

internazionale; il problema è stato poi risolto in tal senso per via legislativa, atteso che con l'art. 8 bis, lett. a, del D.L. n. 457 del 1997 (convertito con modificazioni della legge n. 30 del 1998) tutti i porti che siano sede di Attività portuali sono di diritto classificati come porti d'interesse internazionale.

La circoscrizione territoriale della Autorità portuale di Messina, è stata individuata dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione con proprio decreto in data 6/4/1994, nelle aree demaniali marittime, nelle opere portuali e negli antistanti spazi acquei, compresi nel tratto di costa che va dalla foce del torrente Annunziata a quello prospiciente Via Tommaso Canizzaro.

Il Porto di Messina è caratterizzato dalla polifunzionalità degli ormeggi in relazione ai diversi settori produttivi, commerciale ed industriale.

Quest'ultimo comprende anche un pontile petroli.

I moli utilizzabili sono nove; sussistono inoltre, cinque invasi per le navi traghetto, adibite al collegamento ferroviario della Sicilia con il Continente.

Non ha alcuna rilevanza il settore della pesca, mancante della necessaria struttura. E' assente, altresì, la struttura per la nautica da diporto. E' stata però avanzata richiesta da parte di due società per la collocazione di una struttura mobile galleggiante per il ricovero di imbarcazioni da diporto (per circa 150 posti).

L'andamento dei traffici nel porto commerciale durante il periodo 1995-1996 è riflesso dalla movimentazione delle merci (espressa in tonnellate) i cui dati sono esposti nel prospetto che segue:

MERCI SBARcate E IMBARcate NEGLI ANNI 1995-1996

MERCI	1995	1996
A) IN ARRIVO		
GRANO ED ALTRI CEREALI	29.479	20.951
OLI MINERALI RAFFINATI	60.902	52.654
METALLI LAVORATI E SEMILAVORATI	104.421	85.332
ALTRE MERCI	3.089	156
TOTALE A)	197.891	159.093
B) IN PARTENZA		
METALLI LAVORATO SEMILAV. E GREZZI	30.042	8.261
MATERIALI DA COSTRUZIONE (MATTONI, SABBIA, CALCE E CEMENTO)	1.200	800
ALTRE MERCI	6.377	
TOTALE B)	37.619	9.061
TOTALE A) + B)	235.510	168.154

Nonostante le rilevanti potenzialità del porto, non si è pervenuti, soprattutto a motivo della mancata normalizzazione istituzionale della Autorità, all'adozione di un piano strategico di sviluppo.

L'Autorità portuale di Messina ha, tuttavia, chiesto ed ottenuto il finanziamento di lavori di adeguamento e di riqualifica di tutte le banchine del porto per un totale di lire 48 miliardi. I lavori saranno gestiti dal Genio Civile, organo regionale, per delega del Ministero dei LL.PP.

Il piano regolatore portuale vigente risale agli inizi degli anni 50, essendo stato approvato con D.M. del 2.4.1953, n. 441.

Vi sono state due varianti: la prima variante apportata risale al 2.2.1953 (D.M. n. 129), la seconda variante è stata approvata con D.M.LL.PP. dell'11.3.1985.

L'Ente non ha ancora formalmente verificato il grado di rispondenza alle esigenze attuali, anche se con atto del 20.3.1997, n. 675, il Commissario ha conferito all'Università di Messina l'incarico della predisposizione di un progetto di fattibilità di un nuovo piano regolatore portuale.

2 - L'organizzazione e la struttura

Nell'assenza del Presidente e del Comitato portuale sono state accentrate nel Commissario tutte le funzioni proprie di tali organi.

Di seguito sono esposti gli importi relativi agli emolumenti corrisposti agli organi, a quello di amministrazione e a quello di controllo, costituito dal Ministero vigilante con decreto del 6 febbraio 1996.

Commissario:	annuo lordo L. 90.943.000: pari al trattamento economico dei direttori generali (9° liv. RUN maggiorato del 25%) o equiparati maggiorato del 20% (D.M. 5.10.1984)
Commissario aggiunto:	annuo lordo L. 27.283.000 (30% del compenso corrisposto al commissario (D.M. 22.10.1996)
Direttore f.f.:	mensile lordo L. 600.000 (D.M. 23.6.1990)
Collegio Revisori: (D.M.T.N. 6.2.1996 e D.P. 5190457 del 9.2.1996)	
Presidente:	annuo lordo L. 7.200.000
Presidente supplente:	" " " 1.440.000
Componenti:	" " " 6.000.000
Componenti supplenti:	" " " 1.200.000

La disciplina applicata in ordine alla misura dell'indennità di missione e al rimborso spese è la seguente:

- Personale dipendente: C.C.N.L. vigente.
- Organi di amministrazione e controllo: misura prevista per il personale dipendente (del. 6 del 22.12.1988).
- Rimborsi spese: a piè di lista.

L'art. 12, 4° comma, della l. 84/94 relativo all'automatico conseguimento di esecutività delle delibere non contestate dall'autorità di vigilanza nel termine di 45 giorni dal ricevimento delle stesse, ha trovato applicazione in particolare in ordine al bilancio di previsione 1996 e all'asestamento dello stesso bilancio.

Non vi è stata deliberazione, nè relazione ai sensi dell'art. 9/i della l. n. 84/94 circa l'organico dell'Autorità. Il Commissario, in sede di 1^a applicazione, con delibera n. 1 del 3.4.1995, ha disposto l'utilizzo di tutto il personale dell'Organizzazione portuale. La pianta organica è in atto in discussione con le OO.SS..

L'Autorità ha recepito il C.C.N.L. per i dipendenti delle Autorità portuali con delib. n. 45 del 26.11.1996 (approvata dal Ministero dei trasporti e della navigazione con provvedimento del 7.1.1997).

Il contingente di personale utilizzato dall'Autorità ai sensi dell'art. 10, comma 5, in sede di prima applicazione della normativa proviene tutto dall'Organizzazione.

In atto non sussiste alcuna mobilità, comando o distacco del personale presso le imprese portuali, ai sensi dell'art. 23/2-3 della legge n. 84/94. E' stata inviata al Ministero vigilante un'ipotesi di pianta organica, non concordata con le OO.SS., con l'individuazione dei presunti esuberi. Non sono stati deliberati provvedimenti con la dichiarazione di soprannumero o di messa in mobilità.

Non sono state utilizzate unità in mobilità provenienti da altre autorità portuali nè d'altra parte sono stati utilizzati dipendenti di altre diverse amministrazioni pubbliche; inoltre non sono state effettuate assunzioni a qualunque titolo, neanche precario.

Il premio di produttività, commisurato ad una mensilità aggiuntiva, è stato corrisposto a tutto il personale in rapporto alla presenza, nelle seguenti misure complessive:

1994 budget L. 37.229.508 (Del. n. 13 dell'11.5.1995, approvata dal Ministero dei trasporti e della navigazione con provv. 5191292 del 9.6.95);

1995 budget L. 34.695.273 (Del. n. 30 del 29.5.1996, approvata dal Ministero dei trasporti e della navigazione con provv. n. 5191253 dell'1.7.96).

L'Autorità non dispone di dirigenti, e non esistono perciò contratti stipulati per tale categoria.

Non sono stati redatti atti per l'organizzazione degli uffici in strutture omogenee. L'organizzazione in atto vigente è quella risultante dall'applicazione di ordini di servizio. La situazione desumibile è quella di seguito indicata:

Personale Amministrativo	1994	1995	1996	Livello
Resp. Unità organica operativa	1	1	1	7°
Resp. Unità organica C.E.D.	1	1	1	7°
Imp. Amm.vo/contabile	2	2	2	5°
sub	4	4	4	
Personale Tecnico				
Gestore Magazzino scorte e ricambi	1	1	1	5°
Assistente esperto	2	2	1	5°
Manutentore provetto	1	1	=	5°
Gruista provetto	3	3	2	4°
Gruista manutentore	2	2	1	3°
sub	9	9	5	
TOTALI	13	13	9	

Il costo del personale per stipendi, assegni fissi e benefici previdenziali risulta dai seguenti valori:

	1995	1996
Emolumenti fissi al personale dipendente	520.199.671	560.503.495
Emolumenti variabili al personale dipendente	52.746.671	52.842.196
Emolumenti al personale dipendente della Capitaneria di Porto	8.400.000	8.400.000
Indennità e rimborso spese per missioni	14.712.682	8.848.616
Oneri previdenziali ed assistenziali	198.709.293	207.176.513
Totale	794.768.947	837.770.820

A favore dei dipendenti non esiste alcun trattamento integrativo previdenziale.

Il costo complessivo del personale ha avuto per ciascun anno la seguente incidenza percentuale sulle entrate correnti e sulle spese correnti:

	1995	1996
a) Costo complessivo personale	794.768.941	837.770.820
b) Entrate correnti	4.913.458.488	4.190.715.208
c) Spese correnti	2.821.198.180	2.030.080.496
Incidenza a/b	16,2%	20%
Incidenza a/c	28,2%	41,3%

Al costo indicato alla lettera a) deve aggiungersi la quota accantonata del T.F.R. pari a L.62.420.308 nel 1995 e L.54.183.289 nel 1996

Il costo dei beni di consumo e servizi e l'incidenza percentuale del medesimo per ciascun anno sulle entrate correnti e sulle spese correnti sono rappresentati dai seguenti valori:

	1995	1996
a) Costo beni consumo e servizi	1.155.225.228	685.593.330
b) Entrate correnti	4.913.458.488	4.190.715.208
c) spese correnti	2.821.198.180	2.030.080.496
Incidenza a/b	23,6%	16,4%
Incidenza a/c	41%	33,8%

Anche tale costo presenta una notevole incidenza percentuale sulle spese correnti.

PARTE SECONDA

La gestione

Premessa

Come innanzi anticipato, non è stata predisposta nè per il 1995, nè per il 1996 la relazione prevista dall'art. 9 della legge 84/94, sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto e sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale.

L'attività di vigilanza e controllo è stata sostanzialmente espletata con la collaborazione del personale della Capitaneria di porto.

Si passano ora in rassegna i principali andamenti gestori caratterizzanti l'attività dell'Ente.

3. - Le concessioni

Le concessioni assentite ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Messina coprono un'area complessiva di mq. 240.535 circa. Le ditte concessionarie sono 39, risultanti dal seguente prospetto, in cui le ditte sono raggruppate per tipologia di attività con l'indicazione per ciascun gruppo dei mq. concessi e del relativo canone complessivo:

- 1) Concessionari - Enti istituzionali, commerciali e vari

Superficie mq. 170.944,5 Lire 769.924.393.

- 2) Concessionari - Impianti distributori carburanti

Superficie mq. 2.425,3 Lire 21.677.364

- 3) Concessionari - Cantieri navali

Superficie mq. 66.989 Lire 120.921.395

3.1. - Tipi di concessione

Le concessioni assentite ad utenze extraportuali che rientrano nel campo di applicazione delle misure dei canoni previsti dalla legge n. 494 del 1993 sono dei seguenti tipi:

- a) concessioni ai cantieri navali che svolgono esclusivamente o prevalentemente attività concernenti la costruzione, la manutenzione, la riparazione e la

demolizione di mezzi di trasporto navali regolamentate dal Decreto interministeriale del 15.11.1995;

- b) concessioni assentite a società sportive, non aventi scopi di lucro, con esclusive finalità agonistiche, regolarmente affiliate alle federazioni sportive nazionali, per le parti strettamente connesse con la pratica sportiva, per le quali si provvede ai sensi della lettera "l" dell'art. 3 della legge 4.12.1993, n. 494;
- c) concessioni a favore di Enti pubblici, Comuni e loro consorzi, nonché di enti e associazioni private, relativamente ad assentimenti per fini di pubblico interesse di beneficenza ed assistenza, per le quali si provvede ai sensi della lettera "e" dell'art. 3 della predetta normativa.

Per tutte le altre concessioni, come previsto dall'art. 1 della stessa legge, il canone è stabilito ai sensi dell'art. 10 del D.L. 4.3.1989, n. 77 convertito nella legge 5.5.1989, n. 100 e del decreto interministeriale 12.7.1989 e successive modificazioni.

Giova precisare che una vasta parte del territorio demaniale rientrante nella circoscrizione dell'Autorità portuale è assentita: 1 - alle Società di traghettamento privato Tourist Ferry boat e Caronte Shiyying, che per gli imbarcaderi e le attività connesse al traghettamento hanno rispettivamente in concessione mq. 23.334 per un canone di L. 144 milioni e mq. 6.850 per un canone di L. 36 milioni; 2 - alla Società Aliscafi SNAV per trasporto passeggeri con una area di mq. 889 per un canone di lire 8.900.000.

La situazione relativa alle entrate per canoni è la seguente:

	<u>1995</u>	<u>1996</u>
ACCERTAMENTI	1.341.924.470	946.480.648
RISCOSSIONI	181.865.026	301.748.555
RESIDUI	1.160.059.444	644.732.099

Da tale prospetto emerge l'accumulo di crediti per oltre 1 miliardo nel 1995 e, nonostante il dimezzamento dell'importo nel 1996, a fine di tale anno la consistenza complessiva dei residui è stata di 1,166 miliardi ².

² - Devesi notare che all'inizio del 1996 la consistenza dei residui era di 1.160 milioni, dei quali nel corso dell'esercizio sono stati riscossi 166 milioni e sono stati cancellati 472.182.861, onde alla fine dell'esercizio la somma dei 521,8 milioni di residui pregressi da riscuotere e dei residui di esercizio 644,7 milioni fa ascendere il credito dell'Ente all'indicato importo di 1,166 miliardi.

Va detto, al riguardo, che il ritardo nell'esazione di tali crediti è dovuto in buona parte alle contestazioni sulla misura e sulla natura del canone sollevate da numerosi concessionari, che hanno adito la sede giurisdizionale. Si citano, in proposito, le cause promosse contro l'Autorità portuale fra gli altri, dall'Ente autonomo portuale di istituzione regionale, dall'Ente autonomo Fiera di Messina, dall'Eurobunker e dalla Tourist Ferry Boat.

Con altri concessionari, e precisamente con il Comune di Messina, con i Cantieri Savena (già Navalmeccanica), con il Cantiere Russo, con la ditta Grasso Placido e con i "Canottieri Thalatta" sono in corso trattative per la regolarizzazione del rapporto concessorio.

Tuttavia, non può non sottolinearsi che il protrarsi di questo ritardo nell'esazione dei canoni apporta un grave nocumento alle finanze dell'Autorità portuale le cui entrate sono costituite in massima parte dai proventi delle concessioni.

Tale situazione è stata ben rilevata dal Collegio dei revisori, che hanno prospettato il rischio di trasformazione di tali pendenze creditorie in crediti inesigibili.

3.2. - Questione FS

Occorre, inoltre, sottolineare che nell'ambito di competenza dell'Autorità portuale rientra la questione del regime giuridico applicabile in materia di assegnazione di beni demaniali marittimi in favore delle Ferrovie dello Stato S.p.A..

Come è noto, le Ferrovie dello Stato avevano originariamente natura di Azienda autonoma dipendente dal Ministro dei Trasporti, sicchè in caso di utilizzo di aree demaniali marittime si applicava l'istituto della consegna, previsto dagli artt. 34 cod. nav. e 36 reg. cod. nav. in favore delle amministrazioni dello Stato.

Successivamente, a seguito della trasformazione delle FF.SS. da Azienda autonoma in Ente "Ferrovie dello Stato" (legge 17 maggio 1985, n. 210) si è riconosciuta - su parere conforme del Consiglio di Stato (Sez. II parere n. 709 del 27.7.1990) - la necessità di sostituire i precedenti verbali di consegna con specifici atti concessori con applicazione di canone meramente ricognitivo, ai sensi degli artt. 39 cod. nav. e 37 reg. cod. nav.. E ciò nella considerazione che

non emergerebbero utili di gestione in rapporto ai costi complessivi del servizio di trasporto.

A seguito della delibera del CIPE del 12 agosto 1992, che ha operato l'ulteriore trasformazione dell'Ente Ferrovie dello Stato in Società per azioni, i termini del problema sembrano, ora, radicalmente mutati. Infatti, appare incerto sostenere che alla società di diritto speciale, ancora interamente posseduta dallo Stato per il conseguimento di finalità pubblicistiche, continui ad essere estranea la causa lucrativa ex art. 2247 cod. civ.. Invero, è da ritenere che le FF.SS., operando nel nuovo status sociale secondo le regole privatistiche del codice civile, debbano svolgere la loro attività in una condizione di effettiva concorrenza con gli altri operatori commerciali del medesimo segmento commerciale (nel caso specifico, il traghettamento sullo stretto di Messina), senza più fruire - come allo stato - del vantaggio, ormai non più giustificabile, del "regime di concessione con canone ricognitorio".

La natura simbolica del canone ricognitorio rende impossibile l'ottimizzazione dell'utilizzo dei beni demaniali marittimi, atteso che il livello del canone concessorio deve essere collegato agli standard di efficienza e di efficacia cui i beni stessi in regime di libero mercato vanno correlati.

Nella specie - ed è questo l'aspetto che merita particolare risalto - la scarsa remunerazione del bene demaniale, conseguente all'applicazione del canone ricognitorio, avrebbe l'effetto di determinare, a fronte delle notevoli potenzialità dei beni demaniali utilizzati dalle FF.SS., il mancato accrescimento delle entrate (a titolo di canoni concessori) di bilancio dell'Autorità portuale di Messina. Il conseguente minore impegno finanziario dell'ente avrebbe ovviamente effetti penalizzanti sullo sviluppo del Porto e sulla gestione dei servizi generali del porto di competenza dell'Autorità.

3.3. - Questione "Zona Falcata"

Va, infine, rilevato lo stato di confusione e incertezza esistente nella c.d. "zona falcata" del Porto di Messina, la delimitazione delle cui aree risale ad accertamenti eseguiti dalle competenti amministrazioni militari e finanziarie in epoca compresa tra il 1913 e il 1918. La situazione è da allora comprensibilmente e notevolmente mutata, esistendo in quella zona: a) aree in consegna alla Marina militare; b) aree assegnate al Comune che le ha trasferite all'Ente autonomo portuale di istituzione regionale; c) aree in uso all'Ente FS; d) aree occupate

senza alcun titolo. Si impone pertanto con urgenza una rigorosa ricognizione, anche se difficoltosa, delle aree demaniali di tale zona mediante: a) l'individuazione dei soggetti, pubblici e privati, ivi operanti; b) la delimitazione delle singole aree occupate da ciascuno di essi; c) l'indicazione del titolo giuridico della loro immissione; d) la quantificazione del canone dovuto per ciascuna partita e degli eventuali canoni arretrati non ancora corrisposti o corrisposti a enti non legittimati.

3.4. - Aumento canone concessorio

Con delibera n. 56 del 31.12.1996, il Commissario dell'Autorità portuale ha disposto per il 1997 l'aumento del 75% dei canoni annui per le concessioni di aree, pertinenze demaniali marittime e di specchi acquei ricadenti nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza.

3.5. - Concessioni ex art. 18

L'Autorità non ha proceduto alla "privatizzazione" degli scali mediante concessione di aree o banchine a imprenditori terminalisti sulla base della transitoria disposizione ex art. 20, c. 5 della legge n. 84 del 1994, in quanto non vi sono state richieste in tal senso.

L'Autorità, comunque, con delibera commissariale n. 56 del 31.12.1996, ha proceduto - sulla base del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 31 marzo 1995 (pubbl. sulla Gazz. Uff. n. 47 del 26 febbraio 1996) recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio delle attività portuali - a determinare il numero e le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni nello scalo marittimo, che costituisce presupposto per la concessione ex art. 18. Il numero massimo delle autorizzazioni assentibili è di 12; il rilascio dell'autorizzazione è subordinato al versamento di un canone annuo e di una cauzione. Il canone base, che non può essere inferiore a L. 5.000.000, è quantificato nelle misura dello 0,3% del fatturato realizzato dall'impresa autorizzata nell'anno precedente. La cauzione non può essere inferiore a Lire 5.000.000 e non superiore al canone stabilito.

Le misure, così quantificate, del canone e della cauzione sono state aggiornate secondo la percentuale determinata dagli indici ISTAT e, quindi,

ulteriormente aumentate rispettivamente del 75%, i canoni, e del 50% le cauzioni.

L'Autorità non ha predisposto un capitolato di richieste alle imprese terminaliste aspiranti alla concessione; non si è previsto, cioè, un capitolato disciplinante l'onere per l'impresa di indicare un programma di esecuzione di opere infrastrutturali sulla banchina o area concessa.

3.6. - Concessioni di aree portuali per gli altri usi

Le più rilevanti sono quattro; si tratta di concessioni pregresse, assentite per licenza dalla Capitaneria di porto, nelle quali è subentrata l'Autorità. Per ciascuna di esse è in corso, come innanzi si è detto, un contenzioso, risultante dal seguente quadro:

1 - Ente Autonomo fieri di Messina - Azione giudiziaria promossa dal predetto Ente dinanzi al Tribunale di Messina per ottenere l'applicazione del canone ricognitorio;

2 - Ente Autonomo Portuale - Non è stato formalizzato l'atto concessorio per il pagamento del canone richiesto. Sono in corso contatti con l'Assessorato Regionale al territorio ed ambiente per risolvere la controversia;

3 - Eurobunker - Azione giudiziaria avviata dall'ente predetto dinanzi al TAR per ottenere l'applicazione del canone ridotto;

4 - Comune di Messina - Sono in corso contatti per la regolarizzazione dei rapporti.

4. - Attività autorizzatoria

Il registro delle imprese autorizzate è stato istituito in data 10.6.1996.

Sono state presentate n. 4 richieste di autorizzazione, di cui n.3 assentite ed una sospesa per mancanza di alcuni requisiti; non è stato necessario perciò procedere alla formazione di una graduatoria delle stesse, previa predisposizione dei criteri ai fini della valutazione delle richieste che fossero presentate.

Il tariffario in uso dalle imprese, varia a seconda del tipo di materiale: settore siderurgico, da Lire 10.000 per lo sbarco a Lire 15.000 per l'imbarco a tonnellata; settore edilizio, da Lire 10.000 per lo sbarco a Lire 25.000 per l'imbarco a tonnellata; settore lapideo da Lire 15.000 per lo sbarco a Lire 25.000 per l'imbarco a tonnellata.

Il livello medio dei canoni annui correlato al fatturato dell'impresa richiedente è stato previsto nello 0,3% (delibera 56/96).

Le imprese autorizzate sono:

- 1 - l'impresa Italia con n. 18 addetti;
- 2 - l'impresa COMET con n. 11 addetti;
- 3 - l'impresa SILOS-Granari con 1 addetto.

5. - Interventi per la realizzazione di opere marittime ed impianti portuali

Sono stati disposti interventi in proprio per le seguenti opere:

- 1 - livellamento delle calate portuali per L. 499.998.129;
- 2 - livellamento delle vie di corsa delle gru elettriche per L. 417.586.684;
- 3 - impianto di alimentazione delle gru elettriche per L. 10.000.000;
- 4 - pavimentazione parziale del porto di Messina per L. 22.875.000.

Non è stato disposto nessun intervento in concessione.

6 - Attività contrattuale dell'Autorità nel biennio 1995 - 1996

Con varie deliberazioni dell'1.6.96. sono stati aggiudicati i lavori occorrenti per l'esercizio e la manutenzione dell'impianto di illuminazione del porto, i servizi occorrenti per la pulizia delle specchio acqueo del porto e i servizi occorrenti per la pulizia delle aree, piazzali, banchine, calate e moli del porto.

Nel contesto delle relative delibere si dà atto che ha partecipato una pluralità di ditte alla gara per l'aggiudicazione dei lavori e dei servizi.

7. - Gestione delle altre entrate

7.1. - In particolare delle tasse sulle merci

I proventi delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate ammontano: accertate per il 1995 a L. 2,5 miliardi (di cui L. 2 miliardi riscossi e oltre 500 milioni passati a residui); per il 1996 accertate L. 2,1 miliardi (di cui oltre L. 1,8 miliardi riscossi e 301 milioni passati a residui). E' da rilevare che le entrate derivanti dalla devoluzione delle tasse portuali costituiscono il 52% delle entrate correnti del 1995 ed il 51% del 1996. Tali entrate sono maggiormente riferibili

alla movimentazione merci del porto di Milazzo ed al riguardo si fa rinvio al successivo paragrafo 7.2.

Il Ministero del LL.PP. ha corrisposto contributi ammontanti ad oltre 98,4 milioni per il 1995 ed a circa 576 milioni per il 1996, destinati per spese di servizi portuali e di manutenzione, illuminazione e pulizia.

Non risultano interventi per la fornitura di lavoro portuale temporaneo.

Non è stato ancora costituito il consorzio volontario tra le imprese portuali, ai sensi e per gli effetti degli artt. 16, 18 e 21 del D.L. 21.10.1996, n. 535 convertito con legge del 23.12.1996 n. 647.

Sono stati avviati a tal fine opportuni contatti con una serie di imprese in data 24.1.1997 e 28.4.1997.

L'Autorità non ha emanato autorizzazioni in deroga alla legge 1369 del 1960 nè è stata costituita l'agenzia per l'erogazione di mere prestazioni di mano d'opera.

7.2. - Le entrate relative al porto di Milazzo

In data 6 giugno 1977 il Ministero della marina mercantile aveva autorizzato l'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Messina - Ente pubblico economico - ad espletare i propri compiti di istituto anche nel porto di Milazzo, derivandone fra l'altro la percezione da parte di detta Azienda delle relative tasse portuali.

Peraltro, con decreto ministeriale 6/4/1994 (G.U. n. 116 del 20 maggio 1994), emanato in applicazione dell'art. 6 comma 7 della legge di riordino n. 84 del 1994, è stata definita la circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Messina, nella quale non è ricompreso il porto di Milazzo.

Da tale provvedimento consegue che - a regime - le attribuzioni relative a detto scalo sono proprie della Regione (in forza di apposita norma di attuazione dello Statuto regionale), compreso il diritto alla percezione dei proventi relativi alle tasse portuali.

L'amministrazione finanziaria provvisoriamente competente alla riscossione, peraltro, effettua il relativo versamento all'Organizzazione portuale di Messina perchè essa assieme all'Autorità portuale costituisce provvisoriamente un unico ente (cfr. art. 20, c. 5 legge n. 84 - 1994) fino a quando il Commissario non avrà provveduto a dismettere tutte le attività operative dell'Organizzazione portuale.

Tale singolarità - nella prospettiva di una imminente dismissione di dette attività - aveva costituito oggetto di particolare riflessione da parte del Collegio dei revisori dei conti che in data 5 luglio 1996 aveva ritenuto di informare in merito il Ministero vigilante, prospettando l'insorgenza di riflessi negativi sul bilancio dell'Autorità portuale di Messina, per effetto della attribuzione allo Stato dei cennati proventi per tasse portuali inerenti al porto di Milazzo, che costituiscono una principale fonte di entrata del bilancio di detta Autorità.

Del problema si era interessata anche questa Sezione (det. n. 55 del 15 novembre 1996), che in sostanza aveva preso atto della soluzione preannunciata dal Ministero costituita dall'inclusione del porto di Milazzo nella circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Messina, a modifica del decreto ministeriale del 6 aprile 1994.

Ed in effetti con decreto del 25/11/1996 (G.U. n. 291 del 12 dicembre del 1996) il Ministro vigilante aveva provveduto in conformità, ma la Regione Sicilia aveva sollevato conflitto di attribuzione in base al preesistente trasferimento delle attribuzioni sul porto di Milazzo alla Regione stessa (DPR n. 878/1950 recante norme di attuazione, modificato dal DPR n. 683/1977) anche se transitoriamente la riscossione delle tasse era effettuata dagli organi dello Stato ed acquisita dalla cennata Azienda.

In conseguenza di siffatta impugnativa il Ministro dei trasporti e della navigazione con decreto in data 25/2/1997 (G.U. n. 66 del 20 marzo 1997) ha annullato il precedente decreto del 27 novembre 1996.

Resta perciò il fatto obiettivo che alla dismissione dei beni ed attrezzature dell'Azienda dei mezzi meccanici potrebbe seguire una crisi nelle finanze dell'Autorità.

Si rileva in proposito che tale evenienza non pare possa essere esclusa da una certa correlazione con la implicita omissione d'un puntuale adempimento posto dalla legge a carico del Commissario (art. 20 c. 2, legge n. 84/1994), costituito dalla dismissione entro sei mesi dei beni ed attrezzature dell'Azienda, dalla quale scaturirà la successione da parte dell'Autorità portuale in tutti i rapporti in corso dell'Organizzazione.

In proposito mette conto sottolineare la atipicità del quadro normativo sottostante.

Secondo l'art. 20, c. 2 della legge di riordino n. 84, - nel testo coordinato dal D.L. n. 535/1996 convertito con modificazione dalla legge n. 647/1996 - "i commissari, fino alla nomina del presidente dell'Autorità portuale e comunque

entro il termine di sei mesi dal loro insediamento, non prorogabili, dispongono la dismissione delle attività operative delle organizzazioni portuali etc.”.

Si è in precedenza ricordato che il Commissario dell'Autorità portuale di Messina viene confermato di sei mesi in sei mesi, sicchè all'inizio di ogni semestre decorre il termine entro il quale effettuare la dismissione, derivandone il sostanziale aggiramento della improrogabilità dell'omologo termine di sei mesi sancito nell'art. 20 c. 2 ai fini di detta dismissione.

L'enunciato (dianzi) interesse sostanziale a differire il più possibile la dismissione - che segnando la scomparsa dal mondo giuridico della Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini di Messina (Organizzazione portuale di Messina) determinerà l'acquisizione da parte della Regione della tassa sulle merci esportate e importate nel porto di Milazzo, che ora affluisce all'Autorità-Organizzazione portuale di Messina - finisce per trovare formale copertura giuridica nell'indicata applicazione della normativa dell'art. 20, comma 2 della legge, dalla quale - per contro - emerge chiaramente l'intenzione del legislatore contraria ad una indefinita ampiezza dell'arco temporale di coesistenza delle organizzazioni e delle autorità portuali.

8. - Trasformazione delle sopresse compagnie e gruppi portuali (art. 21)

E' stata costituita la società cooperativa a responsabilità limitata, denominata Italia soc. coop. a r.l., la quale, senza finalità speculativa, è retta e disciplinata dai principi della mutualità e previdenza, nonchè dalle disposizioni in materia di cooperativa fra lavoratori e si propone di svolgere attività e servizi nel settore del lavoro portuale, rendendosi destinataria dell'autorizzazione necessaria per lo svolgimento del lavoro portuale ai sensi dell'art. 1, comma 3, del D.L. 19.10.1992, n. 409.

Si è in fase di costituzione di una Società per la fornitura di servizi di interesse generale.

9. - Dismissioni delle attività operative dell'Organizzazione portuale

L'art. 2 comma 19 del D.L. 21/10/1996, n. 535, convertito con legge 23/12/1996, n. 647, sostituisce per intero il testo dell'art. 20 della legge n. 84/94 che, al nuovo comma 2, dispone che i commissari, fino alla nomina del Presidente dell'Autorità portuale e comunque entro il termine di sei mesi non