

miliardi), quelli dei servizi diversi, in particolare quelli dell'approvvigionamento dell'acqua (3,2 miliardi e 3,5 miliardi) e del servizio traffico passeggeri (1,34 miliardi circa e 1,4 miliardi).

I contributi, come sopra disposti, nonchè i proventi delle tasse per servizi e i canoni delle concessioni demaniali, sono risultati anche nel 1994 in misura sufficiente per sopperire alle spese correnti (poco più di 13 miliardi); nel 1995, a fronte di 13,95 miliardi di spese correnti, dette entrate sono risultate leggermente inferiori (12,8 miliardi).

In base poi al raffronto, da una parte, tra l'ammontare nel 1994 di tutte le entrate contributive e dell'indicato concorso del Ministero LL.PP. (2913 milioni) e, dall'altra, le complessive entrate correnti, comprensive dei proventi per canoni demaniali e per servizi portuali (14238 milioni), emerge un tasso di autonomia finanziaria attestatosi su oltre l'80%; nel 1995 detto tasso è leggermente aumentato (85,6%) essendo venute meno talune contribuzioni per effetto della legge di riordino.

In particolare, sono venuti meno il contributo statale di funzionamento (1,5 miliardi) e vari altri contributi di enti locali (comunali e provinciali), onde il rapporto va effettuato, rispettivamente, tra l'importo di £.2.044 milioni e quello di 14.100 milioni.

CAP. III - PERSONALE

III. 1 - Consistenza della struttura

Lo stato giuridico del personale dell'Ente, a suo tempo disciplinato dall'apposito "Regolamento organico" del 1982, successivamente - assieme al trattamento economico - è stato regolato dagli accordi di categoria in sede nazionale ⁶ e aziendale. Lo "status" dei dirigenti è regolamentato dal contratto CIDA per dirigenti d'azienda.

L'organico vigente nel 1994 deliberato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 28 maggio 1990 ed approvato dal Ministero vigilante, era di 135 unità, mentre la situazione reale era, al 31.12.1994 e al 31.12.1995, rispettivamente di 80 e 73 unità.

In particolare nel 1994 n. 6 dipendenti hanno usufruito dell'esodo incentivato, e n. 7 nel 1995, mentre il personale che ha raggiunto il limiti di età è stato di 3 unità nello stesso 1994.

Non esistono in atto contratti di formazione, mentre la normativa riguardante i "quadri portuali" in applicazione della legge 106 del 1986 e della contrattazione nazionale del personale portuale è stata recepita ed attuata nei confronti di 4 dipendenti.

Per l'ufficiale della Capitaneria del porto, distaccato presso l'Ente, è stata sostenuta nel 1994 una spesa complessiva di circa 74 milioni (rimborsata all'Erario). Nel corso dell'anno è stato assunto un dipendente in sostituzione di altro cessato dal servizio per raggiunti limiti di età.

L'aspetto più rilevante del 1994 è costituito dal ridimensionamento dell'organico in base alla disciplina recata dall'art. 1 del D.L. n. 100 del 12 febbraio 1994, reiterato varie volte, da ultimo con D.L. n. 322 del 17 giugno 1986.

E' stata quindi prevista una ulteriore incentivazione per l'esodo dei dipendenti degli enti portuali, per un totale complessivo di 100 unità, da ripartire nei singoli contingenti spettanti ai vari enti portuali mediante apposito decreto del

⁶ - Dall'1.1.1991 non è stato provveduto al rinnovo del contratto.

Ministro dei trasporti e della navigazione con il quale altresì sarebbero state definite le nuove dotazioni organiche e i conseguenti piani di esodo.

A tanto si è provveduto con decreto ministeriale 8 aprile 1994 e nella annessa tabella n. 6 ⁷ è stata fissata per l'Ente in esame una pianta organica complessiva di 67 unità a fronte di 85 dipendenti in servizio a tale data.

Delle 18 unità eccedentarie sono state ammesse al prepensionamento entro il 31 dicembre 1994 soltanto 7, come innanzi anticipato, residuandone 11.

Tali eccedenze sono perciò rimaste in soprannumero a carico dell'ente ai sensi dell'art. 21 c. 2 della legge di riordino, salva la graduale loro riduzione per il verificarsi dei normali fatti estintivi del rapporto.

III. 2 - Oneri inerenti al personale

La spesa complessiva per il personale (5,14 miliardi nel 1993) è stata nel 1994 di 5,17 miliardi e di 4,88 miliardi nel 1995, ivi compreso il premio annuale di produttività, pari ad una mensilità rapportata al 100 % della retribuzione.

Il fondo per indennità fine rapporto del personale, quale è risultato dalla situazione patrimoniale, è rapportato alla reale consistenza delle quote dovute e calcolato con i criteri della legge 29 maggio 1982 n. 297, ed è stato nel 1994 di 3,48 miliardi. La quota annuale è stata di 365,8 milioni ⁸; alla fine del 1995 l'ammontare del fondo era di 2,97 miliardi, nonostante i quasi 410 milioni costituenti la quota d'accantonamento d'esercizio, e ciò in ragione dei pensionamenti accennati.

Le spese per il personale hanno assorbito nel 1994 il 36,34% delle entrate correnti e hanno rappresentato il 39,66% delle uscite correnti. Per il 1995 le suindicate percentuali sono state, rispettivamente, il 35% e il 36%.

⁷ - G.U. n. 98 del 29 aprile 1994.

⁸ - Gli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'ente sono stati nei due anni oltre 1 miliardo, quasi interamente pagato.

CAP. IV - ATTIVITA' DELL'ENTE

IV. 1 - Cenni sull'attività del Porto di Palermo

Nell'anno 1994 - secondo i dati contenuti nella relazione amministrativa - si è registrato un incremento nel movimento merci attraverso i porti siciliani - passato da 76,45 milioni di tonnellate del 1993 a tonn. 83,51 milioni (+ 9,20%) che ha interessato in particolare i prodotti petroliferi in partenza dagli scali di Milazzo (+ 48,4%), di Gela (+ 19,7%), di Termini Imerese (+ 32,4%), e di Siracusa (+ 19,0%). Ha continuato ad essere assai modesto il movimento dei prodotti petroliferi nel porto di Catania, peraltro passato dalle 46.001 tonnellate del 1993 alle 28.757 del 1994 (- 37,4%).

Per quanto riguarda il capoluogo siciliano è da rilevare un movimento merci per complessive tonnellate 5,43 milioni, a fronte dei 5 milioni del precedente anno (+ 7,0%) e per complessive tonnellate 6 milioni nel 1995 (+ 10,9%); il relativo incremento va sostanzialmente riferito al movimento di "altre merci", mentre per i prodotti petroliferi v'è stato un decremento del 5,9%. L'incremento dei prodotti petroliferi dei containers sembra dovere essere prevalentemente attribuito ad una nuova linea di traffico gestita dalla Società MAERSK sulle rotte internazionali. Peraltro una nuova compagnia (la Euronave) ha operato nell'ambito portuale di Palermo.

Notevole appare anche il risultato del traffico RO-RO ⁹, passato da 2,35 milioni di tonnellate del 1992 a 2,7 milioni nel 1993 (+ 20,6%) a 3,37 milioni nel 1994 e a 3,74 milioni nel 1995 e destinato ancora ad ulteriore progresso a seguito della entrata in servizio, nel mese di novembre 1994, di una nuova unità della flotta Tirrenia (nave "Lazio") che potrà essere impiegata sia su rotte nazionali che internazionali.

Anche il traffico passeggeri ha avuto un discreto aumento, passando dalle 883.057 unità del 1993 alle 941.699 del 1994 (+ 7,0) e alle 987.746 unità del 1995 (+ 4,6%). Lo scalo di Palermo ha continuato a registrare un notevole trend di sviluppo nel traffico crocieristico con l'approdo nel 1994 di oltre 100 navi

⁹ - RO-RO (Roll On - Roll Off) sono navi traghetto con portellone per imbarco e sbarco di automezzi adibiti a trasporti merci con o senza passeggeri.

delle principali Compagnie italiane e internazionali; la "Costa", per le crociere settimanali nel Mediterraneo, utilizza la nuovissima ammiraglia Costa Romantica. Nel 1995 la movimentazione crocieristica è stata di 85.000 unità.

In sviluppo anche il traffico cabotiero soprattutto dovuto alle società "Grandi Traghetti" e "Grandi Navi veloci" del Gruppo Grimaldi.

Le due società assicurano regolari collegamenti con Genova, Livorno, Malta e Tunisi; la moderna M/N Majestic, entrata in linea nel 1993, è stata affiancata dalla nuovissima M/N Splendid per il collegamento con Genova; le due "Frecce" sono invece impiegate per la linea Palermo-Livorno.

L'attività ordinaria dell'Ente durante i due anni in esame si è estrinsecata, oltre che nella gestione delle infrastrutture e nella prestazione di servizi a navi e passeggeri in transito, anche in opere di manutenzione e di miglioramento agli impianti esistenti; in particolare sono stati completati i lavori relativi alla stazione marittima che si presenta ora accogliente e decorosa.

Durante il 1994 i Cantieri Navali di Palermo hanno eseguito lavori di riparazione su 38 unità delle quali 19 battenti bandiera estera e 19 di armatori italiani, per un totale di Tsl 673.332. Nel 1995 poi è stata ultimata la nave Puglia e sono state riparate 53 navi.

Nel corso del 1994 la società Marina di Villa Igiea è stata oggetto, nella sua attività, di proteste di "portisti" e pescatori.

Inoltre la società non ha realizzato le opere di infrastrutturazione programmata. E' tuttavia proseguita ed è stata sviluppata l'attività di gestione che nel corso dell'anno, anche per l'istallazione di circa 100 metri di nuovi pontili galleggianti, è stata estesa ad oltre 200 posti barca. Sono stati inoltre potenziati i servizi di carattere generale (erogazione di acqua ed energia elettrica, assistenza all'ormeggio, assistenza radio, ecc.), ivi compresi quelli amministrativi mediante il trasferimento degli uffici all'interno stesso del porto.

Andrebbero attrezzati - secondo l'ente - scali anche sotto il profilo delle riparazioni e del missaggio, che oggi costringono i turisti a rivolgersi ad altri porti del Mediterraneo (Jugoslavia, Francia e Liguria).

Tra i vari servizi merita particolare cenno quello idrico, le cui entrate - come anticipato nel paragrafo II. 3. sono passati da 3,44 a 3,99 miliardi (le tonnellate sono passate da 365 mila a 384 mila), grazie anche alla diminuzione del 4,9% circa del costo dell'acquisto dell'acqua da fornire alle navi.

IV. 2 - Attività ordinaria

Come già anticipato, l'Ente attua interventi intesi alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti esistenti, secondo un programma elaborato dell'Ufficio tecnico, per offrire servizi adeguati all'utenza portuale.

La velocità di gestione appare accettabile ove riferita alla spesa corrente; si è attestata infatti sul 60% nel 1994 e sul 70% nel 1995 il rapporto tra i pagamenti in conto competenza e i corrispondenti impegni di spesa per l'acquisto di beni di consumo e servizi. In ordine alle spese in conto capitale per macchinari invece il rapporto è stato, rispettivamente, del 3% circa (1994) e del 6,6% (1995).

Quanto poi alla tipologia di spesa in particolare, nel corso del 1994 sono stati acquistati 2 carrelli elevatori Hyster (poco più di 1 miliardo); per gli uffici sono stati acquistati 6 personal computers, 2 fax, una calcolatrice e diversi mobili per un totale di 38,6 milioni circa.

Mediante apposite polizze poi (il cui costo nel 1994 si è attestato sui 38,5 milioni) l'Ente ha assicurato l'intero parco dei mezzi meccanici e delle attrezzature, i danni a terzi, nonché i danni per morte o infortunio eventualmente subiti dal personale impiegatizio, operaio e dai componenti gli organi di amministrazione e di controllo, nello svolgimento dei compiti di servizio.

Nel 1994 sono state alienate, previa dismissione, le seguenti attrezzature:

- gru portuale DEMAG da 60 tonnellate, completa di benna, gancio e spreader, per 1,336 miliardi;
- 5 trattori, per 35 milioni;
- 3 carrelli elevatori, 2 motospazzatrici, per 84 milioni.

Per la dismissione più importante (gru portuale DEMAG), i tempi sono stati i seguenti: delibera consiliare di vendita, 12.11.1993; approvazione risultati di gara, 15.4.1994; esecuzione della vendita, 31.5.1994.

I proventi ad identico titolo del 1995 hanno raggiunto per contro appena 97,5 milioni.

Quale attività promozionale viene pubblicato, a cura dell'Ente, il periodico trimestrale "NAVI E PORTI", con una incidenza di 16,1 milioni a numero, in

buona parte coperto dalle entrate per inserzioni pubblicitarie (spesa totale è stata di 64,7 milioni).

Circa l'attività nel settore delle concessioni di aree demaniali, va rilevato l'incremento nel 1994 delle entrate connesse alle maggiori disponibilità di spazio e all'aggiornamento delle tariffe, che hanno portato ad un buon risultato, peraltro affievolitosi sia pure in lieve misura nel 1995, - per la contrazione delle aree concesse, conseguente alla minore estensione della circoscrizione territoriale, fissata con decreto ministeriale dell'11 aprile 1994.- come emerge dal seguente prospetto:

	<u>1994</u>	<u>1995</u>
Concessione assentite	n. 140	n 162
Somme accertate	3,5 miliardi	3,2 miliardi
Somme riscosse	3,0 miliardi	2,65 miliardi
Residui	902,6 milioni	1196 milioni

Per quanto riguarda i canoni demaniali, la determinazione avviene dal 1991 secondo le disposizioni di cui al decreto interministeriale del 19.7.1989 sulla base di coefficienti correlati al tipo di attività, alla ubicazione, alla tipologia e allo stato d'uso degli immobili; come già fatto presente (v. paragrafo I.1) dall'1.1.1994 sono scattati i nuovi canoni demaniali per effetto della conversione del decreto legge sulla determinazione delle concessioni marittime (Legg n. 494 del 1993).

Come or ora evidenziato, nel 1994 le concessioni assentite sono state 140 e i dati di bilancio evidenziano accertamenti per 3,5 miliardi circa, a fronte di 2,2 miliardi previsti (+ 60% circa).

Anche nel 1995 è emersa un'eccedenza d'accertamento, ciò che evidenzia un'insufficiente ponderazione della stima, verosimilmente generata anche da un omissis compiuto assestamento della previsione.

Sulla correttezza poi della riscossione dei cespiti in esame, ad ogni modo, la Corte rileva un certo grado di vischiosità operativa, posto che il volume dei residui a fine esercizio è risultato superiore a quello iniziale: degli 899 milioni circa di residui iniziali del 1994, sono stati riscossi poco più della metà e l'importo differenziale (422 milioni) è venuto ad aggiungersi ai residui di

competenza (461 milioni), determinandosi un importo complessivo che assume connotazioni atipiche (902 milioni). Ancor più gravi emergono le risultanze in ordine al 1995: di detti 902 milioni sono rimasti da riscuote 658 milioni, che si sono aggiunti a 538 milioni di residui di competenza, risultando a fine esercizio una massa complessiva di 1196 milioni. Si segnala perciò all'Ente l'esigenza che siffatto anomalo indice di smaltimento dei residui non abbia a trovare conferma negli esercizi successivi, nei quali i proventi per canoni demaniali costituiranno la fonte principale di entrate per le autorità portuali a termini dell'art. 13 della legge di riordino.

Come già riferito nella precedente relazione, l'Ente si è adeguato alle prescrizioni della legge 241 del 1990 circa la trasparenza delle attività e per quanto concerne i termini per la conclusione del procedimento; in adempimento al disposto della legge 537 del 1993 l'Ente ha proceduto con tempestività agli adempimenti ivi previsti in tema di revisione dei contratti in atto e dalla nomina del responsabile del procedimento.

IV. 3 - Attività - Interventi in conto capitale

IV. 3.A. - Attività straordinaria con finanziamenti particolari (ASMEZ)

1) - Prolungamento della Diga Acquasanta direttrice EST (ultimo lotto - Convenzione n. 300/88 del 31.1.1990.

L'andamento dei lavori finali di detto prolungamento - consegnati nel marzo 1991 - ha evidenziato limiti progettuali, resi evidenti da una sospensione di quasi 9 mesi per la redazione di una perizia suppletiva connessa ad un maggior ricarico della scogliera, nonchè da una proroga del termine di ultimazione dei lavori stessi, derivante da ripetersi di ulteriori cedimenti e assestamenti del corpo diga.

A tal proposito si rileva che i tempi medi di approvazione della perizia da parte del Consiglio Superiore LL.PP. sono generalmente variabili da 120 a 180 gg., decorrenti dalla data di trasmissione all'Ufficio del Genio civile OO.MM. di Palermo per la "relazione di istruttoria".

I riflessi finanziari si sono sostanzianti in un incremento di 2.113 milioni della originaria spesa di 13.096 milioni.

I lavori sono stati ultimati nell'ottobre 1995 con una maggiore durata dell'esecuzione di mesi 23.

La Commissione di collaudo è stata nominata con decreto del Ministro del bilancio.

I lavori erano stati affidati a trattativa privata perchè 2° lotto di opera già appaltata, previo parere conforme dell'Avvocatura dello Stato.

2) - Prolungamento Diga Acquasanta direttrice OVEST (convenzione n. 165/87)

L'ultimazione contrattuale era prevista per il 26.10.1992 ma i lavori sono stati sospesi in data 7.6.1993 a seguito di provvedimento dell'autorità giudiziaria. L'avanzamento è di circa il 90%. Nonostante i solleciti e gli interventi chiarificatori dell'Ente presso l'Autorità Giudiziaria non è stato ottenuto il dissequestro del cantiere.

Più in particolare su tali lavori sono stati forniti i seguenti dati:
(espressi in milioni)

a) Piano finanziario dell'opera:

Lavori a base d'asta	16.462
Spese generali	800
Imprevisti	788
Revisione prezzi	<u>800</u>
I.V.A.	22.200

Totale

b) Motivi del sequestro

In data 7 giugno 1993 è stato notificato all'impresa Sailem S.p.A., appaltatrice dei lavori in oggetto per conto dell'Ente, un decreto di sequestro datato 4.6.1993 sulla "colmata" realizzata con i lavori di cui trattasi.

Il provvedimento è ricollegabile ad una denuncia in ordine alla scarica abusiva di alcuni camion di sfabbricidi vari e materiali non conformi alla normativa, durante l'esecuzione della colmata, nonché ad un esposto in ordine

all'inquinamento delle acque (del posto) dell'Acquasanta, causato da uno scarico fognario, sboccante in mare aperto e riversatosi all'interno del porto a causa dell'interrimento di una delle canne del canale Passo di Rigano, a suo tempo realizzato dal Genio Civile per le Opere Marittime e nel quale sbocca il fognolo comunale acque miste Acquasanta.

A sostegno della richiesta di sequestro, la Procura della Repubblica ha avanzato dubbi sulla legittimità delle opere in corso di realizzazione nello specchio d'acqua antistante la piazza dell'Acquasanta.

Il progetto del prolungamento della diga Acquasanta, direttrice Ovest e relativa colmata retrostante, redatto nel 1984, era stato approvato dal Consiglio di amministrazione dell'Ente con delibera n. 15 in data 19.3.1987 e sottoposto all'esame del Ministero dei Lavori Pubblici per l'approvazione in linea tecnica.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 142 del 22.4.1987 aveva approvato il progetto di che trattasi subordinatamente alla approvazione della variante al vigente Piano Regolatore Portuale.

La variante al Piano Regolatore Portuale era stata istituita dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime con relazione in data 6 luglio 1985 e approvata con voto n. 417 in data 22 luglio 1987 dal Consiglio Superiore LL.PP. III Sezione.

Sulla predetta variante al Piano Regolatore Portuale relativa alla colmata di che trattasi la soprintendenza aveva espresso parere favorevole, come riferito dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime in sede istruttoria.

c) La richiesta di dissequestro in data 23.7.1993 e reiterata in data 1.6.1994 è stata rigettata dal GI.P. in data 11.6.1994.

3) Terminal movimentazione e stoccaggio rinfuse secche.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 65 in data 23.2.1994 non ha approvato la perizia di variante e suppletiva (traente origine, essenzialmente, da prescrizioni della Commissione provinciale tutela ambientale), relativa alla integrazione dell'impianto da 100 t/h a 1500 t/h.

Non potendosi perciò proseguire utilmente i lavori l'Ente Autonomo del Porto si è avvalso della facoltà, ai sensi del combinato disposto dell'art. 345 della legge 20.3.1965 n. 2248 e dell'art. 41 del Capitolato generale d'appalto, di

risolvere il contratto d'appalto mediante il pagamento dei lavori già eseguiti e dei materiali utili esistenti in cantiere.

L'importo dei lavori eseguiti è risultato di 38,25 miliardi a fronte di un importo contrattuale di 49,22 miliardi.

Il quadro economico del progetto di completamento è il seguente:

A)	Lavori a base d'asta	Totale	38	miliardi
B)	Somme a disposizione dell'Amministrazione			
1)	Lavori in economia per assistenza elettromeccanica e ricambi		1,5	miliardi
2)	Gestione impianto		6,0	miliardi
3)	Spese Generali		4,0	miliardi
4)	I.V.A. 19% su Lire (A+B1+B2+B3)		9,577	miliardi
5)	Imprevisti		4,016	miliardi
		Totale B	25,094	miliardi
		Totale generale	64	miliardi

Il progetto è stato trasmesso per la relazione di istruttoria all'Ufficio del Genio Civile OO.MM. 3.11.1995 per il successivo inoltre al Consiglio Superiore LL.PP.

4) Terminal Containers

Nel corso dei lavori si era resa necessaria la redazione di una perizia di variante trasmessa all'ASMEZ "Gestione Separata" nel dicembre 1988, successivamente sdoppiata ed articolata in una perizia di assestamento nell'ambito delle somme dei lavori già appaltati all'Impresa Cassina ed in una perizia a valenza autonoma di completamento dell'intervento.

A seguito della stipula dell'atto di trasferimento dell'opera e dei relativi mezzi finanziari, avvenuta in data 15.6.1992, sono stati ripresi ed ultimati i lavori (già appaltati) oggetto della perizia di assestamento (piazze, magazzino consolidation, hangar, locali e mensa), che sono in corso di collaudo. La perizia di completamento invece, trasmessa in data 28.4.1995 al Consiglio Superiore LL.PP., è stata restituita per chiarimenti ed integrazioni, ancora in corso.

5) **Deviazione provvisoria e convogliamento definitivo delle acque del Passo di Rigano.**

L'avanzamento dei lavori era di circa il 30 % al maggio 1994.

Sono in corso i lavori relativi alla costruzione dello sgrassatore per la deviazione provvisoria e convogliamento definitivo delle acque del Passo di Rigano e le opere di protezione a mare. I lavori hanno accumulato un notevole ritardo. Il termine di ultimazione contrattuale era previsto per il 6.6.1992.

Con istanza in data 3 aprile 1992 l'impresa esecutrice ha avanzato richiesta di protrazione del termine di ultimazione lavori di 29 mesi, accolta limitatamente ad un periodo di mesi 11 dalla data del 6 giugno 1992, per effetto dell'esecuzione dei lavori concernenti gli spostamenti dell'elettrodoto a 3 Kv. e dei servizi tecnologici, pertinenti, rispettivamente, alla società Bacini di Palermo ed alla Società Fincantieri di Palermo.

Il nuovo termine di ultimazione dei lavori veniva, pertanto, a scadere il 6 maggio 1993.

Con delibera del luglio 1993 è stata approvata una perizia di variante relativa alle opere a mare, all'intercettazione del fognario Acquasanta ed alle opere provvisionali di deviazione, con cui è stato riconosciuto un maggior tempo esecutivo di mesi 3. Con delibera dell'ottobre 1993 è stata concessa una ulteriore proroga di mesi 9, pertanto il nuovo termine di ultimazione lavori era previsto per il 6.5.1994, mentre questi a tale data erano realizzati solo al 30 %.

In relazione a quanto sopra è da rilevare che il ritardo, valutabile in atto in circa 18 mesi, per cui non è stata concessa proroga, non risulta in alcun modo recuperato, anzi si è in qualche modo aggravato in relazione a difficoltà operative nell'esecuzione dei lavori contrattuali, dei quali risulta eseguito parte dello sgrassatore, parte dell'opera a mare e la deviazione provvisoria la cui esecuzione consentirà l'utile prosecuzione dei lavori del bacino da 150.000 T.P.L. con la posa in opera dei cassoni n. 16 e 18, antistanti lo sbocco del Passo di Rigano.

Stante la situazione di stallo, sono in corso misure di autotutela dell'Amministrazione ex artt. 27 e 28 del R.D. 350/1985.

6) Rettifica banchina Quattroventi e approfondimento dei fondali antistanti a - 15

I lavori sono stati finanziati sul III piano di attuazione della legge 64/86 con convenzione n. 129/90 in data 16.6.1991 e consegnati in data 12 novembre 1991.

L'avanzamento degli stessi, alla data del 31.12.1994, era di circa l'85%. Il termine di ultimazione previsto nel marzo 1994 non è stato rispettato, a causa di ritardi nell'ottenimento dell'autorizzazione della discarica in mare dei materiali provenienti dal dragaggio. Il nuovo termine di ultimazione previsto era stato il 28.2.1995, poi differito al 3.8.1995.

I lavori sono stati ultimati ed è in corso il relativo collaudo.

7) Rifacimento magazzino frigo alla banchina Piave

I lavori suppletivi erano stati sospesi dal 3.5.1993 nelle more dell'approvazione di una perizia di variante tecnica per l'adeguamento dell'impianto frigorifero.

Sono state ultimate tutte le opere murarie e gli altri lavori il 16.10.1995, ma entro tale anno non era stato ancora effettuato il collaudo.

8) Impianto di degassifica

Non è stata avviata la gestione dell'impianto - che come sottolineato nel precedente referto, costituisce un'opera di alto livello tecnologico e di estremo interesse per gli utenti del trasporto petrolifero - per la necessità di un collaudo da parte della Commissione prevista dall'art. 48 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione.

In data 4.12.1992 era stata completata la prova funzionale, compreso l'impianto antincendio, per cui era stato rilasciato il certificato prevenzione incendi. Per quanto riguarda l'autorizzazione del Ministero marina mercantile, di cui al precitato art. 48, l'impresa EMIT si era formalmente rifiutata di eseguire alcuni interventi di adeguamento dell'impianto prescritti dalla Commissione e con delibera del dicembre 1993 era stata avviata l'esecuzione d'ufficio.

Nel marzo 1994, peraltro, su richiesta della Soc. EMIT, è stata sospesa l'esecuzione d'ufficio e da parte della stessa società sono state eseguite le opere

di adeguamento. Successivamente l'impresa è stata invitata a predisporre la manutenzione e quanto necessario per l'avviamento dell'impianto, mettendo altresì a disposizione il personale necessario per quanto di competenza dell'Ente.

Registrata una notevole inerzia della EMIT ad eseguire quanto richiesto, è stata riavviata la procedura di esecuzione in danno.

IV. 3.B. - Lavori finanziati dal Ministero dei LL.PP

1) Lavori di ordinaria manutenzione aree opere edifici demaniali

Durante l'anno 1994 e il 1995 sono stati eseguiti gli interventi manutentivi previsti nella perizia per l'esercizio 1993 e 1994. Nel 1995 inoltre sono stati realizzati i lavori di manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale previsti nella convenzione stipulata con il Ministero dei lavori pubblici ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. b) della legge di riordino.

2) Lavori di straordinaria manutenzione della Stazione Marittima

Due sono i decreti di finanziamento di opere manutentive straordinarie. Il primo - dell'importo di 800 milioni ed emanato nel 1991 - si riferisce ad opere per le quali si era resa necessaria nel 1992 una perizia di variante (senza aumento dell'importo) per poter effettuare gli interventi di ripristino della struttura con modalità più radicali in relazione al maggior stato di degrado riscontrato a seguito della dismissione degli intonaci. La perizia è stata approvata con decreto del 18.3.1994. I lavori sono stati ripresi in data 18.4.1994 ed ultimati in data 28.10.1994, con uno stato finale di 556,6 milioni su una base d'asta di 698,9 milioni circa.

Nel 1995 sono stati appaltati ed eseguiti altri lavori - che erano stati finanziati con decreto del Ministero LL.PP. n. 2571 dell'8.11.1994. L'ultimazione è avvenuta nel termine contrattuale (il 28.3.1996).

3) Nuovo distaccamento VV.F.

I lavori sono stati finanziati con D.M. n. 5820 del 28.5.1991 (1,5 miliardi), sono stati consegnati in data 31.3-92 e sono proseguiti nel corso del 1993 e del 1994.

I lavori stessi, sospesi per circa 20 mesi nelle more dell'approvazione di una perizia di variante (senza aumento di spese) redatta in corso d'opera, sono stati ultimati in data 14 novembre 1995. Dopo l'espletamento del collaudo statico delle strutture, il distaccamento è stato assegnato al Comando provinciale; manca ancora la definizione del collaudo amministrativo.

4) Terminal intermodale

Nel 1994 hanno trovato esecuzione i lavori di recupero dell'area portuale retrostante la Calata Marinali d'Italia, concernenti la realizzazione di un piazzale da destinare a Terminal Intermodale (l'importo previsto era di 217 milioni).

In particolare è stato effettuato il completamento della recinzione, della pavimentazione, dell'impianto di illuminazione ed è stata quindi ultimata l'infrastruttura in argomento (le spese effettuate sono ammontate a 174,6 milioni)

IV. 3.C. - Lavori finanziati dalla Regione Siciliana**1) Lavori di ristrutturazione e sistemazione della Stazione Marittima**

Nel 1994 sono stati eseguiti i lavori, a suo tempo finanziati dall'Assessorato al turismo, comunicazione e trasporti (per 1,1 miliardi) con provvedimento del 10.7.1992. I locali dotati di tutti i servizi necessari ai turisti, ai passeggeri ed in generale agli utenti del porto sono stati ultimati in data 31.3.1994.

2) Lavori di ristrutturazione dell'impianto di bunkeraggio

Nel 1994 sono stati eseguiti i lavori - assistiti da un finanziamento contributivo regionale complessivo di 1,27 miliardi circa - riguardanti la ristrutturazione del deposito olio combustibile (della demolita centrale elettrica

Quattroventi), finalizzata alla realizzazione di un impianto per il bunkeraggio delle navi.

I lavori che erano stati consegnati il 20.5.1992 erano stati sospesi dall'1.3.1993 al 15.2.1994 nelle more della redazione ed approvazione di una perizia di variante e suppletiva.

Detta perizia era diretta ad una maggiore funzionalità degli impianti, all'adeguamento degli stessi alle normative vigenti, nonché a fronteggiare sopravvenute necessità operative.

Dopo l'approvazione della citata perizia i lavori sono stati ripresi ed ultimati in data 14.12.1994.

Lo stato finale è risultato di lire 1,6 miliardi (somma comprensiva della quota di autofinanziamento dell'Ente).

IV 3.D.

La tipologia dei ritardi emergenti dall'intero quadro dell'attività straordinaria è emblematica delle difficoltà e delle disfunzioni riscontrabili nel settore dei lavori pubblici. Tale situazione va sottolineata e sottoposta all'attenzione dell'Ente e degli organi vigilanti per l'adozione dei rimedi, anche di carattere normativo (non escluso l'adeguamento delle procedure eventualmente in sede di elaborazione del regolamento di contabilità delle autorità portuali).

IV. 4 - Attività della compagnia lavoratori portuali

La principale impresa, operante nell'ambito del porto di Palermo è la "Compagnia lavoratori portuali" con altri piccoli gruppi di appoggio. Con decreto del Ministero della marina mercantile, di concerto con il Ministero del lavoro ed il Ministero del tesoro era stata determinata annualmente la dotazione organica della compagnia portuale, con l'indicazione delle eventuali eccedenze e del numero di lavoratori da porre fuori produzione, come emerge dal prospetto che segue, relativo ai lavoratori e agli impiegati.