

n. 84/94, sono parte quantitativamente preponderante della stessa legge.

In linea di principio, l'atto normativo ha come obiettivo la rimozione della riserva del lavoro portuale e l'introduzione, anche all'interno dei porti, delle regole di concorrenza nel segmento operativo delle attività portuali.

Richiamato, quindi, l'art. 16 in cui si definiscono le operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento delle merci in ambito portuale), se ne affida l'effettuazione ad imprese operanti, previa autorizzazione, in regime di concorrenza, e si prevede quindi:

- la trasformazione delle preesistenti "Compagnie portuali" o "Gruppi portuali" in società di diritto privato per l'esercizio in regime di concorrenza delle operazioni portuali e per la fornitura di servizi (art. 21). Tali società assorbono lavoratori e addetti delle preesistenti Compagnie e Gruppi (art. 23, comma 1);
- il trasferimento alle dipendenze dell'Autorità portuale del personale delle Organizzazioni portuali nei limiti del fabbisogno di personale individuato dall'Autorità medesima, con collocazione in mobilità del personale eccedente tale fabbisogno (art. 23, comma 2);
- l'assorbimento del personale eccedente da parte delle imprese di cui all'art. 16 (imprese portuali) e 18 (imprese concessionarie di aree o banchine portuali) per un periodo fissato in 3 anni circa fino al 31 dicembre del terzo anno successivo alla data di entrata in vigore della legge (art. 23, comma 3) a fronte peraltro di una riduzione degli oneri di autorizzazione e concessione per i soggetti che si fanno carico del personale in questione (art. 23, comma 9);
- la possibilità che le Autorità portuali esistenti nei porti sedi di Organizzazioni portuali continuino a gestire i servizi di interesse generale già da esse gestiti utilizzando il personale eccedente le esigenze dell'Autorità (art. 23, comma 4);
- la possibilità che le imprese, di cui all'art. 16, utilizzino il personale eccedente le esigenze delle società che subentrano alle Compagnie e Gruppi portuali, assunto da "associazioni del lavoro portuale" per mere prestazioni di lavoro allorché ciò si sia reso necessario per far fronte alle fluttuazioni del traffico (art. 17);
- il permanere delle "autonomie funzionali" per le imprese industriali siderurgiche e metallurgiche che si avvalevano di tale possibilità, fino alla scadenza della concessione (art. 19).

La concreta attuazione delle citate innovazioni normative non può prescindere, come precedentemente cennato, dalla adozione, da parte dell'Amministrazione dei trasporti e della navigazione, dei provvedimenti, di natura regolamentare, previsti dalla più volte citata legge 84/94.

L'Autorità portuale di Marina di Carrara, con deliberazione n. 104 del 12 dicembre 1997 ha adottato il regolamento di contabilità per la disciplina della gestione patrimoniale e finanziaria (art. 6).

Quanto al regolamento di cui all'art. 24 (sulla sicurezza ed igiene del lavoro) la medesima Autorità ha ritenuto di dover adottare una propria normazione in materia, nonostante che fosse stata autorizzata, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 30 dicembre 1997 (G.U. n. 25/S.G. del 31 gennaio 1998), alla proroga di un anno per l'attivazione dei poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle cennate disposizioni e dei connessi poteri di polizia amministrativa.

3. LA PROGRAMMAZIONE

3.1. Piano operativo triennale (art. 9/3a e art. 4/9-10).

Il piano operativo triennale dell'Autorità portuale di Marina di Carrara, approvato con delibera n. 8/96 del 29.3.96 del Comitato portuale, riporta un quadro attuale della situazione geografica, economica e commerciale in cui si colloca il porto di Marina di Carrara ed indica le principali caratteristiche strutturali e fisiche dello scalo. Provvede, inoltre, a registrare la rilevanza economica del porto nell'economia comunale, provinciale e regionale e nel contesto portuale italiano ed internazionale.

Inoltre, partendo da considerazioni sul Piano generale dei trasporti e dalla politica nazionale ed europea sui trasporti, individua gli strumenti di pianificazione territoriale di origine comunale, provinciale e regionale da tenere presenti nella programmazione portuale nonché le opere da realizzare tra quelle di grande infrastrutturazione indicate nel piano regolatore portuale vigente.

Il piano operativo triennale passa poi in rassegna i problemi che si frappongono all'ulteriore sviluppo portuale che, in sintesi, sono:

- 1) mancanza del raccordo ferroviario che colleghi il porto al sistema ferroviario nazionale ed europeo;
- 2) necessità di completare le opere di grande infrastrutturazione già iniziate;
- 3) necessità di mantenere i fondali portuali e di creare un canale navigabile che consenta di utilizzare al massimo delle loro possibilità le strutture esistenti;
- 4) necessità di collegare fisicamente il molo di levante a quello di ponente;
- 5) necessità di dotare il porto di spazi operativi e per deposito merci;
- 6) carenza di magazzini per deposito merci al coperto;
- 7) carenza di banchine capaci di ospitare navi in numero maggiore rispetto a quello attuale e con pescaggio maggiore;
- 8) potenziamento ed adeguamento dell'impianto idrico ed antincendio;
- 9) potenziamento ed adeguamento dell'impianto di illuminazione.

Il piano passa, quindi, ad individuare le linee programmatiche dell'Autorità portuale nel successivo triennio rapportandole al piano regolatore portuale e, considerando verosimile una ipotesi di crescita graduale e costante, anche se lenta, dei porti dell'arco ligure - tirrenico, prevede un incremento della concorrenza tra i porti e la necessità di eliminare o ridurre le strozzature strutturali al fine di rendere più fluido il deflusso e l'afflusso di merci all'area portuale.

Gli interventi che il piano si propone di programmare, progettare, approvare ed eseguire, o proporre di eseguire, sono elencati in dettaglio nello schema seguente:

Elenco delle opere da progettare, programmare, approvare, eseguire:

- 1) **RACCORDO FERROVIARIO:** Progetto esecutivo realizzato.
Previsto dal piano regolatore portuale.
Concessione edilizia, per la parte da realizzare in area non demaniale, concessa dal Comune di Carrara.
Il relativo bando di gara approvato dal Comitato portuale del 28.4.98 è in corso di pubblicazione.
Costo previsto 10 miliardi ca.
- 2) **BANCHINA "TALIERCIO":** Opera prevista dal piano regolatore e già realizzata ad eccezione della rete di raccolta acque meteoriche.
Sono in corso i lavori di rifacimento pavimentazione della seconda metà della banchina e realizzazione canalizzazione idonea ad ospitare impianto di elettrificazione per le gru di banchina.
Progetto da eseguire e finanziare.
Costo previsto 1,8 miliardi ca.
- 3) **BANCHINA "BUSCAIOL":** Banchina che presenta casi di sgrottamenti preoccupanti fondata a metri -7 e quindi poco idonea alle esigenze attuali.
Progetto di rifacimento parziale da predisporre prevedendo la realizzazione di un avanzamento del ciglio banchina con metodo costruttivo che consenta di ottenere un fondale utile di -10 mt.
Bitte da 100 tonnellate, impianto idrico e di elettrificazione delle gru di banchina.
Opera che costituisce una lieve variazione al piano regolatore portuale vigente.
Costo previsto 8,5 miliardi ca.
- 4) **PIAZZALE "CITTA' DI MASSA":** Necessità di raddoppiare l'area del piazzale che ospiterà il raccordo ferroviario.
Opera già inserita nel piano regolatore portuale.
Progetto da predisporre e da far approvare al Consiglio superiore dei lavori pubblici che preveda anche il potenziamento dell'impianto di illuminazione ed un impianto antincendio.
- 5) **BANCHINA "FIORILLO":** Banchina che presenta una scogliera frangiflutti ormai inesistente che deve essere ripristinata. E' inoltre una banchina larga solo 70 metri assolutamente non più idonea ad ospitare operazioni portuali con necessità di raddoppiare almeno la larghezza operativa portandola a 150 mt.
Necessità di predisporre un impianto di banchina per l'elettrificazione delle gru.
- 6) **IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE PORTUALE:** L'impianto è stato adeguato alle nuove normative di sicurezza impiantistica e di sicurezza sul lavoro.

- 7) IMPIANTO IDRICO ANTINCENDIO: Ricostituito l'impianto idrico portuale adeguandolo alle nuove esigenze antincendio, su banchina Fiorillo e radice E. Chiesa.
- 8) ALLINEAMENTO PER POSIZIONAMENTO DI UNA BOA DI ATTERRAGGIO IN ACQUE SICURE. Posizionamento di due dromi di allineamento che consentano un'agevole entrata delle navi lungo una rotta precisa e sicura. Posizionamento di due dromi di allineamento che consentano un'agevole entrata delle navi lungo una rotta precisa e sicura. Necessità di effettuare uno studio propedeutico per individuare la migliore soluzione per posizionare la boa ed i dromi nei siti più opportuni.
- 9) RIPRISTINO DEL PASSO DI ACCESSO AL PORTO E DEI FONDALI PORTUALI: Il bacino portuale presenta attualmente la parte interna dragata a -10 metri, mentre quella a contatto con l'imboccatura, essendo stata dragata nel 1986, ha subito un certo insabbiamento. Necessità di riportare anche la parte di bacino dragata nel 1986 a quota -10. Il dragaggio del passo di accesso è stato eseguito nella primavera 1997 per un totale di mc. 100.000 ca. In fase di svolgimento studio propedeutico agli interventi di cui sopra consistente in un rilievo dell'intero bacino portuale, o di quello non dragato recentemente, e del passo di accesso al porto fino alla batimetria di -10,5/11 metri per determinare il quantitativo globale di sabbia da dragare ed il sito ove questa deve essere portata.

Delle suddette opere, la quarta, la quinta e l'ottava sono da considerarsi opere di grande infrastrutturazione e, come tali, sono da proporre al Ministero dei trasporti e della navigazione per l'inserimento nella propria programmazione.

Per quanto riguarda il grado di fattibilità, quello a breve scadenza si riferisce al raccordo ferroviario per il quale la concessione edilizia è stata già rilasciata dal Comune di Carrara.

Il progetto esecutivo con il relativo bando di gara è stato recentemente approvato dal Comitato portuale.

Parallelamente è stato richiesto il finanziamento dell'opera con i fondi comunitari: l'investimento è stato inserito dalla Regione Toscana nel Docup 1998 e lo stesso è stato altresì inserito nei finanziamenti comunitari di cui all'obiettivo 2 con conseguente finanziamento del 40% del costo dell'intera opera, fino all'ammontare, allo stato, di £. 7.400.000.000. È attualmente in corso il procedimento per l'ammissione dell'opera al finanziamento supplementare del 20% a valere sui fondi destinati ai patti territoriali, nonché per un ulteriore finanziamento pari a £. 3.000.000.000 da parte della F.S. S.p.A.. Un ulteriore forma di finanziamento è stata reperita tramite la Soc. Porto di Carrara S.p.A..

Per le opere di cui ai punti 2, 3, 6, 7 e 9 si sta provvedendo con i fondi messi a disposizione dal Ministero dei lavori pubblici per gli interventi di manutenzione straordinaria delle parti comuni o con risorse interne.

3.2. Piano regolatore portuale (art. 5/1-5 e 27/3)

Il Piano regolatore portuale è stato approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, in data 27 aprile 1981. Delle opere previste nel Piano regolatore risultano eseguite solo la banchina “ Taliercio” e la banchina “ E. Chiesa”, mentre restano da realizzare i due terzi delle opere previste.

E' in fase di esame l'ipotesi di rivedere il piano regolatore al fine di adeguarlo alle necessità attuali, necessità che sono logicamente in gran parte diverse da quelle del 1981.

Il nuovo piano dovrebbe, altresì, tenere conto della mutata situazione del tessuto urbano e delle infrastrutture attualmente realizzate.

Allo stato attuale, peraltro, nessuna decisione è stata adottata in attesa di la conclusione di uno studio sull'erosione commissionato dall'Amministrazione provinciale, studio che dovrebbe fornire utili indicazioni sugli eventuali effetti di nuove opere sugli arenili del litorale Apuo - Versiliese soggetti ad erosione.

Uno studio supplementare in tal senso, è stato affidato dall'Autorità portuale, al Consorzio Pisa Ricerche. Tale studio dovrà fornire, oltre a quelle specifiche riguardanti il fenomeno dell'erosione, indicazioni utili alla redazione del nuovo piano regolatore portuale

4. GLI ORGANI

4.1. Presidente

Il Presidente dell'Autorità portuale di Marina di Carrara è stato nominato con Decreto ministeriale del 31.7.95, nell'ambito di una scelta effettuata tra la prevista terna di candidati.

Con riguardo ai compiti ad esso attribuiti dalla legge 84/94, più volte citata, il Presidente ha provveduto a far predisporre, nel marzo del 1996, il Piano operativo triennale che ha successivamente sottoposto, in data 29.3.96, al Comitato portuale che, in pari data, lo ha approvato.

Nulla risulta circa l'attività svolta in materia di predisposizione del Piano regolatore portuale dal Presidente che, invece, ha proposto al Comitato stesso gli schemi delle delibere relative alle concessioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni.

Con regolamenti ratificati dal Comitato portuale, in tale materia, il Presidente ha prorogato, nella fase di organizzazione amministrativa dell'Autorità portuale, le concessioni relative ai servizi d'interesse generale e alla manutenzione delle parti comuni.

In considerazione del limite di spesa in economia concesso al Segretario generale, (£.10.000.000) tutte le spese di rilevante importo sono state impegnate dal Comitato portuale su proposta del Presidente.

In materia va segnalata la opportuna disposizione di cui all'art. 8 bis del citato D.L. n. 457/1997, convertito con modificazioni dalla legge n. 30/1988, per la quale la competenza residuale in ordine alle attribuzioni proprie delle autorità portuali è affidata al Presidente, onde l'elencazione delle materie contenute nell'art. 9 della legge n. 84/1994, in ordine alle attribuzioni del Comitato portuale, è tassativa.

4.2. Comitato portuale

Il Comitato portuale è stato costituito e, contestualmente, si è insediato, in data 1° 12.95. La tempestiva designazione di tutti i componenti ha consentito il loro contemporaneo insediamento.

Il Regolamento per la disciplina del Comitato stesso è stato adottato con delibera n. 6/95 del 28.12.95: esso contiene anche norme di astensione facoltativa. E' stata prevista, altresì, la discutibile possibilità di integrare l'O.D.G. in corso di seduta ed adottare le conseguenti delibere, a meno che la maggioranza dei rappresentanti presenti avanzi richiesta di differimento ad una seduta successiva.

Nel corso dell'esame delle delibere per il rilascio delle autorizzazioni alle operazioni portuali, ex art. 16 legge 84/94, si è verificato il caso di astensione necessaria per quei membri del Comitato che ricoprivano incarichi di titolari o amministratori nelle ditte interessate al rilascio dell'autorizzazione ad esercitare l'attività di impresa portuale o in quelle concorrenti.

Dal suo insediamento che -come innanzi detto- è avvenuto in data 1° dicembre 1995, il Comitato portuale, nel corso del 1995, ha tenuto due riunioni dieci nel corso del 1996 ed 8 nel 1997.

L'assiduità dei membri del Comitato rientra nella norma, ad eccezione di quella del rappresentante del Genio civile OO.MM. e di quello degli armatori, che sono stati presenti per una sola seduta ciascuno.

4.3. Collegio dei Revisori dei conti

Il Collegio è stato costituito il 14 marzo 1996 e risulta aver svolto, fin dalla sua costituzione, le periodiche verifiche di cassa, sulle quali ha poi riferito al Ministero vigilante. Dette verifiche sono state svolte di regola dal Collegio al completo mentre, nelle riunioni del Comitato portuale, è stato rappresentato da uno o più dei suoi membri ad eccezione delle sedute nelle quali veniva discussa l'approvazione del bilancio di previsione e quello del conto consuntivo dove è stato presente al completo.

4.4. La spesa relativa agli organi istituzionali (art. 7/2)

Al Presidente viene corrisposto un emolumento annuo lordo pari a lire 80.076.000; medesimo emolumento è stato attribuito al Commissario, mentre il Commissario aggiunto ha ricevuto un emolumento pari al 30% dell'emolumento spettante al Commissario. L'importo di detti emolumenti è stato disposto dal Ministero vigilante con decreto 7.8.95.

Al Presidente del Collegio dei revisori viene corrisposto un emolumento annuo lordo pari a lire 7.200.000 mentre ai revisori un emolumento annuo di lire 6.000.000. Quello dei revisori supplenti è pari al 20% del trattamento dei revisori titolari. Detti emolumenti sono stati determinati dal Ministero vigilante con decreto 6 febbraio 1996. Tali importi sono stati recentemente aumentati del 44% con decreto ministeriale del 31.11.97.

Per quanto concerne il Comitato portuale è stato stabilito, con delibera n. 42/96 del 25.10.96, un gettone di presenza pari a lire 60.000 lorde a seduta. Detto importo non è stato corrisposto né al Presidente dell'Autorità portuale né ai revisori e neppure al delegato della Corte dei conti. Esso non è corrisposto inoltre ad alcuni membri del Comitato rappresentanti di Enti pubblici con emolumento onnicomprensivo (rappresentante regionale).

5. VIGILANZA

L'attività del Ministero dei trasporti e navigazione sull'A.P. di Marina di Carrara.

Nel corso del triennio 95/97 l'Autorità portuale di Marina di Carrara, come tutte le altre autorità, ha dovuto confrontarsi con l'applicazione di norme in continua evoluzione e con una riforma che, come già accennato, risulta ancora priva dell'essenziale attività regolamentare che il legislatore ha riservato all'Amministrazione vigilante.

In tale contesto generale, possono essere esaminate le specifiche problematiche affrontate dall'Autorità portuale di Marina di Carrara.

a) Componenti Comitato portuale - Conflitto di interesse

All'inizio dell'attività del Comitato portuale venne esaminata la problematica del supposto conflitto di interesse tra amministratori di imprese portuali operanti in porto che rivestissero anche la carica di componente del Comitato portuale.

Analogo conflitto era stato sollevato per coloro che ricoprivano cariche sociali nell'Autorità portuale o che fossero semplici azionisti in società che detenevano una quota di partecipazione non maggioritaria in una impresa portuale.

Per tali situazioni si è addivenuti alla conclusione di escludere dalle votazioni del Comitato

portuale gli amministratori delle imprese portuali mentre, per semplici azionisti di società partecipanti alle imprese portuali, si è ritenuto che non esistesse conflitto di interesse.

b) Regolamento di contabilità

Il primo tentativo posto in essere dall'A.P. di Marina di Carrara di dotarsi di un proprio regolamento di contabilità fu reso vano dalla mancata approvazione dello schema adottato dal Comitato portuale da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione e dal Ministero del tesoro i quali ne rivendicavano la competenza come propria.

Successivamente è intervenuto un parere del Consiglio di Stato (n. 90 del 27.8.1997) con il quale viene affermato che la norma (art. 6-comma 3- della legge 84/94) attribuisce alle Autorità portuali la potestà normativa in merito alla determinazione del regolamento di contabilità.

A seguito di tale interpretazione il Comitato portuale, in data 12.12.1997, ha adottato un proprio regolamento che, attualmente, risulta trasmesso al Ministero vigilante per l'approvazione.

c) Mobilità del personale in esubero

Il problema riguardava il trasferimento di un dipendente in esubero dall'Autorità portuale di La Spezia a quella di Marina di Carrara¹.

Al riguardo la legge 84/94 prevede che la procedura di mobilità sia disposta dal Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita la Commissione consultiva locale.

Poiché tale Commissione non risultava ancora costituita, l'Autorità portuale di Marina di Carrara ha prospettato all'amministrazione vigilante la possibilità di effettuare un trasferimento concordato tra l'Autorità ed il diretto interessato. Detto trasferimento è stato realizzato il 1° gennaio 1998 con passaggio diretto del dipendente in continuità di rapporto di lavoro dall'A.P. di La Spezia a quella di Marina di Carrara.

d) Attività di rifornimento di carburanti alle navi a mezzo imbarcazioni

A suo tempo, l'Autorità portuale ha sostenuto che, poiché tale attività ha natura commerciale, rientra, ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. a, della citata legge n. 84/94, nella propria competenza il rilascio della relativa autorizzazione.

Al contrario, l'Autorità marittima, ha sostenuto la propria competenza al rilascio della stessa.

In merito si è espresso il Ministero dei trasporti e della navigazione riconoscendo la competenza dell'Autorità marittima, poiché l'attività di rifornimento combustibili a mezzo bettolina si ripercuote sulla sicurezza portuale, materia riservata, appunto, all'Autorità marittima. A seguito di ciò l'Autorità portuale ha modificato il proprio orientamento.

¹ Non risulta che il Ministero dei trasporti e della navigazione abbia avviato per le Autorità portuali le procedure di mobilità stabilite dall'art. 23 della legge 84/94 e successive modificazioni ed integrazioni.

6. IL SEGRETARIO GENERALE (ART. 10)

La nomina del Segretario generale è stata deliberata con atto del Comitato n. 4/95 del 1°.12.1995. In detto atto è evidenziato, altresì, un breve curriculum del suddetto Segretario che attesta la presenza dei requisiti previsti dall'art. 10 della legge n. 84/94.

Il livello retributivo del Segretario generale è stato rapportato al contratto CIDA con parametrizzazione 1.50%.(lire 117.432.000 annue lorde).

Come detto, il Segretario generale può ordinare spese nel limite di lire 10.000.000, IVA esclusa, come previsto dalla delibera, n. 15/96 del 7.6.96, approvativa del regolamento per le spese in economia.

7. LA SEGRETERIA TECNICO - OPERATIVA

Nella fase iniziale dell'attività, l'Autorità si è avvalsa esclusivamente del personale della locale Capitaneria di Porto, ai sensi dell'art. 20, comma 6, della legge n. 84/94.

Tale personale ha prestato la propria collaborazione, al di fuori del normale orario di servizio, previa autorizzazione del Comando della Capitaneria, ed è stato compensato sulla base delle ore di lavoro effettuate, retribuite come lavoro straordinario.

L'organico della segreteria tecnico-operativa è stato inizialmente determinato in 8 unità in data 16.2.96, in base ad una prima valutazione effettuata dal Segretario generale alla luce della breve esperienza di gestione sin lì condotta.

Successivamente, in data 23.6.1997, alla luce della maggiore esperienza maturata e con riferimento ai maggiori compiti ad essa affidati dalla legge 647/96, l'organico è stato nuovamente determinato nella attuale misura di 10 unità. Con la stessa delibera sono state correttamente indicate le mansioni ed i requisiti necessari per le singole qualifiche.

Attualmente l'organico suddetto risulta completo ed articolato in 3 separate aree:

- Area Contabile-amministrativa - (3 unità) di cui, un "quadro" nominato responsabile.
- Area Tecnico-giuridica - (4 unità) di cui un impiegato di VII livello nominato responsabile.
- Area Segreteria - (3 unità) con un impiegato di VI livello nominato segretario di direzione.

Il CCNL dei dipendenti delle Autorità portuali, sottoscritto il 29 ottobre 1996 tra l'Assoporti e le OO.SS., è stato recepito dal Comitato portuale, in via provvisoria, in data 29.11.96 e, in via definitiva, con delibera n. 12/97 del 21.3.1997; tale contratto è basato su criteri indicati dal Ministero vigilante, ai sensi dell'art. 10 - ultimo comma della ripetuta legge istitutiva n. 84/94, tra i quali si

segnalano l'obbligo della compatibilità con le risorse economiche, finanziarie e di bilancio della Autorità e l'obbligo della previsione, tra gli elementi caratterizzanti il rapporto di lavoro, delle modalità di assunzione e dei relativi criteri oggettivi per la selezione del personale, nonché dell'uniformità delle mansioni svolte dal lavoratore ai principi di flessibilità, fungibilità, polivalenza delle prestazioni, in sintonia con le necessità e le esigenze di servizio di ogni Autorità portuale.

Lo stesso contratto prende in considerazione i criteri per la selezione e assunzione del personale, nonché i contenuti specifici del rapporto di lavoro.

Come detto, l'Autorità portuale di Marina di Carrara, in materia di mobilità del personale, ha presentato all'Amministrazione vigilante una richiesta per l'assunzione di un dipendente in esubero dall'Autorità portuale di La Spezia in deroga alle procedure previste dalla legge di settore, in considerazione delle difficoltà riscontrate per l'espletamento del previsto iter, causa, anche, la mancata istituzione della locale commissione consultiva.

Data l'assoluta carenza di spazi nell'edificio sede della Capitaneria di Porto, L'Autorità portuale, ad eccezione del periodo di commissariamento, ha trovato ospitalità iniziale presso altre strutture ed, infine, ha provveduto a prendere in locazione una porzione di immobile.

8. IL PERSONALE

L'Autorità portuale di Marina di Carrara, essendo un Ente di nuova istituzione, non ha potuto avvalersi del personale dei soppressi enti portuali. In sede di prima applicazione della legge istitutiva, come già anticipato, ha, pertanto, utilizzato personale della locale Capitaneria di Porto, ai sensi dell'art. 20, comma 6, della legge 84/94, al di fuori del normale orario di servizio, e previa autorizzazione del Comando, compensandolo sulla base delle ore di lavoro effettuate, retribuite come lavoro straordinario.

Con deliberazione del 16 febbraio 1996, il Comitato portuale aveva approvato - secondo quanto in precedenza esposto - la dotazione organica della segreteria tecnico-operativa dell'Autorità consistente in 8 unità e ripartita nelle seguenti aree:

area amministrativo-contabile	n. 2 unità
area tecnico-amministrativa	n. 2 unità
area segreteria studi	n. 4 unità

Tale pianta organica era stata approvata dall'Amministrazione vigilante in data 26 aprile 1996.

Successivamente, a seguito dell'autorizzazione emanata dal Ministero vigilante con nota 5190891 in data 10.4.96, sono stati assunti un impiegato di VI qualifica, da utilizzare nell'area

demanio dell'Autorità ed una impiegata di IV livello come operatrice video, con contratti a tempo determinato (90 giorni).

Detta nota autorizzava, inoltre, l'assunzione del 50% del personale previsto in pianta organica (cioè 4 unità) a tempo indeterminato.

Il bando di selezione per tale assunzione è stato emanato in data 19.7.96.

Nelle more dell'espletamento di tale selezione è stato prorogato di ulteriori 90 giorni il rapporto dei due impiegati assunti a tempo determinato.

Giova ricordare che nel mese di giugno del 1997 è stata approvata la nuova pianta organica nella misura di 10 unità suddivise nelle aree:

area contabile-amministrativa	n. 3 unità
area tecnico-giuridica	n. 4 unità
area segreteria	n. 3 unità

Le procedure di selezione del personale risultano portate a termine sul finire del 1997.

Pertanto, soltanto ora, l'Autorità portuale risulta dotata del personale previsto in pianta organica.

In merito all'acquisizione del personale va evidenziato quanto segue:

1) attribuzione premio "ad personam":

l'Autorità ha ritenuto, a priori, di poter individuare nel responsabile dell'area amministrativo-contabile le funzioni tipiche per le quali il C.C.N.L. (art. 12 del Titolo XIII) prevede la possibilità di riconoscere premi "ad personam", e tale premio è stato fissato nell'importo di 20.000.000 lordi annui;

2) rideterminazione pianta organica:

la rideterminazione della pianta organica dell'Ente è stata attuata quando risultavano assunte, con contratto a tempo indeterminato, due sole unità di personale: meglio sarebbe stato attendere il completamento dell'organico e poi verificare, eventualmente, sulla scorta dell'esperienza acquisita, la necessità dell'ampliamento dell'organico; quanto sopra anche al fine di non dover continuamente intervenire sullo stesso ed attuare una corretta programmazione;

3) utilizzo di personale in esubero:

l'Autorità portuale ha inizialmente inteso attivare la prevista procedura di mobilità a favore del dipendente in esubero dell'Autorità portuale di La Spezia non riuscendo però, in tempi brevi, anche per oggettive mancanze imputabili all'Amministrazione vigilante (vedasi mancata nomina delle Commissioni consultive locali) ad attivare tale procedura. L'Ente ha prospettato, quindi, al Ministero dei trasporti e della navigazione l'assunzione diretta previa sottoscrizione, da parte dell'interessato, di un "verbale di conciliazione sindacale" redatto ai sensi della legge 11.8.1973, n. 533 e degli artt. 410 e 411 C.P.C..

Non si ha, ad oggi, notizia della posizione assunta, al riguardo, dal suddetto Ministero.

9. IL COSTO DELL'APPARATO

9.1. Il costo del personale

L'onere complessivo relativo al personale dell'Ente è evidenziato nell'allegato prospetto mentre, per il 1995, sono stati corrisposti emolumenti al solo Segretario generale per 12 giorni.

Nessun premio di produttività è stato corrisposto negli anni '95 e '96.

COSTO GLOBALE DEL PERSONALE

<i>(in milioni di lire)</i>			
	1995	1996	1997
a) Stipendi ed altri assegni fissi			
Emolumenti fissi	3	177	267
Emolumenti variabili		12	54
Emolumenti al personale distaccato	8	0	
Spese per viaggi e missioni		8	10
Spese per frequenza corsi	1	5	4
Oneri previdenziali ed assistenziali		72	116
Altri oneri per il personale			4
Totale - a	12	274	478
Variazioni %		2.183%	74,4
b) Benefici previdenziali			
Accantonamento trattamento fine rapporto	0	8	14
Totale - b	0	8	14
Totale generale a+b	12	282	492
Variazioni		2.250%	74,5

INCIDENZA PERCENTUALE DEL COSTO DEL PERSONALE

<i>(in milioni di lire)</i>						
	1995	%	1996	%	1997	%
Costo del personale	12		982		5.435	
Entrate correnti	1.755	0,6%	3.871	7%	5.658	8,5%
Spese correnti	398	3%	1.396	19%	6.114	7,9%

9.2. Il costo dei beni di consumo e servizi

	1995	%	1996	%	1997	%
Costo dei beni di consumo e servizi	293		982		5435	
Entrate correnti	1.755	16,6%	3.871	25%	5658	96,1
Spese correnti	398	73,6%	1.396	70,3%	6114	88,9

10. INCENTIVI AL PERSONALE.

L'Autorità portuale di Marina di Carrara, con proprio regolamento, ha previsto per ogni progettazione inerente ai lavori pubblici, un accantonamento di fondi al fine di costituire l'apposito fondo interno previsto dall'art. 18 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, così come modificato dall'art. 6 - comma 13 - della legge 15.5.97, n. 127.

La norma prevede che "l'1% del costo preventivato di un'opera o di un lavoro ovvero il 50% della tariffa professionale relativa a un atto di pianificazione generale, particolareggiata o esecutiva, sono destinati alla costituzione di un fondo interno da ripartire tra il personale degli uffici tecnici dell'amministrazione aggiudicatrice o titolare dell'atto di pianificazione, qualora essi abbiano redatto direttamente i progetti o i piani, il coordinatore unico..., il responsabile del procedimento e i loro collaboratori".

Detta norma, però, non può essere interpretata con carattere di generalità riferendola indiscriminatamente ad interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e tecnico - compilativi (compilazione di capitolati speciali, di offerte prezzo, etc.), riferiti ad ogni spesa tecnica, ma deve riguardare unicamente quegli interventi che esigono una complessa progettualità a monte dell'affidamento dei lavori e che, comunque, non rientrano nelle mansioni specifiche del profilo di appartenenza del personale tecnico e di coordinamento generale.

Poiché, diversamente opinando, si verrebbe ad introdurre una surrettizia forma di incentivazione, con carattere di generalità, al personale predetto attraverso l'accantonamento generalizzato della percentuale dell'1% sul quasi totale ammontare dei lavori.

PARTE II**I primi andamenti gestori****11 SERVIZI DI INTERESSE GENERALE (ART. 6/1 C. 5 L. N. 84, D.M. 14.11.94 IN G.U. N. 275 DEL 24.11.94, NONCHÉ D.M. 4.4.96 IN G. U. N. 94 DEL 22.4.96):**

I servizi di interesse generale, di cui all'art. 6, comma 1, lett .c) della Legge 84/94 e s.m. ed al D.M. 14.11.94, attivati dall'Autorità portuale di Marina di Carrara sono i seguenti:

Concessione:	Servizio di rifornimento idrico	Servizio di ritiro rifiuti	Servizio di pulizia e disinquinamento
Data	1.10.96	19.05.98	19.05.98
Durata	31.12.98	31.12.98	31.12.98
Decorrenza	1.10.96	11.04.97	11.04.97
Tipologia di scelta del contraente	licitazione privata	licitazione privata	licitazione privata
N. Partecipanti	2	1	1
Sistema di selezione	invito a tutte le ditte in possesso dei requisiti richiesti senza limitazioni numeriche	invito a tutte le ditte in possesso dei requisiti richiesti senza limitazioni numeriche	invito a tutte le ditte in possesso dei requisiti richiesti senza limitazioni numeriche
Requisiti richiesti	fatturato annuo negli ultimi tre anni lire 150.000.000 Disponibilità di un mezzo nautico abilitato al trasporto di almeno 2 mc. di acqua potabile. Disponibilità di pompe tubazioni e materiale vario		
Sistema di aggiudicazione	percentuale di sconto più alta applicata alle tariffe indicate	percentuale di sconto più alta applicata alle tariffe indicate	percentuale di sconto più alta applicata alle tariffe indicate
Offerta della ditta aggiudicataria	10%	0,25%	2,50%
Organismo di selezione	Commissione composta da tre persone, presieduta dal Segretario Generale	Commissione composta da tre persone, presieduta dal Segretario Generale	Commissione composta da tre persone, presieduta dal Segretario Generale
Contenzioso	una delle due ditte, pur avendo presentato l'offerta più bassa, è stata esclusa per mancanza del mezzo nautico idoneo al trasporto di acqua potabile (il mezzo nautico proposto non era espressamente abilitato a detto trasporto). La ditta ha presentato ricorso amministrativo innanzi al TAR Toscana chiedendo la sospensione dell'atto impugnato. Il suddetto TAR ha rigettato, al momento, tale ultima richiesta.		

Non vi sono, allo stato attuale, altri servizi istituiti.

Il servizio di rifornimento idrico.

L'esercizio del servizio di rifornimento idrico portuale è stato concesso, previa gara pubblica effettuata nel corso del 1996, alla ditta che esercitava precedentemente il servizio e che soddisfa, anche attualmente, le esigenze dell'utenza.

Il livello tariffario è stato ridimensionato in seguito alla gara per l'affidamento del servizio. La concessione rimarrà in vigore fino al 31.12.98.

Le tariffe attualmente in vigore sono diversificate a seconda che si tratti di fornitura d'acqua via terra o via mare, di giorni feriali o festivi ed in relazione, altresì, all'orario di fornitura.

Il servizio di ritiro rifiuti.

Il servizio di ritiro rifiuti nel 1996 è stato svolto in regime di proroga della concessione rilasciata dall'Autorità marittima: tale situazione è stata originata dalla necessità di chiarire alcuni aspetti giuridici relativi all'effettiva estensione del servizio connesso, per certi aspetti, con il servizio di disinquinamento portuale, ed alla titolarità della competenza a rilasciare la concessione ad espletare detto servizio.

In seguito ad alcuni rilievi sollevati dal Ministero dei trasporti e della navigazione, si è provveduto a suddividere il servizio in due concessioni, la prima riguardante il ritiro e lo smaltimento dei rifiuti, la seconda il servizio di disinquinamento portuale.

Tale suddivisione risponde ad esigenze funzionali e rispetta le normative sanitarie in materia di rifiuti di cucina in quanto detti rifiuti devono essere trattati in maniera particolare al fine di evitare la diffusione di malattie infettive. La gara per la concessione del servizio di ritiro rifiuti, effettuata nel 1996, ma non aggiudicata a causa di irregolarità dell'offerta, è stata ripetuta nel 1997 ed aggiudicata.

Il fatturato della ditta esercente il servizio di cui trattasi, nel 1995, è stato di 150.000.000 circa mentre, nel 1996, è stato di 130.000.000 circa.

Il servizio di disinquinamento portuale.

Per il servizio di disinquinamento portuale vale quanto detto per il servizio di ritiro rifiuti. Per quanto concerne l'aspetto procedurale legato all'affidamento del servizio, vale per il servizio di disinquinamento, quanto detto per quello di ritiro rifiuti.

Anche detto servizio è stato espletato nel 1996 in regime di proroga della concessione rilasciata dalla Capitaneria di Porto nel 1995.

La gara per l'affidamento del servizio è stata espletata ma non aggiudicata per irregolarità nell'offerta nel 1996; ripetuta, poi, nel 1997, è stata aggiudicata.

Data la scarsità di interventi effettuati dalla ditta esercente il servizio, il fatturato del 1995 e quello del 1996 sono quasi irrilevanti e, comunque, non superiori a 50.000.000 annui.

Servizio antinquinamento

Il servizio antinquinamento non è stato istituito in quanto nel porto di Marina di Carrara non si movimentano prodotti petroliferi o inquinanti liquidi.

Per eventuali inquinamenti di prodotti petroliferi causati durante le operazioni di bunkeraggio provvede il servizio di disinquinamento.

Servizio chimico di porto

Considerata la scarsità di interventi richiesti nel porto di Marina di Carrara il servizio chimico di porto è esercitato dai chimici di porto di La Spezia e di Livorno che hanno fatto richiesta di iscrizione nel registro di cui all'art. 68 del Codice della navigazione.

Non vi è attualmente una limitazione numerica per detti professionisti.

Servizio integrativo antincendio.

Il servizio è stato istituito nel 1996 dal Comandante del porto ai sensi delle vigenti disposizioni.

Attualmente il personale che esplica tale servizio, oltre a possedere i requisiti prescritti, deve essere iscritto nei registri, di cui all'art. 68, tenuti dall'Autorità portuale.

12 MANUTENZIONE DELLE PARTI COMUNI (ART. 6/1B E 6/5).

L'Autorità portuale ed il Ministero dei LL.PP. hanno stipulato la convenzione per la manutenzione ordinaria (convenzione sottoscritta in data 15.12.1995) e per la manutenzione straordinaria (convenzione aggiuntiva sottoscritta in data 27.12.1996).

La prima convenzione decorre dal 1° luglio 1995 mentre la seconda ha decorrenza 1° gennaio 1996. Entrambe sono scadute il 31.12.97.

Per la manutenzione ordinaria, per la quale - come specificato dal Ministero dei LL.PP. - deve intendersi la pulizia delle aree terrestri e degli specchi acquei di uso comune, per la manutenzione dell'impianto di illuminazione delle aree comuni ed il pagamento delle relative bollette Enel, nonché per la manutenzione ordinaria delle aree asfaltate portuali, è stata prevista l'erogazione della somma di lire 330.799.259 per l'anno 1995 (2° semestre) mentre, per il 1996 e 1997, è prevista l'erogazione della somma di lire 564.051.300. Con una convenzione aggiuntiva è stata prevista per tali anni (1996 e 1997) l'erogazione della somma annua di lire 1.603.176.000.

Per quanto concerne il mantenimento dei fondali è stato effettuato dal servizio escavazione porti un intervento nel corso del 1995 per un quantitativo di 50.000 metri cubi.

Un ulteriore intervento per il ripristino del passo di accesso al porto per un totale di 100.000 metri cubi è stato effettuato nel periodo febbraio/aprile 97.

I servizi ed i lavori appaltati nel triennio considerato, relativi alla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuali, sono i seguenti: