

COSTO GLOBALE DEL PERSONALE

Tabella n. 3

(in milioni di lire)					
	1995	1996	1997	1998	1999
A) STIPENDI ED ALTRI ASSEGNI FISSI					
Emolumenti fissi	5.917	6.599	4.634	5.210	4.613
Emolumenti variabili	1.344	1.322	1.016	849	932
Emolumenti al personale distaccato (personale militare)	55	3			
Spese per viaggi e missioni	11	19	32	53	45
Spese per frequenza corsi	7	33	21	69	7
Oneri previdenziali ed assistenziali	2.443	2.707	1.924	1.356	1.297
Altri oneri per il personale	28	516	106	245	112
TOTALE A)	9.805	11.199	7.733	7.782	7.006
Variazioni %		12,44754	-44,82090	0,62966	-11,07620
B) BENEFICI PREVIDENZIALI					
Accantonamento trattamento fine rapporto	821	711	504	516	540
Pensioni integrative	26	23	23	22	20
TOTALE B)	847	734	527	538	560
TOTALE A) + B)	10.652	11.933	8.260	8.320	7.566
Variazioni %		10,73494	-44,4673	0,721154	-9,96564

Quanto alla valutazione comparativa tra l'area dirigenziale e quella direttiva e impiegatizia, premesso che il rapporto dei dirigenti è regolato dalle norme del C.N.C.L. dei dirigenti di azienda, l'unita tabella n. 4 espone i dati espressivi dei pagamenti complessivi medi effettuati alle tre categorie di dipendenti nel triennio 1996-1998 ¹⁹.

Emerge un incremento della retribuzione media corrisposta ai dirigenti (passata da 165,2 a 194,4 milioni) mentre il livello della medesima per i quadri e gli impiegati è superiore nel 1996, perché in tale anno sono stati corrisposti in base al contratto competenze arretrate, inesistenti nei due anni successivi.

Va sottolineato in particolare che la cennata consistenza media nel 1996 della retribuzione lorda dei dirigenti di 165,27 milioni trae origine anche dal contratto CIDA del 27 aprile 1995 recepito dall'Ente mediante delibera del Comitato portuale n. 57 del 23 luglio 1996 (ma con l'astensione del Presidente) dal quale era derivato un incremento del minimo contrattuale mensile di 250 mila lire a decorrere dal 1° gennaio 1995 e di lire 200 mila a decorrere dal 1° gennaio 1996.

Il successivo contratto CIDA del 19 novembre 1997 è stato recepito dall'Ente il 3 febbraio 1998 (delibera del Comitato n. 9) e da esso è derivato un ulteriore incremento di 200 mila lire mensili a decorrere dal 1° novembre 1997 e di ulteriore 300 mila lire mensili a decorrere dal 1° gennaio 1999, nonché la corresponsione "una tantum" di 1 milione, e il tutto è sotteso alla aumentata consistenza nel 1998 della retribuzione media, giunta a 194,4 milioni.

Evidenziato il rilevante scarto della retribuzione media tra i dirigenti e le altre due categorie — derivante dall'applicazione delle differenti discipline contrattuali — va sottolineata altresì la diversa dinamica incrementativi della retribuzione stessa, ugualmente da rapportare alla diversa fonte disciplinatrice.

Resta da ultimo meritevole di cenno la valutazione del costo del personale in correlazione agli altri aggregati di bilancio.

Come emerge dalla tabella n. 5, la percentuale delle entrate correnti destinate al personale si è collocata su aliquote crescenti nel periodo in esame, attesa la contrazione delle entrate correnti derivante dalla graduale recessione dell'Ente dall'area produttiva per effetto della legge di riordino.

¹⁹ I dati relativi alle unità di personale esposti nella tabella n. 4 non coincidono con quelli della tabella n. 2, perché questi si rapportano alla consistenza del personale in servizio al 31 dicembre di ciascun anno.

RETRIBUZIONI MEDIE ANNUE PER CATEGORIE - PAGAMENTI PER COMPETENZE FISSE E VARIABILI
(comprehensive di gettoni di presenza, premi e gratifica, buoni mensa)

Tabella n. 4

(In milioni di lire)

	1996		1997			1998		
	N.	RETRIB. MEDIA	N.	RETRIB. MEDIA	VARIAZIONI %	N.	RETRIB. MEDIA	VARIAZIONI %
A) PERSONALE DI RUOLO								
Dirigenti	5 (*)	165.270	4	178.446	8	4 (§)	194.436	9
Quadri (9 / 8 / 7)	9	77.090	11	73.977	-4	12	74.032	-
Livelli (7 / 6 / 5 / 4)	126	51.783	81	49.740	-4	81	49.501	-
B) PERSONALE A TEMPO DETERMINATO								
			2	22.697	-	2	41.053	81

(*) Di cui sino al 30.6.1996.

(§) Di cui al 30.6.1998.

L'espansione di detta percentuale in linea di principio appare coerente perciò con il ruolo dell'Autorità, ente pubblico non economico, proiettato esclusivamente all'esercizio di funzioni di coordinamento, programmazione, indirizzo, controllo e promozione.

Tuttavia la destinazione sempre crescente di oltre metà delle entrate correnti alla copertura delle spese in esame dovrebbe indurre ad una gestione del personale ispirata a criteri di economicità.

La sede decisionale ufficiale appare al riguardo la contrattazione con le organizzazioni sindacali da parte dell'Assoporti, costituita da rappresentanti dei presidenti delle autorità portuali, ma non minore deve essere l'attenzione posta dal Ministro vigilante, chiamato dalla legge (art. 10, u.c. legge n. 84/1994) a fissare i "criteri generali" da osservarsi in sede di contrattazione collettiva, che, sebbene "generali" non dovrebbero essere meramente generici, come evidenziato in precedenza (par. 6.3.3.1).

Il rapporto poi tra il costo del personale e le complessive spese correnti attestatosi oltre i due terzi di queste ultime, dovrebbe collocarsi su posizioni di equilibrio con le esigenze delle spese correnti di diversa natura, come quelle per acquisto di beni e servizi, che ugualmente concorrono all'assolvimento dei cennati compiti istituzionali innanzi ricordati, mentre nei loro confronti le spese di personale risultano più che doppie e in qualche anno (1996) più che triple.

Avuto poi riguardo alle entrate proprie (da prestazione di servizi o aventi natura patrimoniale), l'Ente ha destinato le medesime a copertura delle spese per il personale in ragione di oltre il 70% e anzi talora quasi per l'80% (1996 e 1998), anche se, come in seguito sarà sottolineato, l'indicatore di autonomia operativa è risultato sempre di segno positivo.

6.4 I beni e i servizi

L'incidenza complessiva delle spese in esame su quelle correnti nel periodo 1995-1999 si è collocata su percentuali comprese tra il 20,3% (1996) e il 32,5% (1999) ²⁰; i relativi importi hanno registrato una progressiva contrazione (dai 4,5 miliardi del 1995 ai 3,44 miliardi del 1996, ai 3,37 miliardi

²⁰ Per gli altri anni i dati percentuali sono: il 29% (1995), il 26% (1997) e il 27,5% (1998).

INCIDENZA DEL COSTO DEL PERSONALE

Tabella n. 5

(in milioni di lire)

	1995	1996	1997	1998	1999
Costo del personale	10.652	11.933	8.260	8.320	7.566
Entrate correnti	20.890 (50,98%)	21.545 (53,38%)	16.011 (51,6%)	15.217 (56,7%)	15.614 (48,4%)
Spese correnti	15.509 (68,66)	16.986 (70,25)	12.963 (63,72)	12.628 (65,88)	13.232 58,6%
Spese per acquisto di beni e servizi	4.500 (236,7%)	3.445 (346,4%)	3.372 (245%)	3.445 (241,5%)	3.445 (219,6%)
Entrate da servizi e patrim.	14.612 (72,9%)	14.969 (79,7%)	11.235 (73,5%)	10.435 (79,77%)	10.386 (72,85%)

del 1997) e quindi una leggera espansione nel 1998 (con 3,47 miliardi) e nel 1999 (4,2 miliardi).

Nell'arco del quinquennio detti valori hanno scontato il sostanziale recesso dell'Ente dall'attività produttiva, incidente in termini di prestazioni di terzi per manutenzioni, riparazioni e adattamenti di attrezzature (cap. 210), di premi assicurativi attinenti ai macchinari (cap. 330) e di noleggio di mezzi tecnici (cap. 230) ²¹.

Fatta astrazione da tali aggregati, la spesa più consistente è stata quella attinente alla pulizia oltre che degli uffici, specialmente delle aree portuali e dei carri ferroviari (cap. 340), dilatatasi dai 542,5 milioni del 1995 ai 752 milioni del 1998 e agli 850 milioni del 1999.

Tale servizio di interesse generale dal novembre 1997 è svolto dalla Società Servizi generali, la cui costituzione in data 1° novembre 1997 è stata promossa dall'Autorità ai sensi dell'art. 23, c. 5 della legge di riordino ²².

La dilatazione della spesa a carico del cap. 340 ha avuto inizio proprio a decorrere dal 1997 e deve rapportarsi al contenuto della convenzione che riguarda non solo la pulizia degli uffici e delle aree portuali, ma anche degli specchi acquei, la raccolta di rifiuti di terzi concessionari e delle navi da crociera, il trasferimento dei rifiuti stessi presso discariche autorizzate e i servizi accessori ferroviari.

Quanto alle spese manutentorie delle aree — che dal 1996 esauriscono l'intero stanziamento del cap. 210 — esse trovano copertura precipuamente nei concorsi del Ministero dei lavori pubblici, attestatisi sui 456 milioni annui ed elevatisi a 547 milioni nel 1999.

Il differenziale fra tali entrate e le maggiori spese a carico del cap. 210 rappresenta l'onere sostenuto dall'Ente con i propri fondi per la manutenzione ordinaria.

Circa le consulenze (cap. 290), il trend in aumento (dai 170 milioni del 1995 ai 541 milioni del 1999) è da rapportare al ricorso a professionalità esterne per l'approntamento adeguato di strumenti di programmazione di un notevole

²¹ In tale quadro trovano spiegazione l'azzeramento di tale ultimo capitolo a decorrere dal 1997 e la contrazione rispetto al 1995 di oltre il 60% delle spese a carico del cap. 350 e del cap. 210, quest'ultimo ora destinato solo alle spese di manutenzione ordinaria.

²² Il capitale sociale (di lire 200 milioni) è stato sottoscritto dall'Autorità in ragione di 98 milioni (49%); il bilancio del 1997 ha registrato un disavanzo di 3,9 milioni e alla fine del 1998 un utile economico di circa 19 milioni (59 milioni l'avanzo del 1999).

impegno, eccedenti le disponibilità interne, come già posto in risalto nel precedente par. 4.

In particolare, oltre la metà della spesa nel triennio 1997-1999 è stata assorbita dalle consulenze rese necessarie per la predisposizione della bozza di piano regolatore ed anche per la redazione dei piani operativi triennali.

Sul versante della promozione — che costituisce una delle attribuzioni delle autorità portuali espressamente previste nella legge di riordino (art. 6, c. 1) — i relativi importi ²³ hanno riguardo sia alle riviste pubblicate dall'Ente ²⁴, sia alla partecipazione diretta a manifestazioni internazionali di grande rilievo ²⁵.

La spesa in esame, oltre al versante turistico con le cennate azioni di marketing — rese necessarie specialmente a decorrere dal 1997, dopo l'allestimento del terminal crocieristico e la risistemazione del porto antico a fini diportistici — ha riguardato anche i traffici di merce convenzionale — nella prospettiva del rafforzamento del molo di Savona quale porto del Piemonte e del Nord-Ovest del Paese — mediante la presenza pubblicitaria su periodici specializzati.

L'attività promozionale si è tradotta anche in attività convegnistica e borsistica diretta al mondo della scuola nella prospettiva di avvicinare il porto alla città e rendere la comunità co-protagonista dello sviluppo portuale.

Infine ha gravato sullo stanziamento del capitolo relativo alla promozione anche la spesa per l'impostazione e l'aggiornamento del sito Internet dell'Autorità.

Se si ha riguardo al totale delle spese correnti, quella per l'attività promozionale risulta costituita da aliquote collocate tra lo 0,5% (1995) e il 3% (1997) ²⁶, risultanze queste che denotano una certa prudenza dell'Ente sul versante della spesa promozionale (peraltro nei 387,5 milioni del 1997 va considerata la spesa, impropriamente promozionale, di 130 milioni relativi alla pubblicazione di bandi di gara).

²³ Gli importi (in milioni) sono: 80 (1995); 265 (1996); 387,5 (1997); 157 (1998) e 318 (1999).

²⁴ "Il porto di Savona" e "Savona-Vado, il porto in cifre".

²⁵ La "Seatrade" di Miami ed Amsterdam (per il settore crocieristico) e Wtm di Londra (una delle principali fiere turistiche mondiali).

²⁶ Le aliquote intermedie sono: 1,56% (1996), 1,24% (1998) e 2,40% (1999).

PARTE TERZA

GLI ANDAMENTI GESTORI ISTITUZIONALI

7. Attività autoritativa

7.1 Gestione del demanio. Le concessioni

Nell'unità tabella n. 6 la gestione del demanio è rappresentata in termini di titoli concessori, entrate per canoni demaniali ed infine di estensione dell'area concessa.

La vasta tipologia concessoria ivi prevista è sintetizzabile in tre grandi aggregati, concernenti: l'attività portuale, distinta in attività terminalistica (n. 11), e attività commerciale portuale (n. 8); l'attività nautica (n. 7 e n. 14) e l'attività varia (le restanti tipologie).

Se si ha riguardo alla superficie ed alle entrate per canoni demaniali una collocazione primaria spetta al settore portuale ed in particolare al comparto terminalistico ²⁷, cui risulta destinata un'estensione di area demaniale prossima a metà di quella complessiva e nel 1998 perfino superiore (51,1%) ²⁸ e dal quale sono affluite entrate per canoni superiori alla metà del totale nel 1996 (53,5%) e nel 1998 (53,14%) e negli altri anni di poco inferiori ²⁹.

Tali risultanze in termini di area concessa evidenziano il processo di privatizzazione andatosi completando nel corso del quinquennio.

La valutazione combinata del dato territoriale e di quello finanziario porta a sottolineare che il gettito medio proveniente dai terminalisti è attestato su un arco compreso tra 7.540 lire al mq. (1997) e 8.960 lire (1996) ³⁰,

²⁷ Le imprese terminaliste ora sono 12, delle quali 4 operanti nello scalo di Vado e 8 in quello di Savona. Le imprese di Vado operano nei settori dei prodotti ortofrutticoli, alimentari, cerealicoli, siderurgici e delle rinfuse solide, nonché nel settore passeggeri e nel cabotaggio. I terminalisti dello scalo storico operano nei settori dei prodotti forestali, siderurgici, delle rinfuse, dei contenitori, dei veicoli e dei cereali.

²⁸ Le percentuali relative agli altri anni sono: 48,4% (1995); 47,5% (1996); 48,6% (1997); 49,18% (1999).

²⁹ Trattasi del: 48,6% (1995); 48,2% (1997) e 49,8% (1999).

³⁰ Gli altri valori medi sono costituiti da lire: 7.777 (1995); 8.548 (1998) e 7.967 (1999).

Tabella n. 6

DESCRIZIONE	N. CONCESSIONI					CANONE	CANONE	CANONE	CANONE	CANONE	MQ.	MQ.	MQ.	MQ.	MQ.
	95	96	97	98	99	95	96	97	98	99	95	96	97	98	99
1 AREA BARACCHE ATTREZZI PESCA	22	21	20	20	19	33.792.000	3.428.000	29.955.500	30.373.500	30.549.500	550	503	509	525	472
2 AREA BARACCHE USO BALNEARE	162	163	166	164	158	348.976.000	367.982.500	378.729.000	362.284.000	362.284.000	4.825	4.819	4.821	4.941	5.725
3 ATTIVITA' COMMERCIALE STAB. BALNEARE	42	42	43	42	41	241.836.500	249.068.000	248.102.000	249.299.500	284.961.000	80.242	79.006	76.934	80.600	74.425
4 ATTIVITA' COMMERCIALE CHIOSCO BAR	10	10	10	10	10	52.954.000	53.642.500	54.357.000	57.505.000	57.878.500	843	843	843	1.028	866
5 ATTIVITA' COMMERCIALE RISTORANTE	2	2	2	3	3	32.649.500	35.761.500	36.476.000	59.961.000	60.361.500	1.255	856	856	1.073	1.010
6 ATTIVITA' COMMERCIALE GENERICO	35	34	37	38	38	311.253.000	189.468.500	280.279.950	288.420.350	274.085.250	72.402	74.309	72.680	71.055	71.431
7 ATTIVITA' COMMERCIALE NAUTICA	11	12	11	12	28	119.482.500	131.423.500	126.563.500	169.713.000	934.838.200	19.687	19.080	18.631	22.516	57.960
8 ATTIVITA' COMMERCIALE ATT. PORTUALI	61	51	55	40	43	1.638.577.950	1.327.624.000	1.471.309.852	960.807.366	1.194.347.906	240.810	124.544	109.646	87.324	116.027
9 CASSONI ORMEGGI/USO BALNEARE	7	8	8	5	3	5.489.500	6.058.000	2.861.500	7.737.000	1.457.500					
10 ENTI PUBBLICI GENERICO	37	37	38	39	40	97.618.000	100.807.500	100.807.500	114.797.000	112.033.000	98.791	98.791	98.791	101.023	101.024
11 TERMINALISTA ATTIVITA' PORTUALI	9	18	26	28	24	2.937.868.708	3.563.060.325	3.093.374.990	3.551.954.078	3.311.507.877	377.766	397.454	398.940	420.853	415.634
12 MEZZI DI SOLLEVAMENTO VADO LIGURE							360.000.000	360.000.000	360.000.000	accorpate					
13 ATTIVITA' VARIE GENERICO	9	9	9	10	11	25.962.000	19.572.000	19.572.000	22.258.500	22.405.000	1.543	1.543	1.543	1.651	1.652
14 ATTIVITA' VARIE NAUTICA	15	15	15	16	0	210.079.000	215.777.000	221.264.500	431.322.500	accorpate	34.247	34.247	34.595	30.276	accorpate
Totale per anni-	422	422	442	427	418	6.056.438.658	6.651.673.328	6.410.172.292	6.646.709.233	6.646.709.233	932.961	835.995	820.781	822.865	845.126

importi questi inferiori a quelli medi di altri comparti: 10.300 lire al mq. per l'attività commerciale portuale nel 1999, circa 16.120 lire al mq. per l'attività commerciale nautica nello stesso anno ovvero 76.700 lire circa al mq. per il 1999 in ordine alla concessione di aree ad uso balneare (in ambito ovviamente extraportuale)³¹.

E' però da tenere presente che il minor livello del canone medio relativo alle concessioni demaniali in favore dei terminalisti sconta di norma cospicui investimenti da parte del concessionario che l'Ente all'atto della concessione assume quale condizioni della stessa³² e trattasi di opere di infrastrutturazione delle aree e banchine demaniali³³ che integrano quelle di grande infrastrutturazione effettuate dall'Ente mediante stanziamenti del Ministero dei lavori pubblici, sulla cui entità e finalizzazione si fa rinvio ai dati esposti nel successivo par. 9.2.

Le puntualizzazioni che precedono non esimono l'Ente dal porre nella dovuta attenzione l'esigenza che l'uso esclusivo del cennato demanio assicuri le maggiori entrate possibili, pur in presenza di limiti obiettivi come quello derivante dalla concorrenza, che potrebbe orientare i terminalisti a preferire altri scali o quello derivante da specifiche disposizioni normative, in tema, ad esempio, di canoni relativi a concessioni per finalità turistico-balneari (cfr. nota n. 31), ovvero da esigenze d'interesse pubblico che impongono un equilibrio tra le aree balneari concesse e quelle libere.

³¹ Con l'art. 10 della legge n. 449 del 1997 è stata disposta in particolare l'emanazione di norme ministeriali per regolare la misura dei canoni concessori nel settore della nautica da diporto onde incentivare la realizzazione delle corrispondenti strutture a decorrere dal 1998. Detti canoni sono stati determinati dall'Ente in conformità alla cennata normazione secondaria, emanata con D.M. 30 luglio 1998, n. 343 (che tra l'altro prevede una maggiorazione del 200% in caso di uso senza titolo e del 100% in caso di uso difforme). Anche i canoni relativi alle concessioni turistico-ricreative, già disciplinati ai sensi del D.L. n. 400/1993 e della relativa legge di conversione n. 494/1993 (art. 3), sono stati oggetto di rideterminazione nella loro entità ai sensi del D.M. 5 agosto 1998, n. 342 e della conseguente classificazione effettuata dalla Regione (L. R. n. 13 del 1999) delle aree marittime in aree ad alta, normale o minore valenza turistica, così come prevede l'art. 6 di detto D.M. n. 342. Il provvedimento regionale ha classificato le aree ad uso turistico-ricreativo di competenza dell'Autorità tutte nella categoria B (normale valenza turistica).

³² L'Autorità portuale riferisce che nel triennio 1996-1998 gli operatori privati hanno varato investimenti per circa 45 miliardi (Cfr. Piano Operativo Triennale 1999-2001 pag. 93).

³³ Nello scalo di Vado — per esempio — la Reefer Terminal ha realizzato un grande deposito refrigerato e la Forship l'edificio servizi e il magazzino merci.

Le risorse proprie dell'Autorità provengono invero essenzialmente dai proventi per canoni demaniali, residuale essendo l'altra fonte costituita dalla tassa sulle merci sbarcate ed imbarcate ³⁴.

A fronte di tale non ampio quadro di entrate poi maggiore deve esser la cura dell'Ente nel ridurre l'area complessiva dei residui di competenza (delle entrate per canoni demaniali), che si configurano di notevole consistenza, essendo risultati 1,9 miliardi (1995); 553,7 milioni (1996); 845,7 milioni (1997); 588,8 milioni (1998) e 1,8 miliardi nel 1999.

Dai documenti di bilancio non emerge se la morosità abbia carattere endemico e generalizzato ovvero provenga normalmente da qualche specifico comparto concessorio; ad ogni modo ancorché il tasso di smaltimento dei residui risulti di livello accettabile ³⁵, si configura utile lo studio di idonee misure, atte ad assicurare il più possibile la riscossione delle entrate in esame nell'esercizio di competenza.

In tema di concessione di aree e banchine assume rilevanza la recente abrogazione parziale dell'art. 18, c. 1 lett. b) della legge n. 84/1994, introdotta con l'art. 19, c. 1 della legge 7 dicembre 1999, n. 472 (Cfr. precedente par. 3.5): è auspicabile perciò la sollecita definizione del regolamento ivi previsto, finora non emanato dal Ministero per la asserita difficoltà di definire i canoni minimi in base ad una macchinosa combinazione di requisiti, ora soppressi.

Anche dalla fissazione regolamentare dei canoni minimi potrebbe derivare un'espansione delle entrate previste per le concessioni di aree e banchine ma tale testo normativo si configura rilevante pure perché indicherà i poteri di vigilanza e controllo delle autorità portuali sul concreto uso delle aree da parte dei concessionari, nonché le "idonee forme di pubblicità" preordinata all'affidamento delle concessioni ed infine la disciplina specifica dei concessionari-promotori ³⁶.

³⁴ Con il progressivo recesso dell'Ente dall'attività produttiva le entrate per canoni hanno evidenziato una crescente incidenza sul totale delle entrate correnti: 28,99% (1995); 30,9% (1996); 40% (1997), 47% (1998), 69,3% (1999).

³⁵ Trattasi dello 0,9 negli esercizi 1997, 1998 e 1999, ricavato dividendo la somma dei residui riscossi e dei minori accertamenti per i residui iniziali.

³⁶ Anche la normazione secondaria in tale ultimo settore è prevista nell'art. 18 della legge n. 84. In assenza della medesima, dovrebbe trovare applicazione l'art. 37 bis e seguenti della legge n. 415/1998 (la legge quadro sui lavori pubblici contiene un'ampia trattazione della

Nell'assenza di tale regolamento è noto che le autorità portuali hanno proceduto alla c.d. privatizzazione dei porti — attuata con il ricorso alle concessioni in esame — applicando la normativa pregressa, così come, dopo tante incertezze è stato previsto espressamente dal decreto legge n. 535 del 21 ottobre 1996, convertito nella legge n. 647/1996, con il quale nel c. 5 dell'art. 20 della legge di riordino n. 84 è ora stabilito che "fino all'entrata in vigore delle norme attuative della presente legge continuano ad applicarsi le disposizioni previgenti in materia".

Ad ogni modo, nel 1997 l'Ente con delibera del Comitato n. 89 del 30 settembre ha ritenuto di rideterminare i nuovi canoni di concessione demaniale per i terminalisti concessionari di aree, banchine e magazzini portuali in adesione a specifica richiesta degli operatori volta all'aggiornamento e alla omogeneizzazione dei valori di riferimento per analoghi terminal e settori merceologici operanti nelle altre realtà portuali. La rideterminazione dei canoni ha tenuto conto degli investimenti strutturali, dei piani d'impresa, dei programmi operativi, delle tipologie e dei quantitativi movimentati, nonché della rilevanza dell'insediamento in termini di sviluppo portuale (sulla esigenza di una "programmazione negoziata" con i terminalisti si rinvia al par. 12).

7.2 L'attività autorizzatoria

In tema di autorizzazioni all'esercizio d'impresa richiamate le considerazioni espresse nei paragrafi 5.2 e 6.2, rispettivamente, del penultimo ed ultimo referto, relativo all'Ente in esame, concernenti la disciplina del codice della navigazione, il parziale superamento della medesima ad opera della Corte di giustizia, nonché la genesi dell'attuale normativa dell'art. 16 della legge di riordino — si sottolinea la prevista abilitazione a detta attività mediante autorizzazione (e non più concessione), nonché la prioritaria determinazione da parte di ciascun ente del numero massimo di autorizzazioni che possono essere rilasciate in relazione alle esigenze di funzionalità del porto e del traffico, con salvezza, comunque del massimo di concorrenza nel settore.

In relazione a siffatta preliminare attività programmatica dai documenti di bilancio ne emerge l'esistenza, soltanto per il 1996 (numero massimo

materia) ed il recente regolamento, emanato con il D.P.R. n. 554/1999, (pubblicato nel S.O. alla G.U. n. 66 del 28 aprile 2000).

individuato in 24 autorizzazioni) sicchè l'Ente ha valutato la predetta esigenza di funzionalità del porto negli anni successivi mediante implicita conferma di detto numero massimo e non perciò in un quadro di previa motivata programmazione, come prescrivono il comma 7 del citato art. 16, nonché lo specifico regolamento ministeriale n.585 del 31 marzo 1995.

Ad ogni modo, in ciascun anno la cennata attività autorizzatoria è stata preceduta dalla prescritta attività consultiva, demandata dalla legge n. 84/1994 (art. 15, c. 1) ad apposita commissione, costituita con decreto ministeriale 4 ottobre 1995, varie volte modificato.

Il numero di dette autorizzazioni è stato il seguente: 16 (1995), 8 (1996), 9 (1997), 7 (1998) e 8 (1999).

Le relative entrate per canoni d'impresa sono state, rispettivamente di 188,5 milioni (1995); 194,1 milioni (1996); 100 milioni (1997); 157,3 milioni (1998) e 162,2 milioni (1999).

7.3 La gestione degli spazi portuali

Nel quadro di detta attività l'Ente ha provveduto alla gestione delle aree demaniali non in concessione, destinate al deposito temporaneo della 'merce, nonché a coordinare gli accosti alle banchine in concessione e a predisporre gli accosti alle banchine pubbliche.

Sono state altresì curate con risorse dell'Ente la segnalatica orizzontale e verticale, concernente la viabilità interna ed esterna dei due bacini, nonché gli aspetti organizzativi delle attività nautiche, che si svolgono entro l'ambito portuale.

7.4 L'azione di controllo

A detto settore l'Ente ha ritenuto di preordinare apposito ufficio, peraltro operante in stretta sinergia con altri uffici dell'Area autoritativa.

E' stata prevalentemente svolta — come risulta dai documenti di bilancio — una disciplina capillare sugli stabilimenti balneari, attinente alla rispondenza della consistenza assentita in concessione, con rilevamenti in loco, alla misurazione degli arenili e all'accertamento dei volumi costruiti.

Sono state oggetto di controllo altresì le attività commerciali e in particolare le occupazioni temporanee degli spazi pubblici da parte delle imprese per il deposito delle merci, nonché l'attività delle imprese portuali e quella diportistica.

Sono state infine oggetto di verifica le qualifiche professionali dei pescatori per l'individuazione dei soggetti abilitati all'uso degli ormeggi e oggetto di controllo continuativo l'impiego temporaneo degli spazi pubblici utilizzati per le operazioni di sbarco-imbarco e deposito merci ³⁷.

Al riguardo non emergono specifici dati ufficiali di bilancio sui proventi derivanti dalle merci in deposito nei magazzini e sulle aree portuali se non per i primi due esercizi (dall'allegato 7 ai consuntivi risultano 80 milioni per il 1995 e 62 milioni per il 1996), sicchè si sollecita l'Ente a provvedere in avvenire alla cennata esplicitazione.

8. I servizi d'interesse generale

A fronte della mappa dei servizi d'interesse generale, contenuta nei decreti ministeriali 14 novembre 1994 (G.U. 24 novembre 1994) e 4 aprile 1996 (G.U. 24 aprile 1996), nessuno dei servizi ivi previsti è stato esercitato dall'Ente secondo la regola generale contenuta nell'art. 6, c. 5 della legge di riordino (concessione previa gara pubblica), avendo trovato applicazione la disposizione speciale recata dall'art. 23, c. 5 della legge medesima, applicabile solo in presenza di esuberi di personale, come è il caso dell'Ente in esame.

Tale disciplina ha consentito la prosecuzione dell'esercizio diretto mediante appalto fino al 1997 e successivamente l'esercizio da parte di apposita società, promossa e partecipata dalla Autorità nella misura del 49%.

8.1 Sui servizi d'interesse generale si richiama perciò il par. 6.4, ove si è fatto cenno della costituzione — ai sensi dell'art. 23, c. 5 della legge n. 84 —

³⁷ Quanto alle altre attività autoritative previste nell'art. 6, c. 1 lett. a) della legge di riordino, si fa rinvio al par. 4 per la programmazione e l'attività d'indirizzo, nonché al par. 6.4 per la promozione.

avvenuta il 1° novembre 1997 della Società Servizi Generali e a quanto ivi esposto si fa rinvio per i servizi gestiti da detta società dal 1998 ³⁸.

8.2 Il servizio di manovra ferroviaria è stato esercitato dall'Ente in via diretta mediante convenzione con la Società Ferrovie dello Stato, attesa l'utilizzazione all'uopo di vari dipendenti dell'Ente (n. 32 nel 1997).

L'Autorità ha esperito tentativi con la predetta Società allo scopo di addivenire ad una combinazione societaria ex art. 23 c. 5 della legge di riordino, anche in considerazione dell'incremento della movimentazione dei carri ferroviari conseguente all'avvio dell'operatività ferroviaria anche nel bacino di Vado Ligure a seguito dell'ultimazione nel 1997 degli impianti portuali e del nuovo raccordo in galleria con la rete nazionale.

Non sono state raggiunte tuttavia definitive intese atte a garantire l'esercizio in esame con salvezza dell'economicità di gestione.

Avuto riguardo allo scalo storico la crisi del traffico su rotaia è dall'Ente rapportato alla mancata risposta delle Ferrovie alla richiesta (di carri) proveniente dall'utenza.

Nella convenzione stipulata nel 1998 è stato pattuito un corrispettivo a favore dell'Autorità di 2,99 miliardi (1997), di 2,6 miliardi (1998) e di 1,99 miliardi per il 1999.

8.3 Servizio stazione marittima

8.3.1 Nel novembre 1996 è stato attivato il terminal crociere di Savona, costituito da due accosti all'uopo riservati e da due sale di attesa per 1.100 mq. complessivi, derivanti dalla ristrutturazione di un capannone.

La struttura gestita dal concessionario Consorzio Savona Crociere — ha realizzato nel 1997 un forte traffico crocieristico, consolidato nei due anni successivi, nonostante l'attivazione a pieno regime di una sola nave, stanti i

³⁸ Oltre ai servizi indicati nel par. 6.4 la S.S.G. ha gestito anche la manutenzione elettroidraulica delle gru e delle macchine operatrici portuali con personale qualificato (n. 9 unità) all'uopo distaccato dall'Autorità portuale, i servizi di illuminazione, il servizio idrico, la stazione marittima e i servizi di supporto ai passeggeri, i parcheggi, gli accosti attrezzati, i bacini di carenaggio per il settore industriale, i servizi informatici e telematici.

limiti del terminal che non consentono la funzionalità di una seconda nave — che pure opera — ma non con pari dignità e confort.

Al fine di migliorare il servizio ai passeggeri nel piano operativo triennale l'Ente ha inserito la realizzazione di una nuova stazione marittima, con l'utilizzazione di aree portuali prospicienti la città, all'uopo da riconvertire. Il costo preventivato è di 5 miliardi, da coprire con fondi U.E. e i lavori dovrebbero aver luogo nel periodo settembre 2000-agosto 2001.

8.3.2. Il 5 gennaio 1998 è stato attivato nel bacino di Vado Ligure — per i collegamenti con la Corsica — il Terminal traghetti, gestito dalla S.p.A. Forship in base a concessione ventennale nella quale è prevista la costruzione di una stazione marittima e — dopo un monitoraggio di tre anni — di un albergo (residence) a disposizione dei passeggeri.

L'Ente riferisce che si è registrata una durata di tre ore dei collegamenti tra Savona e la Corsica e che le corse sono state oltre 600 ed i passeggeri oltre 400.000.

8.3.3. Nell'unità tabella n. 7 i dati di sintesi della movimentazione del quinquennio rendono evidenti i progressi emersi per effetto delle iniziative testè ricordate, sia in ordine al transito (da 331 a 4.273 nel 1998 e 3.882 nel 1999), sia all'altra tipologia, con un balzo decisivo verificatosi specialmente negli ultimi due anni, rispettivamente, con oltre 230 mila e 236 mila unità in entrata e con 230.446 e 235.186 in uscita e quindi per una movimentazione complessiva di oltre 460 mila unità nel 1998 e di oltre 471 mila nel 1998.

8.4 Considerazioni di sintesi

Si prende atto che l'Autorità in presenza di esuberi ha ritenuto di avvalersi della facoltà di procedere nella gestione dei servizi d'interesse generale secondo l'alternativa (alla regola generale della concessione, previa gara), costituita dall'affidamento dei medesimi ad apposita Società promossa e partecipata nei limiti fissati dall'art. 23, c. 5 della legge n. 84.