

Ai fini dell'esercizio di tali competenze l'Autorità portuale è dalla stessa legge dotata di poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche per la prevenzione degli infortuni e per la salvaguardia degli standard di igiene nei luoghi di lavoro.

L'Autorità, infine, provvede all'affidamento, mediante gara pubblica, e al successivo controllo delle attività concernenti la fornitura di servizi di interesse generale agli utenti portuali.

3 - La programmazione e l'attività referente

3.1 - Il piano operativo triennale

Il piano operativo triennale dell'Autorità portuale di Livorno (di seguito indicato come POT), che deve ai sensi dell'art. 9 comma 3 lett. a) della legge n. 84 contenere le strategie di sviluppo delle attività portuali e la programmazione degli interventi occorrenti, è stato approvato con delibera del Comitato Portuale del 6 novembre 1995.

In relazione alle sue finalità, il Piano è stato pensato come entità da raccordare al Piano Generale dei trasporti e rapportato, più in piccolo, al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Livorno e al Piano Strutturale e di Regolamento Urbanistico del Comune di Livorno.

Per il porto di Livorno, questa interconnessione fra i diversi Piani è stato fortemente sentita in sede di formulazione del P.O.T., anche nella consapevolezza che il porto opera in una città contrassegnata da un sistema di fossi (canali) che fanno parte dell'ambito portuale, sistema che nella prospettazione del Piano si vorrebbe ricollocare fra le competenze esclusive dell'Amministrazione Comunale. Di qui la necessità di operare in concertazione con i soggetti politici e istituzionali, titolari dei poteri corrispondenti agli strumenti di programmazione del territorio sopra riferiti, specie in sede dei previsti aggiornamenti del Piano.

Anche se la legge n.84/1994 (art.5, comma 1) subordina la delimitazione dell'ambito portuale alla redazione del piano regolatore portuale, già in sede di piano operativo triennale l'Autorità Portuale ha inteso porre dei punti essenziali per la determinazione dell'ambito portuale: in particolare, posto che "ambito portuale" è concetto diverso da quello di "circoscrizione portuale" di cui al D.M. 6.4.1994, è stato affermato che l'ambito portuale "si identifica fino al limite in cui sia possibile lo svolgimento di attività o servizi portuali", comprendente, quindi, tutte le opere a terra e tutti gli spazi acquei utilizzabili per il funzionamento del porto.

Una particolare attenzione è stata data al miglioramento delle condizioni generali di sicurezza degli ambiti portuali, da conseguire attraverso: una migliore agibilità nautica dei bacini di evoluzione e dei canali di transito, con ripristino delle quote di sicurezza dei fondali; il sostegno delle iniziative del Consorzio Movimentazioni Petrolifere per la

riduzione dei rischi ambientali derivanti dai traffici di prodotti petroliferi e del G.P.L..

Nell'ambito della previsione contenuta nell'articolo 9, comma 3, lettera n) della legge, l'Ente si farà promotore di iniziative, in coordinamento con le Amministrazioni interessate, per la costituzione nel porto di una "Zona franca", per la quale già esistono proposte.

Le linee di programma del Piano sono state impostate, conformando le singole previsioni ad alcuni dati di fatto, naturali o indotti, che conferiscono al porto di Livorno alcuni pregi e alcuni limiti, questi ultimi posti nelle stesse previsioni di piano come elementi che proprio la realizzazione dei contenuti del P.O.T. deve contribuire a superare. I pregi sono dati dalla "collocazione geografica del porto e dall'ampiezza sia del *water-front land* che del *non-water-front land*, dalla capacità economica dell'area di riferimento, dalla crescente dotazione infrastrutturale, dalla qualità e quantità dei servizi offerti, dal clima sociale, e dal rapporto con le forze del lavoro".

I limiti considerati sono costituiti da:

il problema della dotazione infrastrutturale (specie per quanto attiene alla situazione degli escavi e delle numerose opere incompiute);
l'avanzamento di nuove infrastrutture in relazione alla dinamica della domanda prevista ed al ruolo prevedibile per il porto di Livorno; il che richiede la necessità di studiare il ricorso a fonti finanziarie integrative ed alternative (comunitarie, regionali, private, sia di rischio che di prestito);
la necessità di attivare un'opera promozionale nel mondo, ricorrendo a esposizioni, convegni, accordi con altri porti;
la necessità di escogitare un sistema di costi, dinamici e incoraggianti.

Il Piano, sulla base dei dati raccolti, affida al porto di Livorno il ruolo di "Scalo polivalente" con la prospettiva di dedicare a ciascuna attività portuale distinti spazi fisici. Sono state individuate le seguenti attività: nautica da diporto, cantieristica maggiore e minore, traghetti commerciali, navi porta-rinfuse con l'eccezione dei traffici cerealicoli, merci varie con particolare riguardo per l'impiantistica, terminal per la frutta, terminal per prodotti forestali, terminal contenitori, terminal per traghetti da e per le isole, terminal per navi passeggeri, zone e terminal per veicoli nuovi di fabbrica, terminal per il trattamento e la inertizzazione dei rifiuti industriali e tossiconocivi.

La strategia di sviluppo delle attività portuali è stata impostata con l'impegno di dare sbocco, nell'immediato periodo, alle procedure di dismissione delle attività operative dell'Organizzazione Portuale "Azienda Mezzi Meccanici". In tale prospettiva, però, le difficoltà maggiori si rinvencono nelle scarse risorse finanziarie degli operatori, essendosi nella realtà rilevata, a fronte dell'annunciata dismissione delle attività operative, solo la presenza di un operatore esterno di grande caratura terminalistica e di notevole disponibilità finanziaria.

La procedura delle dismissioni è stata, comunque, prevista da realizzare attraverso le seguenti fasi:

"Individuazione aree di porto pubblico": essa appare pregiudiziale per tutelare gli operatori minori e gli operatori non concessionari, per consentire l'effettivo svolgimento delle operazioni portuali, così come indicato all'articolo 16 della legge;

Affidamento, per la "Darsena Toscana", di concessione unitaria, comprese le banchine, ad unico soggetto terminalista e definizione delle opere di attestamento della nuova viabilità e del varco di accesso, con la contemporanea definizione di tutte le situazioni collegate;

Definizione delle attuali occupazioni delle "Aree ex Carbolio", a mezzo concessione demaniale di durata annuale, con l'obbligo di sgombero all'atto della ripresa dei lavori di completamento della sponda ovest;

Definizione del nuovo assetto operativo delle "Aree del Porto Nuovo", mediante la razionalizzazione delle correnti viarie, con abbattimento dei vecchi manufatti CLP e dei magazzini Assab, con assegnazione di concessione demaniale a soggetti che se ne assumano gli oneri finanziari, e con resecazione della testata della calata Bengasi allo scopo di assicurare migliori condizioni di agibilità per le navi traghetto;

Definizione dell'assegnazione del "Terminal Valessini", in rapporto alla conclusione del dibattito in corso sui traffici della cellulosa;

Dovrà essere assicurata la "Tutela del lavoro", con l'assorbimento, mediante accordo con tutti i concessionari, dei lavoratori dell'Organizzazione Portuale nei termini e nei modi previsti dalla legge n. 84/1994.

Con riguardo ai "Traffici industriali e petroliferi", l'Autorità Portuale prevede di:

- definire gli assetti del settore cantieristico, soprattutto con l'intento di dare impulso al Cantiere Navale Luigi Orlando, necessità fortemente sentita dalla città, e per ottimizzare anche la cantieristica minore;
- mantenere e potenziare le attività relative agli insediamenti industriali sul Canale delle Industrie;
- riutilizzare, nell'arco del triennio, i silos cerealicoli dismessi, degradati o sottoutilizzati.

Per il traffico passeggeri, per le unità pescherecce e per la nautica da diporto sono stati previsti interventi diversi, volti a razionalizzare l'uso degli spazi portuali.

Gli interventi di piano volti a realizzare gli obiettivi prefissati sono stati collocati in due grandi filoni: il primo finanziato o finanziabile dallo Stato; il secondo realizzabile con le risorse proprie dell'Autorità Portuale.

Con riferimento alle prospettive temporali della realizzazione, gli interventi sono stati suddivisi in:

“Interventi di breve periodo”- Manutenzione dei fondali per il ripristino della preesistente quota di sicurezza di - 12,50; rettifica della banchina sotto la torre del Marzocco per facilitare i movimenti delle navi dirette alla Darsena Toscana; rettifica della testata della calata Bengasi; ripristino del ponte girante tra la calata Sgarallino e la banchina della Capitaneria e costruzione dei nuovi servizi igienici per la nuova stazione marittima;

“Interventi nel medio periodo”- Sono opere di grande infrastrutturazione che si prevede di realizzare ai sensi dell'articolo 5, commi 9 e 10, della legge n.84/1994, così suddivise:

Per l'anno 1996 - Ripresa dei lavori di costruzione della sponda ovest e della sponda est della Darsena Toscana; escavo alla maggior quota di - 13,50 dei fondali portuali; inizio della costruzione della vasca di colmata esterna alla Darsena Toscana; completamento della banchina allestimento del grande Bacino di Carenaggio; ed altri interventi minori, come la ripresa dei lavori per l'asse di penetrazione in porto della superstrada FI-PI-LI, studi per il piano regolatore portuale, ecc.;

Per l'anno 1997 - Realizzazione, previa verifica dei traffici, di un nuovo molo parallelo alla Calata Alto Fondale, Verifica delle condizioni tecnico-economico-finanziarie per la realizzazione dello sbocco diretto a mare dello Scolmatore, condizione per il tombamento del tratto finale del canale dei Navicelli;

Per l'anno 1998 - Secondo le conclusioni cui perverrà il Piano strutturale dell'Amministrazione comunale e nel rispetto delle competenze dell'Autorità Marittima, sarà realizzata una nuova struttura per le navi da crociera. Sarà previsto un appalto-concorso internazionale per la progettazione di un terminal europeo per navi traghetto.

Il P.O.T., nelle sue proposizioni conclusive, avverte il clima di novità che coinvolge anche i porti italiani, specie per i nuovi scenari di traffico est-ovest, ai quali l'Autorità Portuale di Livorno si ripromette di essere presente. A tal fine, postula l'impegno dell'Autorità Portuale, perché senta questo mutamento del ruolo del porto di Livorno e attraverso l'internazionalizzazione delle sue capacità si prepari a svolgere i nuovi compiti che verranno.

Tenuto conto della brevità del tempo intercorso dalla data della sua approvazione, non è stato provveduto ad aggiornamento del P.O.T. entro il mese di aprile 1996.

La sua prima revisione è stata approvata con delibera del Comitato portuale n. 11 del 29.4.1997. Essa si articola in due capitoli. Nel primo sono descritte le previsioni del P.O.T. che richiedono una rivisitazione in relazione a rallentamenti, impedimenti e difficoltà di realizzazione nei tempi già programmati: esempio, il c.d. sistema dei fossi, che l'Ente auspica di poter ricollocare tra le competenze esclusive dell'Amministrazione comunale, deve essere riconsiderato affinché, nelle more di tale possibile applicazione, riceva comunque un primo piano di interventi, favorendone possibilmente la concessione ad Amministrazioni, Organismi e Società. Il secondo capitolo prende in considerazione le necessità di interventi infrastrutturali e il dettaglio dello stato di possibile realizzazione: è sostanzialmente un censimento degli interventi operati.

3.2 - Il Piano regolatore portuale

Il vigente Piano regolatore portuale di Livorno è stato approvato con D.M.20.01.1953 N° 27, aggiornato con successivi D.M.26.03.55 N° 1801 e 17.10.83.

Il Pot ha previsto la realizzazione delle seguenti opere previste nel precitato P.R.:

- Completamento sponda Ovest ed Est della Darsena Toscana.
- Realizzazione nuovo “Molo Italia” e “Molo Capitaneria”
- Ampliamento pontile “ELBA”
- Escavo a quota -13 dei fondali dei canali d'accesso.

Sono in corso di espletamento presso il Consiglio Superiore LL.PP. le procedure di adeguamento funzionale delle previsioni indicate nel P.R.P. 1953 e successive varianti per quanto riguarda: - il minore dimensionamento del Molo Italia; - il disassamento e prolungamento del Molo Capitaneria; - l'ampliamento del pontile Elba; - la resecazione delle calate Carra, Bengasi ed Orlando.

E' stato dato inizio a preliminari verifiche con l'Amministrazione Comunale per la redazione del futuro Piano Regolatore Portuale.

Con delibera n.24 del 14.10.1996, il Comitato Portuale ha costituito una apposita Commissione per la verifica delle relazioni fra Piano Operativo Triennale, Piano Strutturale per la città di Livorno e Piano Regolatore del Porto.

3.3 - La Relazione annuale

Per il 1995, il primo degli anni cui si riferisce la presente relazione, l'Autorità non ha dato luogo alla relazione annuale di cui all'art.9, comma 3, della legge n. 84. Soltanto con deliberazione n. 13 del 29 aprile 1997 ha riferito sull'anno precedente. Quanto all'omissione dell'adempimento per l'anno 1995, la causa va ricercata ragionevolmente nel fatto che molta parte del 1995 è stata prevalentemente dedicata alla cura dell'assetto amministrativo-contabile della stessa Autorità, con la progressiva costituzione dei relativi organi istituzionali. In questo senso va intesa l'affermazione risultante dalla stessa relazione, secondo cui "le verifiche effettuate dall'insediamento del Presidente e del Comitato portuale nel giugno 1995 fino al termine di quell'anno - con qualche coda nel successivo primo semestre 1996 - hanno suggerito di concentrare l'attività dell'Autorità Portuale, per il 1996, su alcuni obiettivi la cui realizzazione risultava essenziale per ogni successiva azione promozionale".

La relazione annuale di cui sopra sottopone a rassegna i tre distinti interventi che, dopo l'avvio della fase organizzativa dell'Ente, sono stati attuati per la valorizzazione del Porto commerciale, del Porto passeggeri e delle Attività cantieristiche e industriali esistenti nel porto:

- il risultato del primo gruppo di interventi è costituito dall'aumento del numero di compagnie che scalano a Livorno, anche in prospettiva e la sottoscrizione di protocolli da parte di rappresentanti di Paesi stranieri diretti a facilitare gli scambi commerciali tra il Porto di Livorno e quelli dei Paesi sottoscrittori;
- l'attività promozionale posta in essere per servizio passeggeri ha prodotto l'aumento delle richieste di attracco del 25% in ragione d'anno fino a raggiungere il numero di 260 per l'anno 1997 con circa 130.000 passeggeri in transito; si tratta in verità di un settore in autopromozione che richiederebbe, più che un'attività promozionale, la programmazione di nuove banchine di attracco, che sono in fase di definizione, e l'acquisizione delle risorse necessarie per la loro realizzazione;
- l'attività cantieristica, già esistente da tempo nel porto di Livorno ed in fase di attuale espansione specie per le imbarcazioni da diporto, ha ricevuto dall'Autorità idonee forme di sostegno, a seconda delle specifiche necessità

dell'attività stessa. L'attività promozionale nel settore industriale si è realizzata attraverso interventi di ottimizzazione e diversificazione nell'uso delle aree, peraltro condizionata dallo stato di alta concentrazione industriale.

L'attività organizzativa ed operativa si è rivolta principalmente alla dismissione delle attività dell'ex Azienda Mezzi Meccanici e alla costituzione delle società terminaliste.

4 - Gli organi

4.1 - Il presidente

Il Presidente dell'Autorità è stato nominato, previa designazione di una terna di nominativi espressa dal Comune di Livorno, dalla Provincia di Livorno e dalla Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Livorno, con decreto ministeriale 18 maggio 1995. In precedenza, la gestione dell'ente era stata affidata ad un Commissario nominato, nella stessa persona fisica dell'attuale presidente.

Nel periodo 1995/1996 l'intervento di coordinamento del Presidente si è prevalentemente orientato nei confronti dell'Amministrazione periferica dei Lavori Pubblici per la ripresa dei lavori in ambito portuale, del Ministero dell'Ambiente per le problematiche relative allo sversamento in mare dei reflui provenienti dai dragaggi, con il Ministero della Sanità per la realizzazione dei punti di ispezione frontaliere messi a disposizione dal servizio Veterinario di Porto, con l'Amministrazione Doganale per l'istituzione di temporanee custodie, con il Commissariato Porto, la Capitaneria di Porto, la Guardia di Finanza e l'I.N.P.S., per l'attivazione delle procedure relative alla disciplina dell'accesso in porto e delle attività soggette ad autorizzazione o concessione.

4.2 - Il Comitato portuale

Il Comitato portuale di Livorno è stato costituito in data 13 giugno 1995, entro i 30 giorni dalla designazione dei componenti del collegio ed è stato successivamente integrato con provvedimenti del Presidente per il rappresentante degli autotrasportatori, per il rappresentante degli imprenditori e per il rappresentante delle imprese ferroviarie.

Il Comitato ha esercitato le funzioni previste dall'art.9, comma 3, della legge n.84/1994. Competenze residuali, che nella legge non sono previste né a favore del Presidente né a favore del Comitato portuale, sono state esercitate da quest'ultimo relativamente a provvedimenti di spesa non ricompresi negli articoli 8 e 9 della legge 84. Le relative deliberazioni non hanno ricevuto approvazione del Ministero vigilante (disp. n.5191845 del 31.10.1996), mentre

l'Avvocatura Distrettuale dello Stato si è espressa favorevolmente alla loro adozione con nota n.4155 del 17.2.1997².

Il regolamento per la disciplina dell'attività del Comitato è stato approvato con delibera n. 1 del 13.7.1995.

E' stato statuito l'intervento eventuale di esperti, su disposizione del Presidente, per singoli argomenti, quando ciò sia ritenuto utile per particolari circostanze.

Il Comitato ha tenuto nell'anno 1995 n.7 riunioni, nel 1996 n.9 riunioni.

4.3 - Il Collegio dei revisori dei conti

Il Collegio dei revisori dei conti è stato costituito con decreto del Ministro dei Trasporti 15 gennaio 1996 ed ha tenuto la sua prima riunione il 2 febbraio 1996. In precedenza, ha operato come organo di controllo interno dell'Autorità Portuale il collegio dell'Organizzazione portuale preesistente nominato con D.M. 14 luglio 1994 e temporaneamente confermato in data 20.1.1995.

Il collegio, rimasto in carica nel biennio di riferimento, risulta composto da un dirigente generale del Ministero del Tesoro, da un dirigente generale e da un dirigente del Ministero dei trasporti. Alle riunioni del Comitato Portuale il collegio ha partecipato, normalmente, con la presenza di almeno uno dei suoi componenti.

Il Collegio ha tenuto otto riunioni nel 1996, procedendo regolarmente alle verifiche trimestrali di cassa; mentre non risulta in atti che abbia ottemperato all'obbligo di "riferire periodicamente" al Ministero vigilante ai sensi dell'art. 11 comma 3 lett. b) L. n. 84 del 1994.

Il Collegio dei revisori si è riunito, nel biennio in esame, con l'assenza di uno dei componenti espressi in rappresentanza del Ministero dei Trasporti, in occasione di n.9 riunioni.

L'assenza, quasi sistematica, nelle riunioni del Collegio di uno dei rappresentanti del Ministero dei Trasporti pone - seppure sotto un profilo soltanto teorico relativamente al biennio per cui si riferisce - rilevanti problemi, circa la funzionalità dell'organo. Anche se tale sistematica assenza non ha

² Il problema non sussiste in atto, in quanto con l'art. 8 bis del D.L. n. 457/1997 introdotto dalla legge n. 30 del 1998 è stata attribuita al Presidente la competenza residuale.

comportato, nella concretezza delle situazioni, problemi sostanziali, soprattutto per l'identità di vedute che in genere è stata registrata tra i due componenti presenti, sembra tuttavia che dalla incompletezza di formazione dell'organo risulti profondamente vulnerato il principio della collegialità, che per natura deve essere caratterizzata dalla compresenza e dalla contestualità; appare, infatti, evidente, che la formazione duale dell'organo non può consentire una valida dialettica collegiale.

Ciò impone, pertanto, anche in presenza di eventuali cause obiettive giustificative delle assenze del rappresentante del Ministero dei Trasporti, che lo stesso Ministero adotti immediatamente idonee misure per assicurare la corretta funzionalità dell'organo e, comunque anche di concerto con il Ministero del Tesoro valuti se, in sede di approvazione del Regolamento di contabilità, oppure in altro provvedimento appositamente predisposto, ricorra la necessità di prevedere norme tassative, anche di natura sanzionatoria per le ipotesi di assenze ripetute nelle riunioni.

Il rappresentante del Ministero del Tesoro è risultato sempre presente.

4.4 - La spesa relativa agli organi istituzionali

Secondo la legge istitutiva dell'Autorità Portuale, gli emolumenti del Presidente, dei componenti del collegio dei revisori dei conti e i gettoni di presenza del Comitato Portuale sono determinati, ai sensi dell'art.7, comma 2 della legge stessa, entro i limiti massimi stabiliti con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione.

Nelle more dell'adozione di tale disposizione regolamentare, gli emolumenti corrisposti al Commissario e Commissario Aggiunto nel periodo dall'1.1.1995 al 31.5.1995 sono stati ragguagliati al compenso annuo lordo rispettivamente di Lit. 130.019.300 e Lit. 39.005.790 stabiliti con D.M. 27/10/94 in riferimento a quanto già corrisposto al Presidente della pregressa Azienda dei Mezzi Meccanici.

Successivamente, non essendo intervenuto ancora l'atteso emanando decreto ministeriale sui limiti massimi degli emolumenti, il Comitato Portuale, con delibera n.9/D del 07 Aprile 1997, ha determinato l'emolumento annuo del Presidente, con la riserva di eventuale congruaggio, ed in analogia a quanto già stabilito per i Presidenti delle Organizzazioni Portuali, in misura eguale alla retribuzione base dei Segretari Generali (stabilita nell'accordo Assoportiti del 17.03.82), maggiorato del 20%.

Gli emolumenti annui dei componenti il Collegio dei Revisori, invece, sono stati stabiliti con D.M. 06/02/96 in Lit. 7.200.000 per il Presidente e Lit. 6.000.000 per i membri e Lit. 1.200.000 per i supplenti.

Nessun gettone di presenza è stato, inizialmente, corrisposto ai componenti del Comitato Portuale, in attesa della emanazione del ridetto Decreto ministeriale di cui all'art. 7 comma 2° della legge. Successivamente, in analogia a quanto disposto per il trattamento del Presidente, con delibera di Comitato Portuale n.9/E del 07.04.97, il gettone di presenza è stato fissato, in via provvisoria e salvo congruaggio, in £ 100.000 a seduta. Nessuna previsione è stata effettuata in materia nei riguardi del delegato della Corte dei conti e dei revisori dei conti.

Per le trasferte compiute dal Presidente si provvede al rimborso spese documentate a piè di lista.

Al Collegio dei revisori ed al Magistrato delegato della Corte dei conti viene riconosciuto il trattamento (rimborso spese e diaria giornaliera) disposto con legge 18/12/73 n° 836 e successive modificazioni.

5 - La struttura

5.1 - Il segretario generale

Il segretario generale è stato nominato con deliberazione del Comitato portuale n.10/A del 29 aprile 1996 nella persona del Direttore della preesistente Azienda Mezzi Meccanici di Livorno, trasferito in continuità di rapporto di lavoro alle dipendenze dell'Autorità Portuale, con contratto di diritto privato CIDA a far data dal 1° giugno 1996. Il trattamento economico è stato determinato nella misura mensile lorda di lire 13.354.398, comprensive di ogni voce retributiva spettante per ogni e qualsiasi prestazione resa, per il numero di mensilità previsto dal contratto in vigore per i dipendenti area quadri delle Autorità Portuali e con attribuzione del premio di produttività annuale come previsto per il restante personale dell'area quadri dell'Autorità Portuale.

Il contratto è stato stabilito a termine fino al 30 maggio dell'anno 2000, prorogabile per una sola volta per ulteriori quattro anni.

5.2 - La segreteria tecnico-operativa

Fino alla data del 1° giugno 1997, la Segreteria Tecnico operativa si è avvalsa della collaborazione esclusiva del personale appartenente alla preesistente Organizzazione portuale, decurtato nel periodo dal 31.12.1996 al 1°.7.1997 di n.28 dipendenti cessati per esodi e n.27 cessati per dimissioni incentivate, disposte ai sensi del D.L. n.535 del 21.10.1996 convertito nella legge 23.12.1996, n.647.

A partire dal 2.6.1997 l'Ente ha integrato l'organico con l'assunzione di n.5 quadri provenienti da selezione affidata alla Delegazione Intersind per la Toscana.

Formalmente, la prima pianta organica della Segreteria Tecnico-operativa è stata stabilita, in via provvisoria, con delibera n. 10/B del 29.4.1996, in ragione di n.45 unità di personale, con riserva di verifica, dopo un primo periodo applicativo di mesi 6, in attesa della emanazione degli ulteriori decreti attuativi della legge, e del riscontro della corrispondenza dei livelli di professionalità rispetto ai carichi di lavoro alle mansioni realmente svolte.

L'assetto definitivo dell'Autorità con la relativa pianta organica è stato stabilito dal Comitato Portuale con delibera n.1 del 10.2.1997 che ha determinato la struttura della Segreteria Tecnico-Operativa, articolandola in:

- 3 Dipartimenti, alle dirette dipendenze del Segretario Generale: Dipartimento Affari Legali e Demanio, Dipartimento Affari del Personale e Lavoro Portuale. Dipartimento Prevenzione e Sicurezza;
- 3 Direzioni che rispondono al Segretario Generale attraverso i dirigenti preposti: Direzione Amministrativa e Finanziaria, Direzione Affari Generali. Promozione, Relazioni Esterne, Direzione Tecnica. Le Direzioni sono funzionalmente suddivise in Aree con specializzazioni settoriali, competenze e responsabilità specifiche.

La pianta organica della Segreteria tecnico-operativa dell'Autorità Portuale di Livorno, deliberata come sopra, è stata fissata in 58 unità di personale, oltre al segretario generale.

E' stato previsto l'assorbimento nell'organico dell'Autorità Portuale del personale proveniente dalla ex Organizzazione portuale in possesso del diploma di laurea o di scuola media superiore, che è risultato di n.46 unità. Per la differenza di n.12 unità, sono state programmate nuove assunzioni nei livelli professionali rimasti scoperti, secondo le modalità previste dal vigente C.C.N.L..

Alla data del 31 dicembre 1995 non risulta, dagli atti dell'Autorità, la consistenza del personale soprannumerario; mentre, alla data dicembre 1996 (comprendendovi lo slittamento autorizzato dei prepensionamenti al 31.3.1997), rimanevano soprannumerarie solo n.2 unità di personale. Ciò per effetto di cessazioni dal servizio con la procedura del prepensionamento e delle dimissioni incentivate.

5.3 - I costi per il personale

Con una consistenza media di n.105 dipendenti, mantenutasi costante nel biennio 1995-1996, gli oneri sostenuti per il personale sono sintetizzati nei valori appresso indicati:

(in milioni di lire)	1995	1996
- Emolumenti fissi al personale dipendente	4.694	5.274
- Emolumenti variabili al personale dipendente	1.150	1.294
- Indennità e rimborsi per missioni	58	37
- Altri oneri per il personale	82	97
- Spese per corsi professionali	2	1
- Oneri previdenziali ed assistenziali	1.885	2.432
- Accantonamento trattamento fine rapporto	632	2.715
Totale	8.503	12.070

Il costo complessivo del personale ha subito nel periodo in considerazione un incremento percentuale del 41,94%. Questo valore elevato è stato determinato in prevalenza dal rinnovo del contratto collettivo nazionale e per il resto dal riconoscimento di alcune situazioni di vantaggio riconosciute al personale (Es: riconoscimento della qualifica dirigenziale; premio di anzianità che, abolito dal vigente contratto di lavoro, veniva corrisposto al raggiungimento del 25° anno di anzianità e che ha dato luogo ad una liquidazione in sanatoria dell'importo proporzionale degli effettivi anni di anzianità maturati al 31.10.1996; ecc.).