
2.500.000.000.

Un primo intervento, finanziato per lire 670.000.000 con i fondi stanziati dalla Legge n. 30/98 è stato effettuato nel corso del 1999 ed è attualmente da completare per la rimozione di 113.500 mc. L'intervento residuo verrà effettuato non appena saranno disponibili i fondi necessari.

3.2. *Il piano regolatore portuale.*

L'art 5, comma 1 della legge 84/94 ha puntualmente definito gli scopi del "Piano regolatore portuale", indicando, anche la procedura di approvazione ed i principi di coordinamento con gli altri strumenti di pianificazione del territorio in cui si inserisce il porto.

In particolare lo stesso viene adottato dal Comitato Portuale (art. 9) su presentazione del Presidente dell'autorità portuale (art. 8) ed ha la funzione di disegnare e delimitare l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie, individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Tale strumento, non previsto per i porti con funzione turistica e da diporto, evidenzia la funzione di iniziativa completamente demandata dalla legge 84/94 all'autorità portuale.

Il compito affidato all'Ente non è solo quello di elaborazione e di adozione del piano in questione, ma anche quello di verificare le condizioni di compatibilità urbanistica, di intesa con gli organi competenti per territorio.

L'importanza del PRP va evidenziata anche e soprattutto con riferimento all'ordinamento comunitario ed alle conseguenti strategie adottate dall'Unione Europea.

Le finalità indicate all'art. 1 della citata legge 84/94 debbono essere correlate alla normazione sovranazionale ed in particolare all'art. 129-b del trattato sull'Unione Europea³ (firmato a Maastricht il 7.2.1992) ove viene previsto che "...la Comunità concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia...".

L'ampiezza delle reti transeuropee prefigurate, con il coinvolgimento di tutti i porti marittimi e della navigazione interna degli Stati membri, nel disegno di un sistema di mercati aperti e concorrenziali, trascende i disegni interni dei singoli Stati membri, che

³ Ora art. 154 secondo le modifiche apportate dal trattato di Amsterdam firmato il 2 ottobre 1997.

dovranno, pertanto, risultare in sintonia con tale realtà europea alla quale è stata data libera adesione.

A tal fine dovrà realizzarsi una oggettiva correlazione tra l'intento programmatico delle reti di trasporto dell'Unione Europea e la predisposizione dell'ordinamento italiano ad una pianificazione degli ambiti che sia con ciò coerente.

Sotto tale profilo, lo strumento del Piano Regolatore Portuale avrebbe meritato maggiore valorizzazione, in quanto espressione concreta di un disegno nel quale assimilare le linee di quella politica comunitaria dei trasporti che, nel settore marittimo, hanno già formato oggetto di risoluzioni del Parlamento europeo, affermando alcuni principi fondamentali, quali quello dell'autonomia e della concorrenzialità dei porti dell'Unione Europea⁴.

In realtà nei porti sedi delle attuali 21 A.P. vigono i Piani Regolatori preesistenti alla creazione delle stesse Autorità, risalenti, spesso, a decenni precedenti; nessuna Autorità, a distanza di 6 anni dall'entrata in vigore dei precetti della legge 84/94, ha provveduto a redigere il previsto Piano Regolatore Portuale.

Quanto sopra spinge ad una approfondita riflessione circa l'applicabilità degli strumenti pianificatori introdotti dalla riforma operata dalla suddetta legge 84/94.

Nel porto di Marina di Carrara il Piano Regolatore Portuale vigente è stato approvato con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici (D.M. 27.4.1981); delle opere previste dal Piano Regolatore risultano eseguite solo la banchina "Taliercio" e la banchina "E. Chiesa" mentre restano da realizzare i due terzi delle opere previste (ampliamento del Piazzale Città di Massa, ampliamento del secondo Piazzale di Levante e realizzazione dello sporgente centrale).

Preso atto dei risultati dello studio commissionato al Consorzio Pisa Ricerche sull'impatto erosivo che eventuali opere a mare potrebbero arrecare al litorale meridionale, l'autorità portuale ha provveduto, previa gara formale, aggiudicata mediante il metodo dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi del D.Lvo 1547/95, ad affidare l'incarico di redigere un nuovo Piano regolatore portuale a professionisti esterni in base alle seguenti direttive:

⁴ Cfr. risoluzione 16 novembre 1998, G.U. 19 dicembre 1988, C326.

- a) prevedere il porto o l'approdo turistico all'esterno dell'attuale bacino portuale al fine di accogliere le imbarcazioni già presenti nonché quelle altre che potrebbero trovare utile collocazione nella nuova struttura che dovrebbe costituire così un centro di aggregazione dei servizi per la nautica da diporto già sperimentato in molte altre città.

Il nuovo insediamento portuale - turistico dovrà interfacciarsi con il tessuto urbano in modo da risultare accessibile e fruibile alla popolazione. Logicamente dovranno essere affrontati e risolti i connessi problemi della viabilità circostante e le necessarie interconnessioni con la viabilità urbana ed extraurbana;

- b) creare all'interno del bacino portuale o in aree direttamente connesse, gli spazi necessari per dare una risposta vitale alle esigenze commerciali ed industriali del porto al fine di consentire la possibilità di far fronte allo sviluppo previsto ed auspicato;

- c) prevedere l'arrivo del binario ferroviario sulle banchine di Levante per poter operare direttamente sui convogli riducendo al minimo il maneggio delle merci e consentendo così una riduzione dei costi delle operazioni portuali ed il conseguimento della completa intermodalità direttamente sottobordo;

- d) prevedere l'eventuale possibilità di ampliare il bacino portuale e/o il numero delle banchine e di conseguenza il numero degli accosti destinati ad accogliere un maggior numero di navi;

- e) ottimizzare la viabilità urbana in funzione del notevole volume di traffico in entrata e in uscita collegando i due rami del porto, assicurando altresì l'efficace collegamento con il centro retroportuale e prevedendo un eventuale settore dedicato alla movimentazione delle merci comunitarie; valutare la possibilità di separare il traffico portuale da quello turistico - urbano;

- f) razionalizzare tutti gli spazi disponibili nell'ambito portuale salvaguardando e valorizzando le esigenze primarie del porto;

- g) esaminare la possibilità di individuare un'unica ubicazione per tutti gli uffici pubblici operanti in porto costituendo così un centro unico di riferimento per tutta l'utenza portuale;
- h) esaminare la possibilità di rimodellare le scogliere per migliorare la dinamica relativa all'apporto litoraneo di sabbia da Nord a Sud;
- i) valutare la possibilità di destinare l'area portuale compresa tra il torrente Carrione ed il fosso Lavello, ad eccezione dell'area necessaria al realizzando raccordo ferroviario, al perseguimento di finalità che rispettino la vocazione turistica connessa alla nautica da diporto;
- l) rapportare le varie ipotesi pianificatorie esclusivamente alle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione portuale. Di concerto con il Comune di Carrara, potranno essere proposte soluzioni che riguardino anche aree limitrofe al demanio marittimo;
- m) far precedere lo studio delle soluzioni degli aspetti sopra elencati da una analisi qualificata, affidata a istituzioni indipendenti e di chiara fama, mirante ad individuare i profili esterni delle opere foranee che dovranno avere l'effetto di migliorare, ove possibile, l'attuale situazione relativa al trasporto litoraneo costiero.
Laddove non fosse possibile attuare quanto sopra le opere foranee pianificate dovranno tendere ad avere effetto neutro sulla costa adiacente il porto e sugli arenili ricadenti nei territori comunali di Carrara e Massa;
- n) stabilire la futura ubicazione di magazzini portuali prevedendone le dimensioni massime ammissibili.

Con delibera n. 42/99 dell'11.06.99 l'incarico di cui sopra è stato affidato ad un pool di professionisti con un impegno previsto di lire 148.000.000.

4. L'espansione dell'attività portuale.

Nel corso dell'anno 1998 si è riscontrato un leggero miglioramento della situazione generale dei traffici, rispetto all'anno precedente, si è infatti registrato un incremento delle merci movimentate del 4,74% (passando dai 3.013.811 di tonnellate del 1997 ai 3.156.708 del 1998) dovuto principalmente alle merci imbarcate aumentate del 16,94% a fronte delle merci sbarcate diminuite del 2,65%.

Nel 1999, al contrario, è possibile riscontrare una leggera flessione dei traffici, rispetto all'anno precedente, essendosi verificato un decremento delle merci movimentate del 3,07% (dovuto alle merci sbarcate che hanno subito un decremento del 7,95%, sebbene quelle imbarcate, al contrario abbiano evidenziato un miglioramento del 3,64%), passando dai 3.156.708 di tonnellate del 1998 ai 3.059.870 di tonnellate del 1999.

La indicata contrazione della movimentazione merceologica viene a segnalata all'attenzione dell'Autorità portuale e dell'Amministrazione vigilante, attesa la disciplina di cui all'art. 6, comma 8 e 10 della legge n. 84/1994, che dispone la soppressione delle autorità portuali nelle quali detta movimentazione merceologica - al netto delle rinfuse liquide sia stata inferiore a 3 milioni di tonnellate risultanti nel triennio 2001-2003.

Il numero delle navi approdate nel porto di Marina di Carrara è risultato in leggero incremento, passando dalle 816 del 1998 alle 826 del 1999, come pure il loro tonnellaggio passato dalle 2.240.169 TSN e 4.292.911 TSL del 1998 alle 2.306.983 TSN e 4.648.704 TSL.

Viene inoltre riconfermata la vocazione lapidea del porto di Marina di Carrara e l'internazionalità del traffico che vede una nettissima prevalenza del traffico estero sul traffico nazionale.

5. La gestione dell'apparato.

5.1. Il Segretariato Generale.

Il Segretariato Generale è composto dal Segretario generale e dalla Segreteria Tecnico-operativa.

Il Segretario Generale è stato nominato con delibera del Comitato Portuale n. 4/95 dell'1.12.1995 e riconfermato nell'incarico, alla scadenza del primo quadriennio, con delibera n. 68/99 del 16.12.1999. Terminerà il proprio mandato nel dicembre del 2003.

La spesa relativa al Segretario generale prevista nel contratto è stata di Lire 117.432.000 per il 1998 e di pari importo per il 1999.

5.2. La segreteria tecnico - operativa.

La Segreteria tecnico - operativa è attualmente composta da un contingente di 9 dipendenti in servizio. La pianta organica è stata adottata con delibera n. 48/97 in data 23.06.97 dal Comitato Portuale ed approvata, ai sensi dell'art.12, comma 2 lett. b) della Legge 84/94, dal Ministero dei trasporti e della navigazione in data 02.07.97.

Con delibera n. 57 del 22 10.1999 il Comitato Portuale ha approvato l'attuale Pianta Organica che prevede la seguente dotazione:

AREA CONTABILE - AMMINISTRATIVA	LIVELLO	DATA DI ASSUNZIONE
1) Responsabile area contabile	IX	16.02.98
1) Impiegato contabile amm.vo	V	23.02.98
1) Impiegato amm.vo	IV	28.10.97
AREA TECNICO - GIURIDICA	LIVELLO	DATA DI ASSUNZIONE
1) Responsabile area tecnica	VIII	non ancora assunto
1) Responsabile area manutenzione	VII	01.04.97
1) Responsabile area demanio e lavoro portuale.	VII	01.01.98
1) Impiegato tecnico amm.vo	V	10.02.98
AREA SEGRETERIA	LIVELLO	DATA DI ASSUNZIONE
1) Operatore terminale video	III	01.08.97
1) Operatore terminale video	III	03.11.97
1) Addetto tecnico - Amm.vo	III	01.01.98
TOTALE COMPLESSIVO PERSONALE	10	

Le assunzioni di cui sopra sono avvenute tutte per pubblico concorso, fatta eccezione di quelle relative ai III livelli effettuate per il tramite dell'Ufficio Provinciale del Lavoro.

Per quanto concerne, invece, la mobilità tra autorità portuali del personale in esubero si segnala che l'Autorità Portuale di Marina di Carrara, in carenza dell'emanazione, da parte del

Ministero dei trasporti e della navigazione, dei criteri generali per regolare tale istituto, ha proceduto, in collaborazione con l'Autorità Portuale di La Spezia, ad attuare un provvedimento di mobilità per un addetto tecnico-amministrativo risultante in esubero rispetto alle necessità di tale ultimo ente.

5.3. Il costo dell'apparato.

Il costo del personale:

Costo globale del personale

(in milioni di lire)		
	1998	1999
a) Stipendi ed altri assegni fissi		
Emolumenti fissi	475	475
Emolumenti variabili	49	51
Emolumenti al personale distaccato (personale militare)	0	0
Spese per viaggi e missioni	18	16
Spese per frequenza corsi	7	19
Oneri previdenziali ed assistenziali	135	107
Altri oneri per il personale	14	21
Totale - a	698	689
Variazioni %		
b) Benefici previdenziali		
Accantonamento trattamento fine rapporto	32	37
Totale - b	32	37
Totale Generale a+b	730	726

Incidenza percentuale del costo del personale

(in milioni di lire)				
	1998	%	1999	%
Costo del personale	730		726	
Su Entrate correnti	4.381	17%	4.015	18%
Su Spese correnti	2.843	25%	5.801	13%

Il costo dei beni di consumo e servizi

(in milioni di lire)

	1998	%	1999	%
Costo dei beni di consumo e servizi	1.832		4.250	
Entrate correnti	4.381	42%	4.015	120%
Spese correnti	2.843	64%	5.081	95%

L'impennata del costo dei beni di consumo e dei servizi registrata nel 1999 è imputabile al maggior impegno di spesa sostenuto per la manutenzione straordinaria (1.800 mln.) a causa del ritardo nella stipula della convenzione 1998, nonché all'affidamento dell'incarico per la progettazione dell'ampliamento del piazzale "Città di Massa" e del Piano regolatore portuale (£. 600 mln.), che avrebbero dovuto trovare più corretta allocazione tra le uscite in conto capitale.

6. I CONTROLLI

6.1. Il controllo del collegio dei revisori dei conti.

Il collegio dei revisori dei conti è stato nominato con decreto ministeriale datato 8 gennaio 1996 ed ha iniziato ad operare nel mese di aprile 1996; è composto da 3 componenti effettivi e da altrettanti supplenti.

Nel corso del 1998 il Collegio ha effettuato n. 4 verifiche trimestrali, come pure nel 1999.

Il compenso annuo lordo spettante ai Revisori dei Conti è stato determinato inizialmente con decreto ministeriale datato 09 febbraio 1996. Detto compenso è stato rideterminato con decorrenza 01.01.1998 con i seguenti importi annui lordi:

QUALIFICA	COMPENSO ANNUO LORDO 98 e 99
Presidente del Collegio	10.368.000
Revisore	8.640.000
Presidente supplente	2.073.600
Revisore supplente	1.728.000

6.2. La vigilanza ministeriale.

L'attività di vigilanza nei confronti dell'autorità portuale viene attuata attraverso:

- esame e approvazione dei documenti contabili (preventivi-consuntivi-note di variazione al bilancio);
- approvazione delle piante organiche di cui ormai tutti gli enti si sono dotati;

- approvazione delle delibere relative alla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, all'affidamento delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti dei servizi di interesse generale⁵;
- approvazione dei regolamenti di contabilità.

Per quanto riguarda questi ultimi va precisato che l'art. 6, comma 3, della predetta legge 84/94, prevedeva che la gestione patrimoniale e finanziaria delle Autorità Portuali fosse disciplinata da un regolamento di contabilità "approvato" dal Ministero dei trasporti e della navigazione di concerto con Ministero del tesoro.

In sede di interpretazione della norma in questione è stato chiarito, anche a mezzo pronuncia del Consiglio di Stato, che le singole Autorità Portuali debbono predisporre un proprio regolamento di contabilità, da sottoporre, poi, all'approvazione ministeriale.

Per effetto di tale pronuncia il Comitato portuale di Marina di Carrara, con delibera 104/97 in data 12 dicembre 1997 ha adottato il proprio regolamento di contabilità, inoltrato al Ministero dei trasporti e della navigazione per la successiva approvazione.

In data 30.10.98 l'Amministrazione vigilante ha restituito il suddetto regolamento approvato, previa adozione di alcune modifiche che sono state regolarmente recepite dallo stesso Comitato Portuale con successiva delibera n. 21/99 dell'8.4.99.

7. Gli andamenti gestori istituzionali.

7.1. Le entrate.

a) I proventi delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate (art. 13/1c e art. 28/6)

	1998	1999
IMPORTO ACCERTATO	951.845.800	873.223.000
IMPORTO RISCOSSO	867.933.040	771.522.710
RESIDUI ATTIVI	83.912.760	101.700.290

b) La contribuzione (art. 13/1d)

Nessun Ente ha contribuito alle entrate dell'Autorità Portuale di Marina di Carrara.

c) Altre entrate correnti (art. 13/1b; e)

Premesso che nessuna cessione di impianti è stata effettuata nel 98 e nel 99. E' stata, peraltro, deliberata la dismissione, mediante alienazione, di una gru di proprietà dello Stato

⁵ L'art. 8 bis, lett. i) del D.L. n. 457/97 (Legge n. 30/98) ha sottratto tali delibere all'approvazione ministeriale.

attualmente non utilizzata per le operazioni portuali, si precisa che le altre entrate correnti provengono da:

- Canoni demaniali.
- Canone per deposito merci e materiali in porto.
- Contributo forfetario per spese di istruttoria per rilascio autorizzazione ad operare in porto.
- Canoni per concessione di servizi di interesse generale.
- Canoni per concessioni ex art. 16 Legge 84/94.

Gli importi relativi a tali voci fatto eccezione dei canoni demanili, sono:

	1998	1999
IMPORTO ACCERTATO	276.851.833	75.465.380
IMPORTO RISCOSSO	89.935.833	74.517.380
RESIDUI ATTIVI	186.916.000	948.000

La riduzione registrata nel 1999 dei canoni derivanti dalle autorizzazioni ex art. 16 della Legge 84/94 è motivata dal fatto che nel corso del 1998 la Soc. Porto di Carrara S.p.A. non ha chiesto di usufruire delle riduzioni previste dalle disposizioni locali per le imprese che utilizzano i lavoratori ex soci della Compagnia portuale e sono dotate di mezzi tecnologicamente avanzati.

L'ammontare dei contributi statali conferiti dal Ministero dei lavori pubblici per effetto delle convenzioni stipulate è il seguente:

Anno 1998 £. 1.566.521.300

Anno 1999 £. 1.566.521.300

Quanto alle entrate in c/capitale nel 1998 il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha attribuito all'Autorità Portuale un contributo di lire 500.000.000 per l'intervento di dragaggio straordinario inserito nel piano previsto dalla Legge 30/98.

Nel 1999 un ulteriore assegnazione di 500.000.000 è stata decretata per tale esigenza.

Quanto alle entrate in conto capitale va ricordato che lo stesso Ministero (con D.M. 4 agosto 1999) ha adottato il "programma degli interventi e ripartizione delle risorse per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti ai sensi dell'art. 9, comma 1 della legge 30 novembre 1998, n. 413.

Lo stanziamento previsto per il porto di Marina di Carrara è stato di £. 20,22 miliardi articolato come indicato alla fine del paragrafo 2.3.

7.2. Attività concessoria.

7.2.1. Concessioni ex art. 18.

Nessuna nuova concessione è stata assentita nel porto di Marina di Carrara in attesa della emanazione del regolamento previsto dall'art. 18 della Legge 84/94, articolo che nel frattempo è stato modificato dalla legge 472/99 come già evidenziato nel capitolo 2.1.

Tale incertezza giuridica non appare essere stata di ausilio all'incremento della produttività portuale.

7.2.2. Concessioni di aree portuali per altri usi.

Altre concessioni di una qualche importanza esistenti nel porto sono quelle relative al Cantiere Navale che occupa oltre 80.000 mq., ed al Club Nautico che occupa oltre 23.000 mq. di specchi acquei ed aree a terra.

7.2.3. Concessioni demaniali marittime per usi turistico-ricreativi (L. n. 494/1993).

Non esistono nell'ambito portuale di Marina di Carrara concessioni per finalità turistica-ricreativa. Tuttavia nel corso del 1999 a seguito di apposito parere espresso dal Ministero dei trasporti e della navigazione è stato precisato il confine della circoscrizione portuale includendovi anche un'area attualmente utilizzata per finalità turistico - ricreativa.

Sono in corso le procedure per il trasferimento degli atti relativi dalla Capitaneria di porto all'Autorità portuale.

7.2.4. Concessioni demaniali marittime per altri usi.

Come emerge dai due prospetti che seguono la diminuzione della superficie concessa è diminuita nel 1999 del 12,7% rispetto all'anno precedente con una corrispondente contrazione (11,38%) delle entrate per canoni demaniali.

L'entrata media per mq. concesso, pari a £. 3.437 nel 1998, è aumentata nel 1999 a £. 3.489 e tuttavia l'ente dovrebbe ulteriormente attivarsi per assicurarsi una maggiore entrata per canoni, specie con riguardo alle concessioni finalizzate ad attività produttive, come la ristorazione e l'esercizio di bar, di falegnameria, cantieristica etc.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ELENCO DELLE CONCESSIONI DEMANIALI ASSENTITE IN AMBITO DEMANIALE PORTUALE DI MARINA DI CARRARA							
N. conc.	Concessionario	Estensione concessione	Attività svolta	Canone annuo 98	Canone annuo 99	Conten- zi- oso	Note
2	ASSOCIAZIONE NAZIONALE MARINAI D'ITALIA	- mq 509	Attività ricreativa	L. 920.000	L. 1.346.200	NO	Canone Ricognitorio
3	BERTI PAOLA	- mq 377	Ristorazione	L. 10.130.000	L. 12.074.000	NO	
4	BIANCHI FAUSTO	- mq 395	Falegnameria	L. 7.855.000	L. 8.360.000	NO	
5	CLUB NAUTICO	- mq 23.354	Sport velico	L. 59.625.000	L. 66.941.000	NO	Riduzione canone per attività sportiva
6	COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI S.P.A.	- mq 100	Posizionamento statua	L. 920.000	L. 1.084.650	NO	
7	CONTI FRANCO	- mq 240	Casa d'aste	L. 4.495.000	L. 8.184.000	NO	
8	DOMENICHINI GIOVANNI	- mq 889	Ritiro rifiuti	L. 12.745.000	L. 15.441.000	NO	
9	COMUNE DI CARRARA	- mq. 56.898	Strada pubblica	L. 6.170.000	L. 33.630.000	NO	Canone Ricognitorio
10	DOLCEZZE DAL MONDO S.n.c.	- mq 334	Ristorazione	L. 6.650.000	L. 11.944.000	NO	
11	EL PINGO S.a.s.	- mq 1950	Bar	L. 7.715.000	L. 9.264.000	NO	
12	ENEL S.p.A.	- mq 22 - ml 2.467 cavi interrati - ml 248 cavi aerei	Distribuzione energia elettrica	L. 1.945.000	L. 13.571.000	NO	
13	F.LLI GIACOMEL S.n.c.	- mq 511	Autocarrozzeria	L. 11.605.000	L. 14.033.000	NO	
14	GRUPPO ORMEGGIATORI E BATTELLIERI DEL PORTO Banchina Buscaioli -	- mq 538	Ormeggio e battellaggio	L. 3.775.000	L. 1.708.000	NO	
15	CIRCOLO PESCATORI SPORTIVI IL BOZZETTO	- mq 500	Ormeggio imbarcazioni	L. 1.718.000	L. 5.840.000	NO	
16	MARINA S.n.c.	- mq 39	Bar	L. 920.000	L. 920.000	NO	
17	MEDITERRANEO S.r.l.	- mq 9	Insegna pubblicitaria	L. 920.000	L. 920.000	NO	
18	MONTES YACHTS SERVICE S.r.l.	- mq 1.080	Rimessaggio imbarcazioni	L. 4.475.000	L. 4.253.000	NO	
19	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A.	- mq 80.379	Cantieristica	L. 186.255.000	L. 192.909.600	NO	

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

20	OMYA S.p.A.	- mq 65 - ml 1.204 tubazioni	Attività industriale	L. 1.910.000	L. 6.734.000	NO	
21	ORNIC NAUTICA S.r.l.	- mq 1.068,7	Officina imbarcazioni da diporto	L. 24.420.000	L. 24.157.000	NO	
22	PANZANI S.r.l.	- mq 56	Carpenteria	L. 5.430.000	L. 5.430.000	NO	
23	CORPORAZIONE DEI PILOTI	- mq 266,15	Pilotaggio	L. 2.750.000	L. 2.475.000	NO	
24	PORTO DI CARRARA S.p.A.	- mq 7.194	Esercizio Operazioni Portuali	L. 302.555.000	L. 116.897.000	NO	
25	PORTO FAST FOOD DI PAGLINI A. & C. S.a.s.	- mq 243	Bar	L. 920.000	L. 1.334.000	NO	
26	ROSSI LUIGI	- mq 640	Rimessaggio imbarcazioni	L. 15.990.000	L. 22.710.000	NO	
27	SIAD GAS TECNICI S.r.l.	- ml 31 tubazione	Distribuzione gas tecnici	L. 920.000	L. 920.000	NO	
28	SHELL ITALIA S.p.A.	- mq 377,50	Distributore carburanti	L. 920.000	L. 1.738.000	NO	
29	TELECOM ITALIA S.p.A.	- ml 703 cavi interrati - 15 box a muro - 3 cabine telefoniche	Servizio telefonico	L. 2.855.000	L. 5.528.894	NO	
30	VENE' ARMANDO BERTINI NINO	- mq 188	Deposito attrezzi da pesca per noleggio	L. 2.115.000	L. 5.056.000	NO	
31	NAUTICA FORZA SETTE DI MAGGIANI DIANORA	- mq 352	Negozio abbigliamento e rimessaggio imbarcazioni	L. 9.510.000	L. 11.810.000	NO	
32	SCIROCCO SOCIETA' COOPERATIVA A R.L.	- mq 390	Pesca professionale	L. 515.000	L. 1.170.000	NO	
33	ASSOCIAZIONE C.I.C.A. PESCA	- mq 4879	Rimessaggio ed alaggio imbarcazioni soci	L. 17.850.000	L. 18.165.844	NO	
34	GRUPPO PESCATORI SPORTIVI DI PONENTE	- mq 5770,64	Rimessaggio ed alaggio imbarcazioni soci	L. 20.680.000	L. 18.720.053	NO	
35	2 R E 3 C DI CIOLETTI ANDREA & C. S.A.S.	- mq. 113,91	sostare con un mezzogommato e mantenere una piattaforma per la vendita di prodotti alimentari	L. 7.405.000	L. 7.405.000	NO	
36	SOCIETA' ITALIANA PER IL GAS	- ml 1.585	Erogazione gas		L. 8.379.000	NO	
	TOTALI			L. 746.503.000	L. 662.203.241	EURO 341.999,43	

ENTRATE PER CANONI

ANNO 1998

	N.	Sup. conc. (mq)	£. per mq	Importo: entrate (acc in milioni)	Residui (in milioni)		
					comp.	Pregr.	TOT
Concessioni demaniali							
A1) portuali	35	217.335	3.437	747	54	2	56
B) Autorizzazioni alle operazioni portuali (art. 16)							
- numero massimo predeterminato (art. 16, c.7)	2						
numero di aut. rilasciate	2						
- di durata infraquadriennale (art. 8/3i)	1						
di durata ultraquadriennale (art. 9/3g)	1						

ANNO 1999

	N.	Sup. conc. (mq)	£. per mq	Importo: entrate (acc in milioni)	Residui (in milioni)		
					comp.	Pregr.	TOT
Concessioni demaniali							
A1) portuali	36	189.725	3.489	662	12	2	14
B) Autorizzazioni alle operazioni portuali (art. 16)							
- numero massimo predeterminato (art. 16, c.7)	2						
numero di aut. rilasciate	2						
- di durata infraquadriennale (art. 8/3i)	1						
di durata ultraquadriennale (art. 9/3g)	1						

N.B. La riduzione delle entrate per canoni demaniali, registrata nel 1999 è dovuta:

- al mancato utilizzo di un ampio piazzale da parte della Porto di Carrara s.p.a. in quanto detta area è stata interessata per tutto l'anno dai lavori di realizzazione del raccordo ferroviario;
- all'introduzione di un nuovo sistema di tariffe demaniali.

7.2.5. Servizi di interesse generale.

I servizi d'interesse generale affidati risultano essere i seguenti:

- a) Concessione per il servizio di rifornimento idrico - affidata a licitazione privata con decorrenza 1.01.1999 e scadenza 31.12.2001. I costi sostenuti ammontano a £. 5.000.000, sia per il 1998 che per il 1999.
- b) Concessione per il servizio di ritiro rifiuti - affidata mediante licitazione privata con decorrenza 1.01.1999 e scadenza 31.12.2001. I costi sostenuti ammontano a £. 13.160.000 per il 1998 e a £. 6.095.000 per il 1999.

7.3. Manutenzione delle parti comuni.

L'Autorità Portuale ed il Ministero dei LL.PP. hanno stipulato una convenzione per la manutenzione ordinaria (sottoscritta in data 25.08.1998) e valida per tre anni (1998 - 2000); per la manutenzione straordinaria, invece, la convenzione è stata sottoscritta singolarmente per ciascuno degli anni 1998 e 1999; per quest'ultimo in data 02.08.1999 con validità annuale.

Gli stanziamenti previsti ammontano, rispettivamente, a lire 564.051.300 per la manutenzione ordinaria ed a lire 1.002.470.000 per quella straordinaria.

Gli interventi di manutenzione ordinaria effettuati nel corso dell'anno appena concluso, sono emersi dal seguente prospetto, hanno comportato spese per 710,7 milioni, conseguendone una spesa sopportata dall'Ente in ragione di 146,67 milioni circa, sebbene l'art. 6, c. 1 della legge n. 84/1994 preveda un onere a carico dell'Amministrazione vigilante.

Anche per l'esecuzione di spese di straordinaria manutenzione l'Autorità ha sopportato nel 1999 una quota di spese eccedenti il finanziamento statale, benché di soli 24 milioni circa.

Ai fondi previsti nella convenzione stipulata con il Ministero dei Lavori Pubblici sono state imputate, oltre ai costi degli interventi, anche le spese di progettazione, le spese per la necessaria pubblicità delle gare e quelle eventuali per la direzione dei lavori; sono state imputate ai predetti fondi altresì le spese per i controlli, i campioni e per gli studi ed i rilievi preliminari relativi alle opere progettate e realizzate.

Quanto in particolare ai lavori di dragaggio, l'ente riferisce che dopo il dragaggio del passo di accesso al porto per 100.000 mc. di sabbia effettuato nel corso del 1997, con l'intervento del Servizio Escavazione Porti, è stata curata la redazione di una perizia per il rilievo dei fondali portuali che ha consentito di determinare con esattezza l'ulteriore quantitativo di materiale da dragare per portare tutto il bacino portuale ad una profondità di - 10.50 metri onde consentire l'effettivo pieno utilizzo delle banchine portuali.

Nel corso del 1998 sono stati eseguiti i rilievi di cui sopra ed effettuate le analisi necessarie per ottenere l'autorizzazione del Ministero dell'Ambiente al versamento in mare dei materiali da escavare ed è stato predisposto un piano generale di escavo.

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha attribuito al porto di Marina di Carrara con due decreti successivi, un contributo di 1.000.000.000 per le esigenze connesse al piano dei dragaggi straordinari previsto dalla Legge 30/98 e 413/98.

Nel corso del 1999 è stata autorizzata dal Ministero dell'Ambiente la deposizione in mare di 101.500 mc. di materiale, per il ripascimento dell'arenile di Marina di Carrara soggetto ad erosione. Al 31.12.99 sono stati dragati circa 69.000 mc. di materiali.

7.4. Il lavoro portuale.

Il rilascio delle autorizzazioni per l'attività di impresa, disciplinate con l'art. 16 della legge di riforma del settore, è stato regolato, in ambito locale, con l'ordinanza n. 16/97 del 19.12.97.

Il numero massimo delle autorizzazioni da rilasciare nel corso degli anni 1998 e 1999 è stato fissato in n. 2, escluse quelle relative alle operazioni condotte per conto proprio.

Le autorizzazioni rilasciate nel corso degli anni 1998/1999 sono state una per ogni anno.

I canoni sono valutati pari a £. 217.750.000 nel 1998 e £. 40.000.000 nel 1999.

La flessione dei suddetti introiti è riconducibile al fatto che nel 1998 la società Porto di Carrara S.p.A non ha richiesto la riduzione del canone riconosciuto per l'impegno di lavoratori portuali in esubero.

Nella specifica materia del lavoro portuale, l'Autorità non ha promosso la costituzione del Consorzio tra imprese, di cui agli artt. 16, 18 e 21 della Legge 84/94, a causa dell'attuale presenza di un'unica impresa portuale operante per conto terzi, come pure