

In proposito va detto, anzitutto, che i profili di studio e di intervento dell'Unione nel settore sono stati condizionati dalla preminenza degli aspetti economici e dalla finalità primaria di realizzare una zona di libero scambio, senza distorsioni nè impedimenti nella libera concorrenza che possano derivare da barriere doganali o da regimi giuridici o tributari fortemente diversificati.

L'attenzione dell'Unione si è così concentrata prevalentemente sugli aspetti economici, giuridici ed organizzativi della gestione dei porti e sulla disciplina delle modalità di erogazione dei servizi.

Gli interventi operativi - invero rari, frammentari e settoriali - e gli studi degli organismi dell'Unione in materia mirano prevalentemente ad una disciplina dei possibili interventi degli Stati che impedisca comportamenti diretti a creare condizioni ingiustamente preferenziali capaci di arrecare turbative al regime naturale di libera concorrenza.

Per tale fine, risulta ripetutamente affermata l'esigenza primaria di una armonizzazione delle diverse regolamentazioni nazionali in ordine ai criteri economici e giuridici da privilegiare, nonchè quella di una introduzione di forme di gestione sostanzialmente omogenee¹², che siano anche idonee a consentire un controllo sulle forme di finanziamento indiretto e sugli aiuti dello Stato o di Enti pubblici¹³. Va prevalendo, di contro, una crescente prudenza dell'Unione nell'intervenire sull'organizzazione dei porti e sulla indicazione degli obiettivi da raggiungere, così come sulla definizione di un modello organizzativo unico.

Tra le proposte comunitarie - sempre in tema di aiuti pubblici, libera concorrenza e limiti dell'ammissibilità di finanziamento alle opere portuali - è

¹² In relazione alla riforma di cui alla legge n. 84 del 1994 va ricordata la specifica risoluzione del Parlamento europeo del 12 marzo 1993 (pubblicata nella G. U. delle Comunità europee del 26 aprile 1993) nella quale, con riguardo ai porti italiani, si è evidenziata l'esigenza che il Governo italiano provvedesse ad una nuova definizione delle funzioni dell'Autorità portuale preposta alla gestione dei porti.

¹³ E ciò sempre al fine di evitare che determinino turbative della concorrenza o forme di concorrenza sleale. (Si veda relazione eseguita nel luglio 1993 per incarico della Direzione generale della ricerca su richiesta della Commissione per i trasporti ed il turismo del Parlamento europeo).

anche da prendere atto dell'importante tentativo operato¹⁴ di distinguere tra infrastrutture di accesso e difesa¹⁵, infrastrutture portuali¹⁶ e sovrastrutture portuali¹⁷; e ciò in quanto, fermo restando il principio secondo il quale tutti i costi connessi alle opere portuali debbono gravare sugli utenti dei servizi di trasporto, viene consentito che organismi appositamente costituiti¹⁸ (autorità) provvedano alla costruzione ed al finanziamento delle sole infrastrutture portuali.

In definitiva, il principio fondamentale tutelato risulta essere quello della sana gestione imprenditoriale, contro ogni forma preclusiva, ostativa o tale da alterare il regime di libera concorrenza. In tale contesto non è da ritenere ammissibile alcuna forma diretta o indiretta di finanziamento pubblico a fondo perduto (con la sola deroga dei contributi destinati a promuovere lo sviluppo di regioni o scali posti in situazioni penalizzanti)¹⁹.

A conferma dei suesposti indirizzi, è da prendere atto, in materia di lavoro portuale, della decisione della Commissione della Comunità europea del 21 ottobre 1997 che ha dichiarato incompatibile con gli artt. 86 e 90 del trattato l'art. 17 della legge n. 84 del 1994; in ossequio a tale pronuncia è stata emanata la legge 30 giugno 2000, n. 186, che ha modificato gli artt. 14 e 16 della legge di riordino e sostituito integralmente l'art. 17, ridisciplinando la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese autorizzate a svolgere le operazioni portuali e alle imprese concessionarie di aree e

¹⁴ Si veda documento di sintesi della citata relazione eseguita nel luglio 1993 per incarico della Direzione generale della ricerca su richiesta della Commissione per i trasporti ed il turismo del Parlamento europeo.

¹⁵ Servono a consentire l'accesso marittimo e terrestre all'area portuale e sono tra esse ricomprese canali navigabili, chiuse, dighe e frangiflutti.

¹⁶ Sono opere civili poste all'interno dell'area portuale e costituite da posti di fonda, canali, cantieri, rete stradale e ferroviaria.

¹⁷ Sono ricomprese in tale categoria magazzini, officine, uffici, attrezzature mobili o fisse destinate ai servizi.

¹⁸ Da ciò risulterebbe anche più agevole l'osservazione del "tasso interno di rendimento per la valutazione di ogni investimento a livello portuale".

¹⁹ Si veda cit. relazione del luglio 1993, Sintesi, pag. 21, laddove si afferma anche che è interesse primario impedire gli aiuti che finiscano per coprire una amministrazione carente o pratiche lavorative inefficienti.

banchine; le stesse devono essere previamente insediate secondo procedure accessibili sia alle imprese italiane sia a quelle comunitarie.

3. La struttura e l'apparato organizzativo. Il personale

L'Autorità portuale di Ravenna è - come già ricordato - struttura organica nuova che non ha dovuto affrontare le problematiche del passaggio dalla precedente alla più recente disciplina della organizzazione portuale, in quanto è stata istituita dal citato art. 6, comma 1, della legge n. 84 del 1994 quale ente di diritto pubblico, titolare delle sole funzioni pubblicistiche e non delle attività imprenditoriali che, nella relativa area di intervento, sono svolte esclusivamente da privati. La stessa è dotata di autonomia amministrativa²⁰ - fatta salva la vigilanza del Ministero dei trasporti e della navigazione - nonchè di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge di riordino e successive modificazioni ed integrazioni

In tale veste l'Ente ha, quindi, operato nel periodo in riferimento, avvalendosi dell'assetto ordinamentale normativamente fissato, che si articola nel Presidente, nel Comitato portuale, nel Segretariato generale e nel Collegio dei revisori.

L'incarico di Presidente, per il quale era intervenuta la prima nomina con il decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione 31 luglio 1995, è stato riconferito, alla scadenza quadriennale normativamente stabilita, con d.m. 8 ottobre 1999²¹, sulla base delle designazioni pervenute dal Comune, dalla Provincia e dalla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Ravenna, d'intesa con la Regione Emilia Romagna, e previ pareri favorevoli resi (ai sensi della legge n. 14 del 1978) dalle competenti Commissioni della Camera e del Senato.

²⁰ In tali termini dispone l'art. 6, comma 6, della legge n. 84 del 1994 nel testo sostituito dal D.L. n. 457 convertito nella legge n. 30 del 1998.

²¹ La nomina è disciplinata dal comma 1 dell'art. 8 della legge di riordino.

Il Comitato portuale²², costituito una prima volta il 15 dicembre 1995, si è rinnovato - dopo la scadenza, intervenuta al termine del quadriennio, dei membri non di diritto nominati il 15 settembre 1995 - e si è nuovamente insediato il 4 novembre 1999²³.

Nel dare atto della tempestività del completamento delle procedure di nomina e di costituzione degli organi di vertice dell'Ente, la Corte osserva ancora una volta²⁴ che l'assetto organizzativo delineato per le Autorità portuali - così come disciplinato dall'art. 8 e seguenti della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni ed integrazioni - appare improntato a criteri notevolmente dissonanti da quelli desumibili dalla normativa vigente per il sistema degli enti pubblici, in particolare per quel che riguarda la separazione delle funzioni di indirizzo e governo da quelle di gestione; tale distinzione per le Autorità portuali non si realizza, risultando accentrate nell'organo monocratico presidenziale quelle di maggior rilievo.

Pur nella consapevolezza della espressa deroga disposta - nei confronti delle Autorità portuali - dall'art. 6 della legge 84²⁵, con riferimento al D. L.vo n. 29 del 1993 e successive modificazioni ed integrazioni (oltreché alla legge n. 70 del 1975), resta, comunque, dubbia la fondatezza logico-giuridica dell'attuale organizzazione delle Autorità portuali, anche in relazione ai principi più di recente affermati dal D. L.vo n. 419 del 1999²⁶, per il sistema degli enti pubblici nazionali.

²² La composizione ed il procedimento di nomina sono regolamentati dall'art. 9 della legge di riordino.

²³ A tale data non erano pervenute le sole designazioni dei rappresentanti di cui all'art. 9, comma 1, lett.i, punto 6, e lett. I-bis della legge n. 84 del 1994 (rappresentanti degli autotrasportatori operanti nell'ambito portuale e imprese ferroviarie operanti nei porti), ed il Presidente ha dato atto - così come normativamente previsto - della valida costituzione dell'organo.

²⁴ La Sezione controllo Enti pubblici si è in precedenza diffusamente soffermata sulla problematica (cfr. in particolare la citata relazione sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Napoli per gli esercizi 1996-1998, capit. 2).

²⁵ Il testo della norma è stato modificato dal decreto legge n. 536 del 1996 convertito nella legge n. 647 del 1996.

²⁶ E' il decreto che disciplina, in attuazione degli artt. 11 e 14 della legge n. 59 del 1997, il riordinamento degli enti pubblici nazionali.

Ciò posto, si ribadisce che il Presidente delle Autorità è titolare di un ampio complesso di attribuzioni²⁷ di notevole incisività, seppur caratterizzate da una certa disomogeneità; ha la rappresentanza dell'Autorità portuale, presiede il Comitato portuale e provvede al coordinamento delle varie attività che si svolgono nel porto; è titolare di poteri autoritativi ed autorizzativi in materia di operazioni portuali e concessioni di aree e banchine (di durata inferiore a 4 anni); si atteggia quale organo propositivo per una serie di funzioni (piano operativo triennale, piano regolatore portuale, schema di bilancio preventivo e consuntivo, trattamento segretario generale e recepimento accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa etc.); è organo autonomamente deliberante per numerose altre concernenti l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo, la sicurezza della navigabilità, la promozione dell'istituzione del lavoro portuale etc. ; esercita ogni altra competenza che non sia normativamente attribuita agli altri organi dell'Autorità portuale²⁸.

Il Comitato portuale è l'organo deliberativo dell'Ente cui è normativamente²⁹ demandato, tra l'altro, di approvare il piano operativo triennale (POT), di adottare il piano regolatore portuale, di approvare la relazione annuale sulle attività (da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero vigilante), il bilancio preventivo, le note di variazione, il conto consuntivo, ed il regolamento di contabilità da inviare al Ministero dei trasporti e della navigazione³⁰; gli spetta altresì di deliberare sugli atti propositivi del Presidente in materia di autorizzazioni e concessioni di cui agli artt. 16 e 18 della legge n. 84/94 di durata superiore a 4 anni, sulla nomina e l'eventuale revoca del Segretario generale, sull'organico della Segreteria tecnico-operativa e sul recepimento dei relativi accordi contrattuali etc.; esprime al Presidente i pareri previsti dall'art. 8, comma 3,

²⁷ Cfr. art. 8 della legge di riordino e successive modificazioni ed integrazioni.

²⁸ Così dispone l'art. 8 bis del decreto legge n. 457 del 1997, convertito nella legge n. 30 del 1998, che ha integrato l'art. 8, comma 3, della legge di riordino.

²⁹ Cfr. art. 9 della legge n. 84/94.

lettere h) ed i) della legge di riordino, allorchè lo stesso esercita i poteri di amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ed adotta gli atti autorizzativi e concessivi di cui agli artt. 16 e 18 della medesima legge.

Considerazioni analoghe circa la peculiarità della configurazione organica valgono per il Segretariato generale³¹ - articolantesi nel Segretario generale e nella struttura di supporto costituita dalla segreteria tecnico-operativa - che è apparato in parte assimilabile, nel vertice, alla dirigenza degli altri enti pubblici non economici; a differenza di questa, però, il Segretario generale non ha attribuzioni gestorie di rilevanza esterna - a parte il compito di curare i rapporti, ai fini del coordinamento delle rispettive attività, con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali - provvedendo agli adempimenti necessari al funzionamento dell'Ente ed alle attività istruttorie ed esecutive connesse all'esercizio delle competenze del Presidente e del Comitato portuale.

In disparte tali considerazioni d'ordine tecnico-formale sulla atipicità dei compiti, è da dire, per Ravenna, che anche la funzione di Segretario generale, è stata tempestivamente attribuita, dapprima, subito dopo l'istituzione dell'Autorità portuale, con deliberazione del Comitato portuale del 19 gennaio 1996³², e successivamente³³ con deliberazione n. 51 del 4 novembre 1999. L'incarico, che comporta anche l'attribuzione al prescelto della qualifica di dirigente, è stato conferito per quattro anni³⁴ e richiede l'impegno esclusivo, con la sola eccezione degli incarichi ammessi dal C.C.N.L.³⁵. Il trattamento retributivo lordo annuo è stato fissato in Lit. 160 milioni.

³⁰ Tale competenza, stabilita dal D.L. n. 457 del 1997, che ha integrato con la lettera n-bis) il comma 3 dell'art. 9 della legge n. 84, è previsto si eserciti su proposta del Presidente.

³¹ Cfr. artt. 7 e 10 della legge n. 84 del 1994.

³² Su tale nomina si è già riferito nella precedente citata relazione per gli esercizi 1995 e 1996, pag. 22.

³³ A seguito delle dimissioni presentate dal Segretario *pro tempore* in data 4 novembre 1999.

³⁴ Così come previsto dall'art. 10 della legge n. 84 del 1994.

³⁵ Dei dirigenti di aziende industriali del 3 ottobre 1989, integrato dall'accordo economico del 18 febbraio 1992 e successivi rinnovi.

Anche l'assetto della Segreteria tecnico-operativa si è stabilizzato con la definizione di una nuova pianta organica, approvata dal Comitato portuale con delibera n. 7 del 28 gennaio 1999³⁶ e con il graduale completamento delle assunzioni³⁷.

Il Collegio dei revisori³⁸, quarto organo contemplato dall'art. 7 della legge di riordino, è stato rinnovato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 18 dicembre 1999, per il quadriennio 1999-2003³⁹.

Per quanto riguarda gli emolumenti ed i compensi previsti per gli organi, in aggiunta a quanto riferito nella precedente relazione, si precisa che l'indennità di carica del Presidente, con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 10 luglio 1997, è stata rapportata all'importo equipollente al trattamento economico del Segretario generale maggiorato del 30 %; l'indennità dei componenti del Collegio dei revisori⁴⁰, con D.M. 31 dicembre 1997 è stata aumentata del 44%.

Ai componenti del Collegio dei revisori e del Comitato portuale compete un gettone di presenza riconfermato nell'importo di 250 mila lorde con delibera n. 58 del 2 dicembre 1999 del Comitato portuale⁴¹.

³⁶ La precedente pianta organica era stata stabilita con delib. del Comitato n. 8 del 22 febbraio 1996.

³⁷ Per gli elementi relativi alla struttura si rinvia alla successiva parte del paragrafo sul "personale".

³⁸ La composizione e la nomina sono disciplinate dall'art. 11 della legge n. 84 del 1994.

³⁹ Il precedente Collegio, come riferito nella precedente relazione della Corte, venne nominato con D.M. 27 novembre 1995.

⁴⁰ Con D.M. 6 febbraio 1996 gli emolumenti da corrispondere al Collegio erano stati fissati in Lit. 7.200.000 annui lordi per il Presidente, in Lit. 6.000.000 per i componenti effettivi ed in Lit. 1.200.000 per i componenti supplenti.

⁴¹ Non risulta ancora emanato il decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione che, secondo quanto previsto dall'art. 7 della legge di riordino, avrebbe dovuto predeterminare i limiti massimi entro i quali il Comitato portuale ha il potere di fissare la misura dei gettoni di presenza.

Il personale dell'Ente è incardinato - come in precedenza ricordato - nella Segreteria tecnico-operativa, la cui pianta organica era stata stabilita in 23 unità con delibera n. 8 del 22 febbraio 1996 del Comitato portuale, che ha anche provveduto ad una organizzazione degli uffici e delle competenze⁴².

Con delibera n. 7 del 28 gennaio 1999, il medesimo Comitato, sentito il Segretario generale ed il Ministero dei trasporti e della navigazione⁴³, ha disposto la modifica della dotazione organica, con una nuova articolazione degli uffici ed una più razionale distribuzione del personale, in relazione anche ai nuovi compiti di cui alla legge n. 647 del 1996.

Il nuovo assetto prevede una pianta organica⁴⁴ di 33 unità distribuite in sei sezioni e in una struttura di servizi comuni soggetti direttamente alla Presidenza ed alla direzione.

Dal prospetto che segue risulta il rapporto tra dotazione organica - comprensiva anche del posto di Segretario generale - e contingente effettivamente in servizio, al 31 dicembre di ciascun anno, nel triennio 1997-1999:

1997		1998		1999	
dot.org.	pres.	dot.org.	pres.	dot.org.	pres.
24	16	24	22	34	23

Il rapporto di lavoro del personale della segreteria, di natura privatistica⁴⁵, è disciplinato dalle disposizioni del "contratto unico nazionale di riferimento" per i lavoratori dei porti e cioè dal C.C.N.L. stipulato

⁴² Si veda, al riguardo, la citata relazione della Corte dei conti per gli esercizi 1995-1996, pag. 22.

⁴³ Il Dicastero con nota del 3 aprile 1997 ha espresso avviso favorevole alle modifiche proposte, in relazione alle esigenze di funzionalità e tenendo conto delle disponibilità di bilancio.

⁴⁴ La nuova pianta organica risulta approvata dal Ministero vigilante con nota del 24 febbraio 1999.

⁴⁵ Con decreto del Ministro dei trasporti 7 ottobre 1996 - già ricordato nella precedente relazione al Parlamento - si sono determinati i criteri generali che regolano i rapporti di lavoro dei dipendenti delle Autorità portuali.

dall'Associazione rappresentativa delle Autorità portuali per la parte datoriale e dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative del personale dipendente per la parte sindacale. Nel periodo in esame ha avuto effetto il contratto relativo al quadriennio 1996-2000, recepito dall'Autorità con delibera del Comitato portuale n. 52 dell'11 dicembre 1996. Di recente, con delibera n. 39 del 21 settembre 2000 è stato recepito il nuovo contratto unico di cui al protocollo d'intesa del 27 luglio 2000.

I principali elementi della spesa per il personale nel periodo 1997-1999, i relativi costi globali ed individuali e l'incidenza degli stessi nel bilancio dell'ente sono riportati nelle tabelle 1, 2 e 3 che seguono.

COSTO PERSONALE

TAB. N. 1

(in milioni di lire)			
	1997	1998	1999
A) STIPENDI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
- Emolumenti fissi al personale dipendente	605	922	1.014
- Emolumenti variabili al personale dipendente	4	29	90
- Indennità e rimborso spese per missioni	10	32	32
- Oneri previdenziali ed assistenziali	286	360	387
TOTALE A (Costo retributivo)	905	1.343	1.523
B) BENEFICI SOCIALI E ASSISTENZIALI			
- Corsi per il personale	2	4	31
- Accantonamento trattamento fine rapporto	41	62	67
- Altri oneri per il personale	39	81	156
TOTALE B	82	147	254
TOTALE GENERALE (A + B)	987	1.490	1.777
- Compensi per lavoro straordinario prestato da personale militare della locale Autorità Marittima	8		

COSTO RETRIBUTIVO MEDIO INDIVIDUALE

TAB. N. 2

(in milioni di lire)

	Costo globale personale	Unità personale	Costo medio individuale (1)	Variazione % (2)
1997	905	16	56,56	=
1998	1.343	22	61,04	+7,93
1999	1.523	23	66,21	+8,47

1) Costo retributivo medio individuale: rapporto tra il costo globale ed il numero delle unità in servizio.

2) Variazioni rispetto all'esercizio precedente.

INCIDENZA PERCENTUALE DEL COSTO DEL PERSONALE

TAB. N. 3

(in milioni di lire)

	1997	%	1998	%	1999	%
- Costo del personale	987		1.490		1.777	
- Entrate correnti	10.660	9,26	11.552	14,90	11.022	16,13
- Spese correnti	5.631	17,53	5.997	24,85	7.205	24,67
- Spese gestione	4.410	22,39	4.193	35,54	4.826	36,83
- Entrate proprie dell'Autorità Portuale	4.517	21,86	5.082	29,32	5.005	35,51

I dati più significativi che emergono sono:

- il costo retributivo unitario lordo⁴⁶ passa dai circa 56 milioni del 1997 ai 66 milioni del 1999, con un incremento percentuale di 8 punti per il 1998 e di 8,5 punti per il 1999 da porre in relazione preminentemente con gli aumenti derivanti dal C.C.N.L.;
- il costo globale del personale (o costo del lavoro)⁴⁷, considerato nei livelli a regime del 1998 e 1999, costituisce per ciascun anno circa un quarto delle spese correnti; l'incidenza percentuale sulle entrate correnti - diminuite nella consistenza nell'ultimo anno - è in tendenziale aumento e supera il 16 %, con una crescita di circa 3 punti nel triennio.

Sporadica ed irrilevante è, infine, divenuta l'utilizzazione di personale assunto con contratto a termine, cui nel periodo precedente, in mancanza, di personale di ruolo si era fatto ricorso⁴⁸.

A tal riguardo va dato atto della circostanza che il Ministero dei trasporti, in relazioni a talune osservazioni della Corte in tema di personale⁴⁹, ha segnalato⁵⁰ - previa acquisizione di elementi presso l'Autorità - che l'Ente "non ha più personale precario in organico" e che sta procedendo a coprire i posti della dotazione organica con procedure di selezione del personale, in ossequio alle disposizioni di cui all'art. 23 della legge n. 84 del 1994.

⁴⁶ Comprensivo anche del trattamento accessorio e degli oneri previdenziali ed assistenziali.

⁴⁷ Tale onere si distingue dal costo del personale in senso proprio (cioè dalle spese retributive al lordo dei contributi a carico dell'Amministrazione), in quanto comprende, in aggiunta, tutte le ulteriori spese a carattere non retributivo, relative a provvidenze a favore del personale, miranti comunque a "remunerare" in senso lato la prestazione lavorativa del personale dipendente.

⁴⁸ Si tratta di personale di III, IV, V e VI livello, tecnico e di concetto, assunto trimestralmente - con possibilità di una sola proroga trimestrale - che nelle more delle procedure concorsuali è stato utilizzato nel biennio 1996-1997 per supportare la segreteria. Il numero massimo di unità utilizzate, ripartitamente nel periodo, è stato 8.

⁴⁹ Si veda cit. relazione sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Ravenna per gli es. 1995-1996, pagg. 17 e 42.

⁵⁰ Con nota in data 28 maggio 1998.

4. I compiti istituzionali, la programmazione e l'attuazione degli interventi

Alle Autorità portuali sono attribuiti⁵¹ compiti di:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali⁵² e delle altre attività commerciali ed industriali, esercitate nei porti con poteri di regolamentazione ed ordinanza⁵³;
- manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale⁵⁴, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale⁵⁵.

Si tratta, quindi, di un complesso di funzioni in parte eterogenee (poteri autoritativi diretti a disciplinare la utilizzazione del porto, attività di diritto privato manutentorie dei beni e delle attrezzature, attività amministrative connesse all'esercizio delle attività commerciali dei privati etc.) poste tutte comunque a garanzia di interessi generali o collettivi, che sono alla base della scelta della configurazione pubblica dell'ente voluta dal legislatore.

Dalle relazioni annuali sull'attività, previste dall'art. 9, 3° comma, lett. c), della legge n. 84 del 1994 e che sono state puntualmente predisposte dall'Autorità portuale ed inviate al Ministero vigilante, emerge compiutamente quella che è stata la consistenza dell'attività medesima nelle

⁵¹ Artt. 1 e 6 della legge n. 84 del 1994 e successive modificazioni ed integrazioni. I compiti sono attribuiti "in conformità agli obiettivi di cui all'art. 1" e cioè dell'attuazione del piano generale trasporti e dell'adozione e modifica dei piani regionali trasporti.

⁵² "...di cui all'art. 16, comma 1..." della legge di riordino (art. 6, comma 1, lett. a) della legge n. 84 del 1994).

⁵³ "...anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'art. 24..." della legge n. 84 (art. 6, comma 1, lett. a) della medesima legge n. 84 del 1994).

⁵⁴ "...ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima Amministrazione" (art. 6, comma 1, lett. b) legge n. 84/94).

⁵⁵ "...non coincidenti nè strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1, individuati con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione..." (art. 6, comma 1, lett. c) della legge 84).

varie categorie in cui si articola, e precisamente: a) operativa, di pianificazione e sviluppo del porto; b) promozionale; c) di gestione dei servizi di interesse generale; d) di manutenzione; e) di gestione del demanio marittimo.

Per tale complesso di compiti, si pone, nella vigente disciplina normativa, un'esplicita esigenza di programmazione, che viene soddisfatta con la predisposizione del Piano operativo triennale⁵⁶(POT), soggetto a revisione annuale, che espone le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati.

Sui contenuti del primo POT dell'Autorità di Ravenna, approvato con delibera del Comitato portuale del 15 aprile 1996 ed aggiornato con successiva delibera del 26 settembre 1997, si è riferito nella precedente relazione al Parlamento⁵⁷, ponendo in luce come lo stesso, nato insieme all'Autorità stessa, mirasse a "colmare un difficile differenziale di interventi infrastrutturali, di collegamenti con l'entroterra, di capacità di iniziativa logistica e promozionale" ai fini del potenziamento della realtà portuale e del rilancio economico di Ravenna.

Degli interventi programmati si specificano nel quadro riassuntivo⁵⁸ che segue quelli attuati e in corso di attuazione o per i quali siano stati già individuati i finanziamenti.

⁵⁶ Proposto dal Presidente ed approvato dal Comitato portuale, secondo quanto previsto dall'art. 9, 3° comma, lett. a).

⁵⁷ Cfr. citata relazione al Parlamento per gli esercizi 1995-1996, pagg. 13 e segg.

⁵⁸ Il quadro è tratto dal nuovo P.O.T. per gli anni 2000-2002.

1. STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE DEL P.O.T. 96-98

N.	Rif.	OGGETTO	IMPORTO	Interventi conclusivi	Interventi in corso	Appalti in corso	Interventi con spesa impegnata e progetti in corso	Interventi finanziati con progetto in corso (*)
1		Servizio pulizia specchi acquei - esercizi 199-2000	L. 397.744.000		•			
2		Servizio pulizia banchine - esercizi 1999-2000	L. 350.200.000		•			
3		Servizio manutenzione impianti elettrici - esercizi 1999-2000	L. 360.000.000		•			
4		Affidamento quadriennale in concessione del servizio di ritiro e smaltimento dei rifiuti provenienti dalle navi	Servizio generale oneroso per l'utenza (art. 6, c.1, lett. c), legge 84/94)		•			
5		Manutenzione piano stradale e ferroviario darsena di città	L. 297.093.000	•				
6		Manutenzione passerelle, corrimano nonché parabordi in darsena di città	L. 140.374.000	•				
7		Manutenzione piazzale antistante dogana	L. 85.000.000	•				
8		Servizio di manutenzione opere stradali e marittime - esercizi 2000-2001				•		
9		Manutenzione straordinaria banchine in destra canale	L. 1.955.000.000	•				
10		Manutenzione straordinaria molo San Filippo	L. 298.000.000	•				
11		Manutenzione straordinaria banchine in sinistra canale	L. 1.450.000.000	•				
12		Manutenzione straordinaria per il ripristino della navigabilità del canale Piombone	L. 1.200.000.000	•				
13		Manutenzione straordinaria delle torri faro in darsena San Vitale	L. 870.000.000	•				
14		Manutenzione straordinaria della banchina di attracco traghetto - lato Marina di Ravenna	L. 850.000.000		•			
15		Manutenzione straordinaria per l'adeguamento del canale Baiona ai fini della sicurezza	L. 4.940.935.000			•		
16		Manutenzione straordinaria pontile molo sud	L. 385.000.000		•			