

Va sottolineato che nel nuovo testo dell'Allegato 7 le autorità portuali sono state formalmente incluse tra gli organismi di diritto pubblico tenuti all'osservanza delle disposizioni dei due predetti decreti legislativi in sede di aggiudicazione degli appalti di servizi — previsti nell'Allegato 1 — il cui valore di stima — al netto dell'IVA — sia uguale o superiore al controvalore in euro di 200.000 diritti speciali di prelievo.

La cennata inclusione può esplicare rilievo in tema di aggiudicazione degli appalti di taluni dei servizi di interesse generale, individuati a suo tempo dal Ministro dei trasporti mediante i decreti del 14 novembre 1994 e 4 aprile 1996 (si pensi ai servizi di manutenzione, riparazione, pulizia, informatici etc.)

3.5 La legge 7 dicembre 1999 n. 472

Con l'art. 19 di tale legge — concernente "Interventi nel settore dei trasporti" è stato effettuato in particolare un drastico ridimensionamento della disposizione dell'art. 18, c. 1, lett. b) della legge n. 84/1994, diretto a semplificare il compito del Ministero vigilante chiamato a porre la disciplina regolamentare concernente la concessione di aree e di banchine.

In particolare tale adempimento normativo secondo il predetto Ministero non è stato attuato nel corso del sessennio 1994-1999 perché l'indicazione dei limiti minimi dei canoni di dette concessioni avrebbe dovuto essere rapportata — secondo il testo legislativo — "alla durata della concessione, agli investimenti previsti, al valore delle aree e degli impianti utilizzabili, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, ovvero al solo valore delle aree qualora il concessionario rilevi gli impianti all'atto della concessione".

La soppressione delle riportate limitazioni legislative dovrebbe ora consentire al Ministero l'indicazione dei limiti minimi dei canoni e perciò la sollecita emanazione dell'intero regolamento, la cui mancanza ha costituito — come evidenziato dalla Corte in vari referti al Parlamento attinenti al controllo esercitato sull'attività delle autorità portuali — motivo dell'operatività concessoria da parte delle medesime non pienamente rispondente agli obiettivi della riforma in tema di gestione delle aree e delle banchine demaniali.

3.6 Interventi normativi in materia di sicurezza del lavoro nel settore portuale marittimo

Con la legge n. 485 del 31 dicembre 1998 è stata conferita delega legislativa nella suindicata materia al Governo, che ha provveduto con i decreti legislativi 29 luglio 1999, n. 271 e n. 272, quest'ultimo in particolare attinente all'ambito portuale; ne è derivata una abrogazione implicita delle disposizioni della legge n. 84 in materia e in particolare del comma 3 dell'art. 24 che prevedeva l'emanazione di apposito regolamento.

La nuova disciplina - finalizzata ad adeguare la vigente normativa in tema di sicurezza e salute dei lavoratori sul luogo di lavoro alle particolari esigenze delle operazioni e dei servizi svolti nei porti - consente di rispondere compiutamente alle specifiche peculiarità dei lavoratori portuali in tale materia, che erano solo parzialmente salvaguardabili in base alle disposizioni recate dal D.Lvo 19 settembre 1994, n. 626 di portata generale.

Le attribuzioni delle autorità portuali concernono la possibilità della istituzione di comitati di sicurezza e igiene del lavoro (art. 7), la determinazione dei tempi dei limiti e delle modalità relative al deposito temporaneo delle merci pericolose nelle aree portuali in attesa di imbarco o di deflusso (art. 22), l'individuazione di modalità inerenti al deposito di colli contenenti sostanze radioattive (art. 23), l'autorizzazione conferita al personale di appositi "servizi integrativi antincendio" a prestare assistenza nel corso di lavori a fuoco in locali chiusi e angusti (art. 48), l'autorizzazione ad effettuare operazioni di sabbiatura al fasciame esterno alle navi (art. 50), la determinazione di apposite prescrizioni inerenti alle condizioni meteorologiche nelle quali devono essere effettuate le operazioni di pitturazione a spruzzo (art. 51, c. 2).

Le elencate competenze sono esercitate d'intesa, o in genere, sentite le competenti aziende sanitarie locali.

Il potere più rilevante attiene alla facoltà delle autorità portuali di disporre sanzioni accessorie (a quelle penali o amministrative di competenza dell'autorità giudiziaria), consistenti nella sospensione non superiore a tre mesi dell'atto autorizzatorio o concessorio all'esercizio dell'attività da parte dell'impresa portuale o del comandante della nave - che sono i prevalenti destinatari del complesso delle disposizioni del D.Lvo n. 272 - in caso di reiterata violazione delle più rilevanti prescrizioni all'uopo indicate (art. 60).

Spetta all'Ente valutare la congruità — rispetto alle cennate nuove attribuzioni — della struttura dello specifico settore, istituito nell'ambito dell'area tecnica della quale più avanti saranno evidenziate le varie attività istituzionali.

4. Programmazione

4.1 Il piano operativo triennale e gli adeguamenti annuali

Richiamate le considerazioni espresse nel precedente referto (par. 10.3) in ordine al piano operativo triennale deliberato dal Commissario per il triennio 1995-1997, si dà atto all'Ente della sistematica attività di aggiornamento annuale del documento di programmazione (cfr. Tabella n. 1) — così come prescritto dalla legge — a cominciare dall'aggiornamento approvato dal Comitato portuale con delibera n. 35 del 13 marzo 1996 (1996-1998).

Nota costante di ogni documento è la gravità nel Savonese del nodo delle infrastrutture, ossia la mancanza di una rete adeguata alle esigenze della mobilità, con i conseguenti ingenti costi a carico delle imprese e la stessa limitata efficacia dei piani di rilancio dell'economia locale.

Avuto poi riguardo alla disciplina degli scali di competenza dell'Ente (quello originario di Savona e quello successivo di Vado Ligure), nei cennati documenti viene prioritariamente considerato il recupero funzionale dello scalo storico.

Tabella n. 1

PIANI OPERATIVI TRIENNALI

PROVVEDIMENTO DELIBERATIVO	TRIENNIO
1) Del. Commissariale n. 56 del 31 marzo 1995	1995-1997
2) Del. Comitato portuale n. 35 del 13 marzo 1996	1996-1998
3) Del. Comitato portuale n. 48 del 27 maggio 1997	1997-1999
4) Del. Comitato portuale n. 71 del 26 giugno 1998	1998-2000
5) Del. Comitato portuale n. 60 del 21 luglio 1999	1999-2001

4.1.2 A tal riguardo ne è delineato l'assetto definitivo mediante il previsto completamento della Calata Boselli e della Darsena Alti fondali, premessa questa della riorganizzazione logistica delle attività commerciali all'interno della parte nuova dello scalo e della destinazione delle aree della parte più antica e prestigiosa del porto, a servizi turistici e culturali, quali le crociere, il diporto e le attività congressuali ¹.

In particolare, sono prefigurate tra le iniziative riconducibili alla filiera del diporto nautico:

- la destinazione diportoistica della Darsena Vecchia;
- la realizzazione di un approdo turistico sul litorale fra Savona e Albissola;
- la realizzazione di un polo di imprese artigiane specializzate nell'allestimento di imbarcazioni;
- il consolidamento di un operatore di rilievo nella cantieristica da diporto.

Per quanto poi riguarda il settore commerciale, è prevista l'utilizzazione da parte dei traffici tradizionali di infrastrutture specializzate sempre più sofisticate, a seguito della ristrutturazione dei capannoni industriali e del recupero di aree, - liberate grazie al processo di razionalizzazione delle attività - nonché a seguito della disponibilità di nuovi spazi per effetto del completamento della Darsena Alti Fondali.

In particolare è prefigurata la destinazione di detti nuovi spazi alle merceologie storicamente rilevanti per Savona (forestali, siderurgici) e all'apertura eventuale di nuovi traffici, quali attività multipurpose o container.

E' infine ipotizzato lo studio di una nuova viabilità di accesso al porto - affiancata alla realizzazione di adeguati sistemi di gestione informatica delle operazioni ai varchi e di controllo telematico del traffico pesante finalizzato a nuove soluzioni che, integrandosi con iniziative degli enti locali, consentano l'agevole defluire dei mezzi pesanti da e verso il porto, limitando l'impatto sulla circolazione urbana ordinaria.

¹ Gli indicatori strutturali del bacino storico sono costituiti a giugno 1999 da una estensione delle banchine di 3.368 metri e da un'estensione di zone operative per 176.225 mq., dei quali 61.191 coperti, 37.224 mq. di questi ultimi sono localizzati su aree interne asservite (Fonte: Piano operativo triennale 1999-2001).

4.1.3 Lo sviluppo delle infrastrutture e una nuova organizzazione delle attività commerciali, all'interno del bacino di Vado, ² sono configurate come un'esigenza imprescindibile, la cui attuazione è svincolata dall'evoluzione del bacino portuale di Savona. Le iniziative di riqualificazione di parte del bacino principale, implicano invero una riconfigurazione delle attività commerciali esistenti, ma solo in parte trascurabile prevedono un trasferimento delle attività (per esempio le autovetture) verso Vado Ligure.

Le iniziative e gli investimenti su Vado hanno, secondo l'Ente, motivazioni autonome e indipendenti dall'evoluzione dello scalo di Savona, perché esistono significativi margini per l'espansione delle opere marittime (delle quali nel capoluogo è ipotizzato invece il loro assetto definitivo con il completamento della Darsena Alti Fondali); inoltre del porto di Vado viene sottolineata la felice collocazione rispetto al tessuto urbano, a causa della posizione decentrata e della presenza di efficienti infrastrutture di raccordo con la rete autostradale e ferroviaria, che rendono meno gravoso l'impatto del traffico commerciale pesante sulla viabilità ordinaria.

Anche per tale scalo è previsto un potenziamento delle infrastrutture, in vista di uno sfruttamento adeguato delle potenzialità già esistenti. In particolare, dal punto di vista della razionalizzazione dei processi di distribuzione delle merci, è ipotizzata la ricerca di condizioni per portare l'interporto ai massimi livelli di operatività, dato che, nonostante che questa struttura costituisca l'unica base logistica italiana contigua ad uno scalo marittimo, essa non ha potuto tuttavia ancora esercitare appieno la fondamentale funzione di anello di congiunzione intermodale tra il porto e i mercati interni.

Nei documenti, infine, si dà atto che è in via di consolidamento la vocazione del porto legata ad attività correlate ai traghetti — grazie anche al favorevole riscontro tra gli enti locali interessati — e che si sta delineando una crescente attenzione per l'antica tradizione delle attività legate alla pesca.

Completano il quadro programmatico dello scalo di Vado il potenziamento del terminal della frutta e del terminal rinfuse, in risposta all'incremento dei traffici e la possibilità di attivare uno studio per la realizzazione di un nuovo terminal contenitori ad elevatissima tecnologia.

² Gli indicatori strutturali di tale bacino a giugno 1999 sono costituiti da una estensione delle banchine di 1.825 metri e da un'estensione di zone operative di 219.403 mq., dei quali 25.383 coperti (Fonte: Piano operativo triennale 1999-2001).

4.1.4 In sostanza i documenti di programmazione si muovono e affrontano due questioni fondamentali:

- la ristrutturazione e l'ampliamento di un porto di medie dimensioni;
- il coordinamento tra la pianificazione portuale e le attività della città attorno ad esso.

In questo senso i grandi temi sono rappresentati da:

- **l'integrazione porto-città:** le iniziative previste dall'Autorità portuale si correlano ad una visione che considera il porto come una risorsa per la comunità, per le opportunità economiche, occupazionali e di miglioramento della qualità della vita;
- **il recupero funzionale del bacino di Savona:** obiettivo è la migliore utilizzazione degli spazi a disposizione, per consentire, da un lato, il rafforzamento del porto nel settore commerciale con l'insediamento di nuove attività e il potenziamento di quelle esistenti; dall'altro, il consolidamento del settore turistico e delle attività correlate;
- **il potenziamento del sistema portuale di Vado Ligure:** nel breve periodo si mira al pieno sfruttamento delle potenzialità dello scalo; contemporaneamente si prospettano nuove importanti iniziative;
- **il processo di privatizzazione:** da un lato, viene sottolineato il processo in atto di suddivisione degli spazi portuali fra i terminalisti, con la definizione degli atti di concessione ventennale; dall'altro, si prevede la partecipazione dell'Autorità portuale a nuove società miste per la gestione dei più importanti progetti, in base alle novità introdotte dalla legge n. 30/1998.

Su queste linee strategiche, l'Autorità prevede sia il consolidamento di alcune scelte programmatiche, sia la valutazione di nuove iniziative, che possono comunque ricondursi a taluni grandi settori.

Il settore commerciale continua a rappresentare il cardine delle attività portuali e numerose iniziative descritte nei piani operativi triennali riguardano questo comparto.

In particolare, viene esaminata la situazione del settore delle **rinfuse solide**, che costituisce uno dei punti di forza storici del porto di Savona Vado ma che di fronte al mutamento degli scenari dei sistemi produttivi e dell'evoluzione dei trasporti marittimi necessita di una profonda razionalizzazione. In quest'ottica, si inseriscono i progetti relativi alla riqualificazione del terminal di Miramare e all'ammodernamento degli impianti

di Vado, ma anche il progetto di rafforzamento della posizione di Savona nel campo delle rinfuse bianche.

Il potenziamento del campo delle **merci convenzionali** è d'altra parte — secondo l'Autorità — fondamentale, in considerazione della tradizione di Savona nel settore e dell'alto valore aggiunto dei servizi resi alla merce.

L'esigenza poi di inserire il porto di Savona Vado nel **settore dei contenitori** trova un primo approccio già nel piano operativo triennale 1998-2000, che prevede lo studio di ipotesi alternative di lungo periodo sull'insediamento di un terminal ad alta efficienza.

Studi ed analisi sintetizzati nei documenti di programmazione confermano inoltre le notevoli potenzialità di sviluppo commerciale del **cabotaggio** (inteso come navigazione a corto raggio all'interno dell'Unione Europea, incluso il cabotaggio nazionale in senso stretto).

In questo ambito, attese le favorevoli caratteristiche geografiche, strutturali e infrastrutturali del porto di Vado l'Ente stima realizzabile l'insediamento di un centro cabotiero per rotte verso l'Italia Meridionale, la Spagna e anche il Nord Africa, anche in considerazione della possibilità di condividere gli accosti con il servizio di traghetti.

Il **settore turistico**, secondo l'Autorità, è finalizzato al rilancio delle aree storiche del porto, non più utilizzabili per i grandi traffici commerciali e, al contrario, di grande valore per la città.

Attraverso studi e valutazioni circa le opportunità di sviluppo della **nautica da diporto** l'Autorità è giunta alla elaborazione di progetti specifici, che puntano a completare l'offerta di Savona nel settore.

Conseguenti all'inaugurazione del porto turistico della Vecchia Darsena, — secondo l'Ente — si configurano lavori di abbellimento della Calata Sbarbaro e successivi interventi di bonifica del litorale verso Albissola, dove è previsto l'insediamento del nuovo, grande, approdo nautico.

Nei cennati documenti sono considerati anche i progetti di potenziamento della cantieristica per la nautica e di insediamento di un polo artigianale di settore.

Il realizzato consolidamento del **traffico crocieristico** ha anche messo in luce i limiti dell'attuale configurazione "minimale" del terminal savonese, che garantisce un'ottima operatività, ma scarso comfort, soprattutto con la presenza contemporanea di due navi. L'Ente perciò considera necessario lo studio delle opzioni di sviluppo del settore, attraverso la definizione di nuove strategie

promozionali (anche con l'affidamento di consulenze specifiche) e la valutazione di scelte progettuali per la realizzazione di nuove strutture dedicate.

Nel 1998 il settore turistico si è insediato anche a Vado Ligure, dove è operativo il **terminal traghetti** del gruppo Forship; nel piano operativo 1998-2000 sono descritti i progetti di potenziamento delle strutture dedicate a terra e delle opere marittime; inoltre la nuova destinazione delle aree portuali di Vado ha sollecitato l'allestimento di un'area cuscinetto tra la città e lo scalo, con la realizzazione di un parco urbano a servizio della comunità e dei turisti.

Altre iniziative trovano spazio all'interno del nuovo piano operativo triennale: tra queste i progetti relativi alla realizzazione a Vado di un **polo della pesca** e di una **zona extraterritoriale** per favorire l'insediamento di attività logistiche e distributive; a Savona, è previsto l'insediamento del **Business Innovation Center (B.I.C.) Liguria** nella palazzina ex Omsav ai fini della promozione della crescita delle p.m.i. È ritenuto necessario inoltre l'avvio di studi finalizzati al **miglioramento della viabilità** e alla razionalizzazione del traffico pesante legato alle attività portuali.

Infine, l'Autorità tiene a sottolineare che nella definizione dei programmi di sviluppo contenuti nel piano operativo triennale e nel Piano regolatore portuale in corso di adozione, è stata seguita una strategia di fondo che pone in primo piano l'esigenza di **espandere le attività in modo sostenibile**, per ridurre al minimo le interazioni negative con l'ambiente e garantire una riqualificazione ecologica delle aree interessate.

4.1.5 Quanto alla struttura dei cennati documenti di programmazione operativa, oltre alle esposte strategie di sviluppo delle attività portuali, trovano specificazione — come prescrive la legge — gli interventi volti a garantire la realizzazione di detti sviluppi.

Siffatta analisi, peraltro, si configura adeguata solo nei due ultimi aggiornamenti, nei quali le opere e i progetti — assunti a strumenti per il conseguimento degli obiettivi e delle azioni — sono di norma in particolare evidenziati quanto al costo e alle risorse necessarie ipotizzate (con distinzione di quelle a provenienza esterna e di quelle a provenienza interna), alla situazione progettuale (con l'indicazione se il relativo progetto esecutivo è già redatto), alla situazione amministrativa (se il progetto è stato già approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici ovvero è ancora in corso d'esame), allo stato di

avanzamento dei lavori (se i medesimi sono stati già appaltati ed eventualmente già consegnati), nonché alla prevista durata dei lavori stessi.

Quanto alle fonti di finanziamento, va sottolineato il previsto cospicuo apporto dell'Unione europea derivante dallo stanziamento relativo ai fondi dell'"obiettivo 2".

Tra le opere finanziate rivestono particolare importanza nella strategia dello scalo:

- la realizzazione della rete telematica per L. 2.550 milioni (ultimata nel 1997)³;
- la riconversione (a fini diportistici) della vecchia darsena per L. 2.300 milioni (realizzata nel 1997);
- la sistemazione della nuova darsena per L. 2.450 milioni (effettuata nel 1997) per il successivo trasferimento della flotta peschereccia;
- la ristrutturazione dei magazzini portuali per L. 1.950 milioni (effettuata nel 1998);
- l'ultimazione dell'impianto ferroviario di Vado per L. 2.725 milioni (effettuata nel 1998).

Va segnalata inoltre la prevista inclusione nei documenti di programmazione di interventi da attuare a carico della legge n. 413/1998: trattasi di opere concernenti sia lo scalo storico (la sistemazione dei fondali per un importo previsto in 6,33 miliardi, nonché la costruzione del nuovo molo sottoflutto per un importo di 3,56 miliardi), sia lo scalo di Vado (completamento della Calata Nord con un costo previsto in 19,21 miliardi, nonché del muro paraonde con un costo di 5,94 miliardi).

Peraltro la rassegna dei fatti di gestione è oggetto di analisi in altra parte del presente referto, sicchè alla medesima si fa rinvio quanto alla verifica del grado di attuazione degli interventi programmati.

4.2 La bozza del piano regolatore portuale

4.2.1 Il 22 dicembre 1999 il Comitato portuale ha deliberato (del. n. 108) ai fini dell'intesa con i Comuni interessati (Savona, Vado, Bergeggi, Albissola) la

³ La finalità dell'intervento è stata quella di rendere disponibili per tutti i soggetti portuali servizi telematici sia di base che innovativi, per agevolare e razionalizzare il movimento di merci, mezzi e persone.

bozza del nuovo piano regolatore portuale prescritta dall'art. 5, c. 3 della legge di riordino n. 84/1994, che affida la codeterminazione del piano stesso ai cennati enti e al Comitato portuale dell'Autorità (lo Stato - e per esso il Consiglio superiore dei lavori pubblici - esprime solo un parere non vincolante e non è più perciò titolare dell'atto di pianificazione).

In relazione alla disposizione recata dal comma 2 di detto art. 5 per la quale "le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti" è significativa del non prevedibile sollecito iter di detta intesa l'avvenuta astensione dei quattro sindaci di detti Comuni in seno al Comitato portuale del quale fanno parte.

Per le intrinseche difficoltà proprie della elaborazione della bozza di piano L'Autorità ha ravvisato l'esigenza di affiancare alle competenti strutture interne idonee professionalità esterne.

Il Dipartimento di tecnica ed economia delle aziende dell'Università di Genova ha effettuato l'individuazione delle aree strategiche ritenute fonti prevedibili delle migliori opportunità di crescita del porto di Savona, nonché la verifica della fattibilità economico-finanziaria dei progetti e la stessa prioritaria configurazione delle relative possibili fonti di finanziamento (il costo dello studio è stato di 50 milioni + IVA).

La compatibilità poi delle valutazioni di tipo economico - concernenti le previsioni di traffico e i progetti ipotizzati - con le prospettive territoriali ed urbanistiche è stata oggetto di verifica (il corrispettivo dell'incarico è stato di 250 milioni) da parte di apposito studio professionale privato e da parte di altro analogo studio la sostenibilità ambientale del quadro delle iniziative previste nel piano (il corrispettivo pattuito è stato di 125,5 milioni).

Quanto alla scelta delle indicate professionalità esterne, l'incarico è risultato conferito mediante una negoziazione diretta con il cennato Dipartimento universitario (ritenuto "di fiducia" da parte dell'Ente), stante il tenue valore dell'incarico stesso.

Negli altri due casi l'Autorità, in ragione del valore dell'incarico, ha fatto ricorso alla pubblicità, come prescrive l'art. 17, c. 12 della legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni, ed ha perciò proceduto all'affidamento degli incarichi mediante selezione effettuata "sulla base dei curricula presentati dai progettisti".

4.2.2 Tra le aree strategiche individuate la più rilevante è quella attinente alle attività commerciali, in ordine alle quali è delineata l'esigenza del rafforzamento delle attività logistico-portuali esistenti e altresì della scoperta di spazi per nuovi settori.

Sul versante turistico poi viene prospettato lo sviluppo delle attività legate al mare (crociere e diporto nautico), nonché di quelle correlate (cantieristica per le imbarcazioni da diporto).

E' da ultimo configurata come essenziale la ricerca di un rapporto sinergico tra città e porto e una migliore compatibilità tra attività urbane e attività portuali.

Quanto al settore commerciale sono stati oggetto di valutazione numerosi vincoli (la conformazione del territorio, la posizione degli scali di Savona e Vado rispetto ai centri abitati e alle arterie di comunicazione, il rispetto dell'ambiente e del paesaggio) e, per contro, l'esigenza propria dei traffici portuali di disporre di spazi sempre più ampi.

In particolare per ciò che attiene allo scalo di Savona — a parte la ipotizzata (in prossimità della Darsena Alti Fondali) realizzazione di una nuova banchina attrezzata dotata di nuovi spazi a magazzino e aree operative — è stata considerata come urgenza prioritaria la viabilità (tra il porto e la rete di trasporto), in ordine alla quale è stato prospettato, per il breve-medio periodo, un collegamento del traffico commerciale con i raccordi autostradali limitatamente alla sola direttrice verso ponente.

Nel bacino di Vado — che per contro è servito da un eccellente sistema di collegamento — è ipotizzata una "soluzione ad isola", in base alla quale sul corpo in mare aperto sono ospitate le attività logistico-portuali, mentre in prossimità del radicamento a terra trovano collocazione il porto della pesca e approdi turistici.

Stante la posizione strategica dello scalo di Vado rispetto ai flussi di traffico nazionali ed internazionali è prevista la realizzazione di un terminal da parte di soggetti privati (della produzione, del trasporto e della distribuzione di autoveicoli) specificamente interessati, suscettibile di movimentare a regime circa 900.000 veicoli all'anno e in prospettiva di assicurare una occupazione complessiva di oltre 600 mila unità.

4.3 La classificazione del porto di Savona

Non risulta ancora emanato da parte del Ministero vigilante il decreto previsto nell'art. 4 della legge n. 84/1994 relativo alla nuova classificazione dei porti, nonostante l'invio alle singole autorità portuali effettuato da oltre due anni di una bozza di provvedimento per l'acquisizione delle specifiche valutazioni di detti enti.

Secondo quanto affermato dal Ministero dei trasporti e della navigazione in una nota del 17 maggio 1999, inviata alle Commissioni parlamentari competenti, sotteso a tale rinvio è l'intendimento "di evitare il perfezionamento di un atto che avrebbe potuto risultare non perfettamente coerente con le linee di sviluppo strategico del settore trasportistico di cui i porti rappresentano un elemento determinante" che saranno assunte quanto prima in sede di nuovo Piano generale dei trasporti, in fase di avanzata elaborazione e di imminente presentazione alle Commissioni parlamentari competenti, come emerso di recente in sede parlamentare ⁴.

Ad ogni modo, nella nuova classificazione risulterà definita l'appartenenza dello scalo di Savona-Vado non solo alla classe, ma altresì alle esatte tipologie funzionali indicate nell'art. 4, c. 3 della legge, alla luce sia delle sue attività tradizionali (in particolare, commerciali), ma altresì delle prospettive diportistiche e turistiche considerate nei piani operativi triennali, in parte già oggetto di realizzazione, come indicato nei precedenti sub-paragrafi.

⁴ Cfr. Res. St. Assemblea Senato della Repubblica del 24 marzo 2000, pag. 19.

PARTE SECONDA

L'ORGANIZZAZIONE DELL'ENTE

5. Gli organi

La legge 28 gennaio 1994 n. 84 e successive modificazioni prevede all'art. 7, quali organi delle autorità portuali: il presidente, il Comitato portuale, la Segreteria tecnico-operativa e il Collegio dei revisori dei conti; tali organi di poco si differenziano formalmente da quanto previsto dalla legge n. 173 del 1968, istitutiva dell'Ente autonomo del porto di Savona se non per l'accorpamento nel Comitato portuale dei disciolti Consiglio di amministrazione e Comitato direttivo (scioglimento avvenuto per effetto del commissariamento dell'Ente disposto con decreto del Ministro vigilante in data 11 luglio 1994).

Le novità intervenute fino alla data odierna attengono a:

- la sostituzione del Commissario, a seguito della nomina del Presidente, avvenuta con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 25 novembre 1995;
- la costituzione del Comitato portuale con decreto del Presidente n. 7 del 6 febbraio 1996, modificato con analogo decreto n. 30 del 2 agosto 1996;
- la nomina del Segretario generale, ai sensi dell'art. 9, comma 3, punto h) della legge 84/94, con delibera del Comitato portuale n. 14 del 2 aprile 1996;
- la nomina di un nuovo Presidente, mediante decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 25 febbraio 2000;
- la rinnovazione del Comitato portuale mediante decreto presidenziale del 6 febbraio 2000;
- la costituzione del Collegio dei revisori dei conti in data 15 gennaio 1996;
- la rinnovazione di detto Collegio in data 8 marzo 2000.

5.1 Il Presidente

Premesso che, a far data dal 3 settembre 1995 il Ministero vigilante aveva sostituito, per avvicendamento al comando della capitaneria di porto, il Commissario dell'Organizzazione portuale con D.M. del 22 agosto 1995,

assume rilievo che il Ministro dei trasporti e della navigazione, previa intesa con la Regione Liguria, ha nominato con proprio D.M. 25 novembre 1995 il Presidente dell'Autorità portuale, sulla base della terna di esperti designati dai comuni di Savona e Vado ligure, nonché dalla provincia e dall'ente camerale competenti.

Al Presidente è stato attribuito un compenso annuo, ai sensi dell'art. 2 del D.M. 7 agosto 1995, "equipollente a quello percepito dal Commissario" (nel 1999 l'importo lordo è stato di 326 milioni).

Come anticipato, con recente provvedimento ministeriale in data 25 gennaio 2000 si è provveduto alla scadenza del quadriennio alla nomina di altro presidente in sostituzione del precedente; gli enti titolari della designazione peraltro non hanno formulato la prescritta terna ma hanno designato unanimamente un solo esperto (poi nominato dal Ministro d'intesa con la regione interessata).

5.2 Il Comitato portuale

Con il secondo decreto legge correttivo della legge (il n. 231 del 14 aprile 1994) la struttura del Comitato portuale delle autorità portuali è stata aumentata di sei componenti (che per Savona si sono aggiunti ai 17 aventi titolo in base all'art. 9 della legge di riordino).

Il numero dei rappresentanti delle categorie produttive (armatori, terminalisti, spedizionieri ecc.) previsto in tre unità è stato infatti raddoppiato ed ugualmente quello relativo ai tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese portuali.

Al decreto presidenziale del 6 febbraio 1996, costitutivo dell'originario Comitato portuale, ha fatto seguito il recente decreto 18 febbraio 2000 con il quale il neo presidente ha costituito il Comitato portuale per il quadriennio 2000-2004.

5.3 Il Collegio dei revisori dei conti

Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 15 gennaio 1996 è stato costituito il Collegio dei revisori dei conti per il quadriennio 1996-2000 come previsto dall'art. 11 della legge di riordino 84/94 e con successivo decreto del 8 marzo 2000 è stato ricostituito per il quadriennio 2000-2004.

Con decreto del 6 febbraio 1996 lo stesso Ministero ha poi fissato la misura dei compensi spettanti ai membri del Collegio, sia effettivi che supplenti, da corrispondersi in via provvisoria e salvo conguaglio; essa è stata individuata in una indennità equipollente a quella prevista in precedenza per i membri dei collegi dei revisori dei conti delle rispettive Organizzazioni portuali.

L'entità della medesima è stata adeguata in ragione del 44% mediante decreto ministeriale con effetto dal 1998 ed è costituita da 10,57 milioni per il presidente e da 8,64 milioni per i revisori effettivi (ridotti al 20% per i revisori supplenti).

In riferimento all'attività espletata dal Collegio dei revisori dei conti, premesso che la periodicità delle riunioni ha avuto cadenza mediamente bimestrale va sottolineato che essa ha avuto per oggetto in particolare l'esame del bilancio preventivo e del conto consuntivo, nonché le revisioni di cassa e le verifiche contabili.

Così come per i componenti del Comitato, sono stati corrisposti ai revisori gettoni di presenza per L. 40.000 fino al 1996 e per L. 100.000 successivamente, nonché indennità di missione secondo la normativa propria dei dirigenti dello Stato (delibera del Comitato n. 3 del 1996).

Nel 1999 la spesa complessiva concernente il Collegio dei revisori è stata di 51,7 milioni.

5.4 Il Segretario generale

Su proposta del Presidente, il Comitato portuale con delibera n. 14 del 2 aprile 1996 e decorrente dal 12 aprile 1996, ha nominato Segretario generale un esperto di comprovata qualificazione professionale nel settore portuale, come prescritto dalla legge.

Con successiva disposizione di servizio del Presidente, a seguito della delibera n. 31 del 29 aprile 1996, assunta dal Comitato portuale, è stato applicato a detto dirigente il contratto nazionale dei dirigenti di aziende industriali, con l'attribuzione del trattamento economico fondamentale pari a 2,55 volte il minimo contrattuale mensile base (nel 1999 il costo complessivo è stato di 336,6 milioni).

5.5 Organi di gestione e organi di indirizzo

Sebbene il Segretario generale – unitamente alla segreteria tecnico-operativa – costituisca il Segretariato generale (art. 10, c. 1 L. n. 84/1994), che è qualificato dalla legge organo dell'autorità portuale (ibidem, art. 7, c. 1), dall'elencazione dei compiti del Segretario generale, contenuta nell'art. 10, c. 4 della predetta legge, esulano ipotesi di autonome attribuzioni con rilevanza esterna.

Nel sistema della legge n. 84/1994 non trova previsione esplicita il noto principio – di recente accolto anche in sede legislativa – riguardante l'attribuzione agli organi istituzionali delle funzioni di indirizzo e all'apparato dirigenziale l'attribuzione delle funzioni gestionali; risulta, per contro, statuita la concentrazione di tutta l'attività decisionale nel Presidente e nel Comitato portuale.

Poiché la cennata distinzione – che trova espressa menzione nel D.Lvo n. 29/1993, alla cui disciplina peraltro sono state espressamente sottratte le autorità portuali (art. 2 D.L. n. 536/1996) – è da ritenersi estrinsecazione del principio costituzionale (art. 97) del buon andamento degli uffici, appare necessaria una riflessione del legislatore in tema di articolazione delle competenze proprie degli organi delle autorità portuali, che, così come in atto delineata – art. 8, 9 e 10 della L. n. 84/1994 – non si configura in armonia con il cennato principio di rango costituzionale e del resto si colloca in palese antinomia con una generale disciplina positivamente posta in ordine a tutti gli altri enti pubblici non economici.

Viene qui in rilievo l'art. 3, c. 2 del D.Lvo n. 29/1993 e successive modificazioni, per il quale ai dirigenti spetta l'adozione degli atti e provvedimenti amministrativi – comprensivi degli atti che impegnano l'amministrazione verso l'esterno – nonché la gestione finanziaria, tecnica e