significativa si dimostra quella riferita al capitolo 120 - spese progettazione diretta lavori per € 1.104.957 - scesa ad € 176.000 nel 2003 (si tratta della corresponsione al personale dell'incentivo dell'1,5% per la progettazione diretta dei lavori, previsto dall'art. 18 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e succ. mod.).

#### Spesa del personale

	2001	2002	2003
A) Emolumenti fissi	1.816.834	1.843.127	1.997.458
emolumenti variabili	71.345	62.121	47.658
emolumenti personale distaccato	72.304	72.304	120.000
spese per viaggi e missioni	66.676	91.946	108.452
spese per frequenza corsi	10.161	95.499	130.000
oneri previdenziali e assistenziali	729.269	724.889	885.483
fondo progettazione diretta lavori	150.863	1.104.957	176.000
<b>Totale A)</b>	<b>2.917.452</b>	<b>3.994.843</b>	<b>3.465.051</b>
variazione %		<b>37</b>	<b>- 13</b>
B) altri oneri	64.326	65.965	59.521
Attività culturali e tempo libero	9.658	9.654	7.521
TFR	145.837	165.511	157.625
<b>Totale B)</b>	<b>219.821</b>	<b>241.130</b>	<b>224.667</b>
<b>Totale A+B</b>	<b>3.137.273</b>	<b>4.235.973</b>	<b>3.689.718</b>

#### Incidenza percentuale della spesa del personale

	2001	incid.%	2002	incid.%	2003	incid.%
spesa del personale	2.917.452		3.994.843		3.465.051	
entrate correnti	11.619.144	25	13.462.410	30	16.132.668	21
spese correnti	8.524.235	34	9.496.458	42	9.974.571	35



## **6 - Gli strumenti programmatici**

L'Autorità Portuale pone le linee del proprio operato mediante due atti programmatici e di pianificazione: il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.), oltre al Programma triennale delle opere, previsto dall'art.13 del DPR 21.12.1999 n. 554 (Regolamento di attuazione della legge 11.2.1994 n. 1098- legge quadro in materia di LL.PP. e successive modificazioni) ed Piano Operativo Triennale (P.O.T.).

### **6.1. I Piani Regolatori Portuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

#### **Porto di Civitavecchia**

È tuttora vigente l'originario Piano Regolatore Portuale approvato, previo voto favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in data 28 settembre 1990 ed aggiornato con la variante di cui al D.M. n. 3252 del 27 dicembre 1992.

L'AP ha, in seguito, deciso, (vedi relazione annuale per il 2002 del Segretario generale) di far ricorso ad uno strumento di pianificazione degli interventi adeguato alle nuove realtà; è stata, pertanto, adottata la variante al Piano Regolatore Portuale, approvata con delibera del Comitato portuale n. 112 del 28.11.2002<sup>7</sup>, con la previsione:

- del completamento della grande banchina destinata al traffico crocieristico dotata di tutti i servizi annessi e della retrostante opera di difesa realizzata mediante una cassa di colmata per la creazione del sistema "Stazione marittima internazionale" collegato al sistema portuale attraverso un ponte mobile situato in corrispondenza del molo Vespucci destinato al traffico passeggeri e croceristi;
- della realizzazione di attracchi ro/ro (roll-on; roll-off) tra il molo Vespucci e la nuova banchina commerciale realizzata nel 2000;
- dello spostamento della darsena traghetti nella zona della "Mattonara" in posizione baricentrica in corrispondenza del canale di accesso portuale, dotata della relativa stazione marittima nazionale e degli annessi servizi;

---

<sup>7</sup> La variante, dopo il parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP. intervenuto nel 2004, è stata inviata ai Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività culturali per la procedura di valutazione di impatto ambientale- VIA - L'iter avrà conclusione con l'approvazione della Regione Lazio.

- della realizzazione di adeguati collegamenti alle reti stradali e ferroviarie e del conseguente sistema stradale interno per un'agevole accessibilità alle diverse aree portuali;
- dell'allocazione definitiva dei mezzi di servizio e delle attività della pesca con la realizzazione di tutti gli edifici relativi alla sistemazione dell'edilizia demaniale per le Amministrazioni dello Stato;
- dell'approfondimento dei fondali a quota - 17 mt. - in modo da renderli atti ad accogliere grandi navi porta-rinfuse e navi contenitori.

### **Porto di Fiumicino**

Il Piano Regolatore Portuale di Fiumicino, risalente al 1962, prevedeva la realizzazione di un bacino destinato al ricovero ed alla riparazione di natanti da diporto e per le attività della pesca.

Il mutato quadro della logistica regionale e nazionale, con le sopravvenute necessità di decongestionare e razionalizzare l'uso delle vie di comunicazione terrestri, ha indotto ad una radicale rielaborazione del vigente strumento di pianificazione.

Pertanto, grazie alla posizione strategica determinata dalla vicinanza con l'area metropolitana di Roma, con l'aeroporto Leonardo da Vinci e le più importanti vie di comunicazione stradale e ferroviaria, si è passati ad una nuova e più attuale visione di un porto di medie dimensioni, come rappresentato nel nuovo P.R.P. del 2004 che, adottato dall'Autorità Portuale in data 27/03/2003, conformemente all'art. 5 della Legge n. 84/94, previa intesa con il Comune, è stato approvato, dopo una serie di adeguamenti tecnici, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n° 208 del 30/07/2004.

Sono, ancora, in corso le ulteriori procedure per la definitiva approvazione regionale.

### **Porto di Gaeta**

Il Piano Regolatore attualmente in vigore, è quello approvato con Decreto Ministeriale n. 7005 del 27/08/1959.

Tale piano caratterizzava il porto per la sua funzione soprattutto cantieristica, mercantile e peschereccia.

Tuttavia, la presenza nel bacino di più attività, la collocazione della banchina commerciale a ridosso del nucleo urbano e conseguentemente l'impossibilità di accessi al porto, svincolati dal traffico urbano, hanno reso immediatamente inadeguata la configurazione del P.R.P. approvato.

Di qui la necessità di adeguare il Piano Regolatore Portuale alle nuove esigenze, considerando che il comprensorio portuale di Gaeta riveste una importanza strategica per il ruolo, che può esprimere, di scalo commerciale e che l'ubicazione al centro delle coste tirreniche lo pone in una posizione privilegiata per i collegamenti marittimi nel mediterraneo occidentale.

Sono state, pertanto, avviate tutte le attività necessarie per ottenere la variante al Piano Regolatore approvato.

Con voto n. 68 del 05/05/2000 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole e, con decreto Ministeriale del 27/03/2003, l'Autorità Portuale di Civitavecchia, è subentrata a tutti gli enti proponenti della variante in oggetto, assumendone le referenze.

### **6.2. Il Piano Operativo Triennale**

Il Piano Operativo triennale - POT - è regolato dagli artt. 8, comma 3°, lett. b) e 9, comma 3°, lett. a) della legge n. 84/1994 che prescrivono che il Presidente sottoponga al Comitato Portuale, per l'approvazione, il piano operativo triennale e che il Comitato portuale approvi, su proposta del Presidente, il Piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale; inoltre, ai sensi dell'art. 5, comma 10 della legge citata, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, individua annualmente, sulla base delle proposte contenute nel documento di programmazione, le opere di grande infrastrutturazione da realizzare nei porti di rilevanza economica nazionale ed internazionale.

Il POT è, quindi, la guida e lo strumento dinamico – in quanto soggetto a revisione – a disposizione dell'AP per programmare e verificare le attività di sviluppo e gli interventi volti a garantire gli obiettivi stabiliti.

Il POT di riferimento degli anni in esame, adottato dal Comitato portuale nel 2000, riprende le linee strategiche di sviluppo, delineate dal primo piano del 1996 ed in seguito aggiornato nel 1998, mirando ad implementare e consolidare le posizioni raggiunte nei vari settori di attività portuali (merci, turistico-croceristico, 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.

Con delibera del 7 giugno 2002 n. 56 il Comitato portuale ha confermato la validità del POT, integrato da una relazione di verifica sullo stato di attuazione degli interventi per ogni singolo settore; è significativo menzionare per quanto attiene al settore turistico croceristico, che il porto di Civitavecchia viene indicato " come il secondo porto italiano per numero di passeggeri e che lo scalo è stato operativamente definitivamente diviso in due macro aree diverse: una turistica ed una general-cargo".

Il nuovo POT 2004-2006 fa rinvio al precedente nella parte in cui lo stesso prefigura "una strategia articolata su un periodo di transizione tra le due fasi evolutive del Porto di Civitavecchia: la prima conclusa nel 2001 e la seconda, ancora in corso, per l'esigenza posta con la variante al piano regolatore portuale, caratterizzata dall'evoluzione dei processi di ristrutturazione ed ampliamento, la razionalizzazione dei servizi offerti, la liberalizzazione del lavoro portuale con l'applicazione della nuova normativa in materia e soprattutto l'ingresso massiccio dello scalo in nuovi mercati".

Si afferma, ancora, nelle premesse del nuovo POT che tutti gli obiettivi prefissati nel precedente POT sono stati raggiunti.

Naturalmente, pur trattandosi di strumenti diversi, il POT opera in stretta connessione con il PRP, previsto all'art. 5 della legge di riordino, quale atto di definizione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto e quale strumento di raccordo con gli altri atti di pianificazione territoriali e nazionali e con l'ordinamento comunitario.

## **7 - Servizi di interesse generale e manutenzione delle parti comuni**

Come si è detto all'inizio della presente relazione la fornitura dei servizi di interesse generale (come anche la manutenzione delle parti comuni) non può essere espletata direttamente dalle Autorità portuali ma 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), 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 affidati a due società (che hanno assorbito alcune unità di personale in soprannumero) e precisamente:

- il servizio ecologico (pulizia delle parti comuni, raccolta e smaltimento dei rifiuti) è svolto, in esclusiva, dalla Società S.E.PORT. s.r.l. che ha ottenuto, con più atti successivi, la concessione quindicennale di un'area di 5600 mq. del demanio marittimo all'interno del porto di Civitavecchia;
- il servizio idrico: nel corso dell'esercizio 2002 è stata costituita tra l'AP di Civitavecchia, l'ACEA Spa, CAFIMAR Servizi marittimi Spa, TEAM Srl, e la ditta Elettronica navale, la Spa denominata "Port-Utilities" di servizi generali, avente come oggetto sociale la gestione, distribuzione, manutenzione e realizzazione degli impianti finalizzati all'erogazione di energia ed acqua nell'ambito della circoscrizione portuale dello scalo di Civitavecchia.

L'AP ha riservato per sé una partecipazione di minoranza, pari al 18% del capitale sociale, con diritto di nominare il presidente della società stessa, mentre, come socio di riferimento, è stata individuata l'ACEA Spa, società di notoria esperienza nel settore, con una partecipazione del 42%. Nella relazione annuale del Presidente dell'AP per il 2003 si fa riferimento ad un piano economico di ristrutturazione della rete idrica portuale, con un conseguente piano tariffario di erogazione, adeguato e conforme ai piani tariffari degli altri porti dove agisce un'analoga società di servizi generali.

Il Collegio dei Revisori (vedi verbale n. 61 del 14 ottobre 2002), a conclusione dell'esame della convenzione stipulata con la Port-Utilities Spa ha, tra l'altro, evidenziato "che l'affidamento dei servizi generali, in virtù del suddetto art. 23, comma 5, avviene in deroga al principio della gara pubblica e di conseguenza la sua legittimità è rigidamente condizionata alla sussistenza dei presupposti di legge". In particolare, circa l'utilizzazione del personale in esubero, che costituisce una delle condizioni per poter attivare il comma 5 dell'art. 23, il Collegio dei Revisori ha osservato, a seguito del chiarimento fornito dai dirigenti dell'Ente circa il distacco di un'unità di personale in esubero, che, sul piano di stretta legittimità, una sola unità rappresenta il minimo assoluto per la procedura di affidamento dei servizi generali, ai sensi del predetto art. 23, in deroga al principio fissato dall'art. 6, commi 1° lett. c) e 5, dell'affidamento dei servizi stessi con gara ad evidenza pubblica.

Per quanto riguarda l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, il più volte citato art. 6 della legge n. 84/94 prevede l'utilizzo di fondi a tal fine disponibili sullo stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa stipula di apposite convenzioni.

Nel biennio in esame risultano stipulate tra l'Autorità Portuale ed il predetto Ministero:

- a) la convenzione n. 1565 del 10 agosto 2001 relativa alla manutenzione ordinaria delle parti comuni in ambito portuale per il triennio 2001-2003 con la concessione di un contributo annuale pari ad € 684.582;
- b) per gli interventi di manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, con esclusione della manutenzione dei fondali, ai sensi dell'art. 6, comma 1 della legge n. 84 del 28.1.1994<sup>8</sup>, la convenzione n. 1645, stipulata il 3 dicembre 2002 per il biennio 2002-2003, con la concessione di un contributo globale di € 1.879.903.

<sup>8</sup> Nelle premesse della convenzione è specificatamente indicato che, per la manutenzione dei fondali, non viene ripartita alcuna somma in quanto alla suddetta manutenzione verrà provveduto con il programma straordinario di escavazione dei porti marittimi nazionali previsto dalla L. n. 30 del 27.2.1998

## **8 - Dismissioni e partecipazioni societarie**

Il processo di dismissione delle attività operative, dei beni e delle attrezzature della precedente organizzazione portuale non è ancora del tutto concluso; si rileva, in proposito, che la ristrutturazione e l'ampliamento del porto furono classificati dal POT del 1996 come l'obiettivo dell'AP "a fronte del quale ogni altra iniziativa, quale la piena realizzazione della legge n. 84/1994, benché non meno strategica del primo, riveste, in questo quadro, una funzione ad esso complementare".

Ciò spiega, tra l'altro, perché il percorso dismissorio previsto dalla legge di riordino nell'assetto portuale di Civitavecchia ha preso avvio soltanto nel 1998 e, come detto, non è completamente definito.

La più importante iniziativa in tale direzione, della quale è stato ampiamente trattato nella precedente relazione ed alla quale si rinvia, 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.

Le vicende verificatesi nel corso dell'esecuzione del contratto di affitto (in particolare il mancato pagamento da parte della società conduttrice del canone di locazione, e la sopravvenuta inadeguatezza dello stesso, tenuto conto dell'avvenuta sostituzione delle originarie gru con altre più moderne) hanno "suscitato allarme" nel Collegio dei revisori (verbale n. 60 dell'8.10.2002) che ha raccomandato un'urgente definizione della questione "al fine di scongiurare ogni ipotesi di responsabilità patrimoniale".

In data 25 novembre 2002, la Soc. G.T.C. ha notificato all'Autorità Portuale richiesta di giudizio arbitrale - contemplato dal contratto stipulato nel 1998 - per la definizione delle questioni insorte durante l'esecuzione del contratto e l'Autorità ha avanzato a sua volta, in via riconvenzionale, domanda per l'immediato pagamento dei canoni, il loro aggiornamento, il riconoscimento dei danni subiti e la risoluzione del contratto per inadempimento.

In sede di specifica istruttoria, l'AP non ha fornito notizie in merito allo stato del procedimento arbitrale; ha fatto, però, presente che è in corso di espletamento una seconda gara comunitaria per la cessione dei mezzi meccanici, dopo l'esito negativo della prima.<sup>9</sup>

A conclusione di quanto esposto, non può che riaffermarsi l'urgenza della definizione della gestione operativa dei mezzi meccanici, pervenuti all'Autorità dalla precedente Organizzazione portuale, e comunque, dell'adozione di tutte le misure occorrenti per l'affidamento a terzi delle attività imprenditoriali cui tali mezzi sono funzionalmente collegati.

### **8.1 Partecipazioni societarie**

L'Autorità Portuale, avvalendosi della facoltà prevista dall'art. 6, comma 6 della legge n. 84 detiene partecipazioni nelle seguenti società:

1. Central Area Terminal S.p.a.

La Società, a seguito di liquidazione, è stata cancellata.

L'Ente ha recuperato in totale € 106.550, con una perdita di € 49.387 che è stata riportata nella situazione patrimoniale alla voce "partecipazioni in società";

2. Centro Merci Orte S.p.A. La società si occupa della realizzazione di un centro intermodale nel territorio del Comune di Orte, con riflessi per il porto di Civitavecchia in relazione alle merci da movimentare; di tale società l'Autorità Portuale possiede 300 azioni nominative ordinarie del valore nominale di € 25.83 l'una per un importo totale di € 7.747.

3. Società S.E. PORT (Servizi Ecologici Portuali) S.r.l. Come si è già detto, l'Autorità ha conservato una partecipazione di minoranza, possedendo quote per € 141.960 pari al 26% del capitale sociale.

---

<sup>9</sup> Nella relazione tecnico-amministrativa al bilancio per l'esercizio 2005 viene indicato "che sono in corso trattative per definire la cessione delle gru a tutti coloro che, in possesso delle autorizzazioni di cui agli artt. 16 e 18, ne facciano richiesta".