

**ATTI PARLAMENTARI**

**IV LEGISLATURA**

---

**CAMERA DEI DEPUTATI** <sup>Doc. XIII</sup>  
<sub>N. 1</sub>

---

# **RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI AL PARLAMENTO**

*sulla gestione finanziaria degli enti sottoposti a controllo in applicazione  
della legge 21 marzo 1958, n. 259*

**VOLUME XXXVI**

**ENTE AUTONOMO DEL PORTO DI NAPOLI**

**(Esercizio 1961-62)**

---

*Presentata alla Presidenza il 22 gennaio 1964*

---

PAGINA BIANCA

## INDICE

---

Determinazione della Corte dei conti n. 246 del 6 novembre 1963 . . . . .	<i>Pag.</i>	5
Relazione della Corte dei conti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'esercizio 1° luglio 1961-30 giugno 1962 dell'Ente autonomo porto di Napoli . . . . .	»	6

### *DOCUMENTI ALLEGATI:*

Bilancio consuntivo esercizio 1961-62 . . . . .	»	15
Il porto di Napoli e l'attuale politica economica – Relazione del Presidente al Consiglio di amministrazione . . . . .	»	59
Relazione del Consiglio di amministrazione al consuntivo dell'esercizio 1961-62 . . . . .	»	97
Relazione del Collegio dei revisori dei conti . . . . .	»	103

PAGINA BIANCA

---

---

*Determinazione n. 246*

## LA CORTE DEI CONTI

### IN SEZIONE DEL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DEGLI ENTI A CUI LO STATO CONTRIBUISCE IN VIA ORDINARIA

nell'adunanza del 6 novembre 1963;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 20 luglio 1961, con il quale l'Ente autonomo del Porto di Napoli è stato sottoposto al controllo della Corte dei conti;

visto il conto consuntivo dell'Ente suddetto, relativo all'esercizio finanziario 1961-62, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei revisori trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

vista la pronuncia su tale conto, resa il 22 febbraio 1963 dal Ministero della marina mercantile, cui compete la vigilanza sull'Ente:

esaminati gli atti;

udito il relatore e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per l'esercizio 1961-62;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del conto consuntivo — corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

#### DETERMINA

di comunicare alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme col conto consuntivo per l'esercizio 1961-62 — corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — dell'Ente autonomo del Porto di Napoli, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

IL RELATORE

*f.to Veca*

IL PRESIDENTE

*f.to Carbone*

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE  
FINANZIARIA DELL'ESERCIZIO 1° LUGLIO 1961 - 30 GIUGNO 1962  
DELL'ENTE AUTONOMO DEL PORTO DI NAPOLI

L'Ente Autonomo del Porto di Napoli, con sede in Napoli, è stato costituito con legge 6 maggio 1940, n. 500 pubblicata sulla G. U. del 7 giugno 1940. Detta legge è stata poi modificata ed integrata con Decreto del Capo Provvisorio dello Stato del 25 dicembre 1946 e col Decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato n. 1423 del 25 settembre 1947.

L'Ente è istituto di diritto pubblico, con personalità giuridica propria ed è soggetto alla vigilanza del Ministero della marina mercantile.

La durata dell'Ente è fissata in 30 anni a decorrere dall'entrata in vigore della legge costitutiva.

I compiti dell'Ente, stabiliti dalla legge istitutiva, consistono essenzialmente (oltre quelli di amministrare i fondi e proventi assegnatigli):

- 1) nell'esplicare funzioni di regolamentazione e determinazione delle tariffe, con l'assistenza di un Consiglio del Lavoro, sia nei riguardi dei lavoratori che degli imprenditori, secondo le norme stabilite dall'apposito regolamento;
- 2) nel gestire, nell'ambito della propria giurisdizione, i beni di demanio marittimo con facoltà di stabilire le condizioni di esercizio degli stabilimenti formanti oggetto di concessione demaniale e le tariffe dei servizi che tali stabilimenti rendono al pubblico;
- 3) nel provvedere alla manutenzione e riparazione degli impianti portuali (esclusi quelli ferroviari);
- 4) nel provvedere alla gestione diretta dei mezzi meccanici per il movimento delle merci od alla gestione diretta della stazione marittima per i passeggeri;
- 5) nel provvedere allo studio e adozione dei provvedimenti atti a favorire lo sviluppo dei traffici del porto e lo sviluppo commerciale ed industriale del retroterra in relazione ai detti traffici;
- 6) nell'agevolare il traffico aereo in armonia col traffico marittimo;
- 7) nel promuovere d'accordo con le F. S. il miglioramento dell'attrezzatura ferroviaria nell'ambito del porto;
- 8) nel coordinare l'attività degli uffici pubblici che attendono a servizi interessanti il porto e nel raccogliere, elaborare, pubblicare dati e notizie interessanti la vita ed il movimento economico del porto.

Inoltre, l'art. 3 della legge istitutiva concede all'Ente la facoltà di assumere la gestione diretta dei magazzini anche se in regime di depositi franchi o magazzini generali.

L'Ente può anche predisporre piani di massima relativi a nuovi arredi ed a nuove opere portuali promovendone l'esecuzione ed anche eseguendo direttamente quei lavori, cui potesse provvedere con le proprie disponibilità finanziarie.

L'art. 4 della legge istitutiva stabilisce poi che lo Stato cede all'Ente, per tutta la sua durata, l'uso gratuito delle aree, delle opere, degli edifici, dei macchinari, degli attrezzi e dei mobili di sua spettanza, che esistono nel territorio di giurisdizione dell'Ente medesimo.

Per svolgere i compiti stabiliti dalla legge istitutiva, l'Ente dispone di speciali proventi, contributi e soprattasse, che verranno specificati più innanzi nelle « Fonti di entrata ».

Sono organi dell'Ente:

- il Presidente;
- il Consiglio di amministrazione;
- il Comitato direttivo.

Il Presidente è nominato con decreto Presidenziale su proposta del Ministro per la marina mercantile. Egli dura in carica 4 anni e può essere riconfermato. Vice Presidente di diritto è il Direttore marittimo di Napoli.

Il Presidente rappresenta legalmente l'Ente, sovrintende a tutti i servizi, convoca e presiede il Consiglio di amministrazione e il Comitato direttivo. Provvede alla esecuzione delle

disposizioni degli organi collegiali e per l'attuazione dei servizi di competenza dell'Ente, può adottare ordinanze e chiedere, ove occorre, l'assistenza della forza pubblica per l'esecuzione di esse.

Il Consiglio di amministrazione si compone del Presidente dell'Ente, del Direttore marittimo di Napoli, vice presidente, e di numerosi rappresentanti di Ministeri (lavori pubblici, marina mercantile, tesoro), di Enti pubblici (dogane, ferrovie, genio civile, camera di commercio), del Sindaco di Napoli, del Direttore del Banco di Napoli, di rappresentanti degli industriali, commercianti, armatori, e lavoratori del porto. Assiste, inoltre, alle sedute del Consiglio un esperto in materia marittima e portuale, nominato dal Ministro della marina mercantile.

Il Consiglio di amministrazione vigila sullo svolgimento dell'attività dell'Ente indicandone le direttive di massima e si pronuncia sui piani di massima relativi a nuove opere ed a nuovi arredamenti portuali.

Fra le sue mansioni ha quella di approvare i bilanci preventivi ed i rendiconti consuntivi da sottoporre poi alla ratifica del Ministero della marina mercantile e del tesoro.

Il Comitato direttivo è composto dal Presidente dell'Ente, dal Direttore marittimo di Napoli, vice presidente, da rappresentanti di Enti pubblici (dogane, ferrovie, camere di commercio, ecc.) che già fanno parte del Consiglio, da un rappresentante dei lavoratori del porto, dall'esperto nominato dal Ministro della marina mercantile.

Il Comitato direttivo assiste il Presidente nell'adempimento dei suoi compiti e delibera a seconda della competenza, provvedimenti atti a facilitare e sviluppare il traffico portuale, provvedimenti in materia di concessioni di uso delle aree demaniali e, per quanto riguarda la gestione finanziaria, predispone i bilanci preventivi ed i rendiconti consuntivi da sottoporre al Consiglio di amministrazione. Nei casi di urgenza può prendere deliberazioni che sono di spettanza del Consiglio al quale le decisioni stesse vengono poi sottoposte per la ratifica.

Le deliberazioni del Comitato direttivo e quelle del Consiglio di amministrazione sono soggette all'approvazione del Ministero della marina mercantile. A tal fine il Presidente dell'Ente deve trasmettere al sopradetto Ministero una copia delle deliberazioni, entro dieci giorni dalla loro data. Si intendono approvate le deliberazioni in merito alle quali il Ministero non abbia fatto osservazioni nel termine di giorni 20 dal ricevimento.

A capo dei servizi esecutivi dell'Ente è posto un Direttore generale il quale partecipa, senza voto con funzioni di segretario, alle sedute del Comitato direttivo e del Consiglio di amministrazione.

Per riscontrare la regolarità e la esattezza della gestione nei riguardi contabili e l'ammissibilità delle spese nei rapporti del bilancio, la legge istitutiva prevede la costituzione di un collegio composto di cinque revisori effettivi nominati rispettivamente dal Ministro per la marina mercantile, dal Ministro per il tesoro, dal Ministro per i lavori pubblici, dal Ministro per l'industria ed il commercio e dal Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, e di due revisori supplenti nominati rispettivamente dal Ministro per la marina mercantile e dal Ministro per il tesoro.

L'esercizio finanziario comincia col 1° luglio e termina col 30 giugno dell'anno successivo. Il bilancio preventivo ed il rendiconto consuntivo, approvati dal Consiglio di amministrazione, devono essere ratificati dal Ministero della marina mercantile sentito quello del tesoro. A tale fine sono rimessi al Ministero della marina mercantile, rispettivamente entro i mesi di marzo e di ottobre.

*Personale.* — Il personale dell'Ente Autonomo del Porto, sia della categoria operaia, sia di quella impiegatizia, ha ricevuto nell'esercizio 1961 la sua sistemazione attraverso i ruoli organici previsti dal nuovo regolamento.

Il nuovo regolamento del personale si divide in due parti. Quella per il personale impiegatizio è stata approvata con D. M. 7 novembre 1960 dal Ministro per la marina mercantile di concerto con il Ministro per il tesoro. Il personale impiegatizio si distingue in personale di ruolo e personale incaricato. Il personale di ruolo si distingue in personale della carriera direttiva, di concetto, esecutiva ed ausiliaria. I ruoli, le qualifiche, la dotazione organica e gli stipendi sono stabiliti dalla tabella annessa al sopra citato decreto. Le unità contemplate dalla suddetta tabella ammontano per il personale impiegatizio a 102. Il personale incaricato può essere assunto per l'adempimento di comprovate esigenze eccezionali e transitorie comportanti prestazioni speciali, cui non si rende possibile corrispondere mediante il personale di ruolo. Per l'assunzione occorre una motivata deliberazione del Comitato direttivo dell'Ente.

Il nuovo regolamento organico per il personale operaio è stato approvato con D. M. del 5 dicembre 1960 dal Ministro per la marina mercantile di concerto con il Ministro per il tesoro. Il personale operaio dell'Ente è costituito da salariati di ruolo. Soltanto per esigenze eccezionali e nei limiti delle somme a tale effetto stanziare in bilancio per ciascun esercizio finanziario, potranno essere assunti operai non di ruolo, con contratto di lavoro di durata non superiore alla scadenza dell'anno finanziario, ma rinnovabile e rescindibile. La tabella organica indicata nell'art. 5 del regolamento stabilisce le categorie del personale salariato di ruolo in capi operai, operai specializzati, operai qualificati, operai comuni e manovali specializzati per un totale di 90 unità.

*Controllo della Corte dei Conti.* — L'Ente Autonomo del Porto di Napoli è stato assoggettato al controllo della Corte dei conti ai sensi dell'art. 2 della legge 21 marzo 1958, n. 259 con Decreto Presidenziale del 20 luglio 1961 registrato alla Corte dei conti il 9 ottobre 1961. Ciò in quanto l'Ente è stato autorizzato a riscuotere speciali « Soprattasse di ancoraggio », « Diritti su certificati ed attestazioni » ed alcuni contributi obbligatori degli utenti. Viene quindi riferito con inizio dal consuntivo dell'esercizio 1961-62.

*Fonti di entrata.* — L'Ente, per disimpegnare i compiti e le attribuzioni stabilite dalla legge istitutiva e per sostenere gli oneri relativi, ha a sua disposizione ed amministra:

1) i proventi dell'uso diretto e delle concessioni a terzi dei beni pertinenti al demanio pubblico marittimo;

2) i proventi delle gestioni dirette;

3) la speciale soprattassa di ancoraggio, istituita con l'art. 12 del Decreto legge luogotenenziale 10 marzo 1918, n. 448 successivamente confermata con l'art. 3 del regio Decreto 25 marzo 1923, n. 1018;

4) i contributi obbligatori stabiliti dal regio Decreto 25 luglio 1941, n. 1078;

5) i contributi facoltativi che fossero deliberati da Amministrazioni, da Enti e da Istituti interessati allo sviluppo ed all'esercizio del Porto di Napoli;

6) i proventi per diritti sui certificati, attestazioni od altri documenti rilasciati dall'Ente;

7) i fondi provenienti da eventuali prestiti o da altre operazioni finanziarie a cui l'Ente fosse autorizzato a ricorrere;

8) i beni e le somme che venissero all'Ente in virtù di successioni testamentarie, donazioni, oblazioni volontarie e per ogni altra causa non esplicitamente qui considerata.

*Risultati di bilancio per l'esercizio 1° luglio 1961 - 30 giugno 1962* — Il consuntivo per l'esercizio 1961-62 presenta le seguenti risultanze:

*Entrate:*

effettive

ordinarie . . . . .	L. 544.133.826	
straordinarie . . . . .	» 4.324.972	
		L. 548.458.798
per movimento di capitali . . . . .		» 58.830.000
per partite di giro . . . . .		» 785.898.636
		<hr/>
Totale entrate . . . . .		L. 1.393.187.434

*Uscite:*

effettive

ordinarie . . . . .	L. 474.014.558	
straordinarie . . . . .	» 74.444.240	
		L. 548.458.798
per movimento di capitali . . . . .		» 102.162.136
per partite di giro . . . . .		» 785.898.636
		<hr/>
		L. 1.436.519.570
Disavanzo finanziario . . . . .	L. 43.332.136	

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

costituito da un saldo passivo, di pari importo, tra le entrate e le uscite per movimento di capitali connesso all'investimento di disponibilità di cassa in titoli di Stato (il disavanzo corrisponde al disavanzo nei movimenti di capitale).

Di fronte a questo disavanzo finanziario sta un risultato economico positivo di lire 53.551 determinato da un avanzo di bilancio (compreso fra le spese effettive straordinarie) che è stato accantonato al « fondo di riserva » per . . . . . L. 32.209 ed una variazione attiva netta nei residui per . . . . . » 21.342

L. 53.551

Tale aumento trova riscontro, come si vedrà, nella situazione patrimoniale con l'aumento del patrimonio netto.

Per quanto concerne le « entrate » effettive, sia ordinarie che straordinarie, i risultati di bilancio in lire 548.458.798, mettono in luce un aumento di circa 32 milioni rispetto agli importi figuranti nel consuntivo dell'esercizio 1960-61 (lire 516.574.151).

A questo risultato hanno contribuito in misura sostanziale gli aumenti verificatisi nei capitoli di entrata relativi ai contributi e tasse portuali (oltre 27 milioni) e al servizio dei mezzi meccanici (oltre 16 milioni).

Minori entrate per oltre 13 milioni nel capitolo delle entrate « diverse e recuperi » e di circa 4 milioni nello stesso capitolo delle entrate straordinarie rappresentano un elemento del tutto occasionale. Infatti, nell'esercizio 1960-61 fu riscossa la somma di lire 13,7 milioni per canoni di concessione relativi all'esercizio precedente e circa lire 4 milioni per vendita di rottami di ferro effettuata nello stesso esercizio.

Per una più completa analisi delle maggiori entrate verificatesi nell'esercizio 1961-62 rispetto al precedente esercizio, si ritiene opportuno riportare nel prospetto che segue i movimenti che hanno avuto luogo nei capitoli di entrata e che hanno contribuito a determinare il citato incremento.

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
<i>Entrate ordinarie:</i>			
		(milioni di lire)	
Proventi patrimoniali . . . . .	26,5	27	+ 0,5
Contributi, tasse e diritti portuali . . . . .	203,3	230,4	+ 27,1
Servizio mezzi meccanici . . . . .	185,2	201,8	+ 16,6
Servizio stazione marittima . . . . .	72,4	76,8	+ 4,4
Servizio Punto Franco . . . . .	2,2	1,9	— 0,3
Bollettino . . . . .	0,3	1,3	+ 1
Entrate diverse e recuperi . . . . .	18,6	4,9	— 13,7
TOTALE . . . . .	<u>508,5</u>	<u>544,1</u>	<u>+ 35,6</u>

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
<i>Entrate straordinarie:</i>			
		(milioni di lire)	
Contributi . . . . .	1,3	1,3	
Entrate diverse e recuperi . . . . .	6,8	3,1	— 3,7
TOTALE . . . . .	<u>8,1</u>	<u>4,4</u>	<u>— 3,7</u>
Totale generale Entrate ordinarie e straordinarie	<u>516,6</u>	<u>548,5</u>	<u>+ 31,9</u>

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Fra le entrate straordinarie si segnala il contributo di lire 1.250.000 versato dalla Camera di Commercio quale partecipazione finanziaria all'azione di miglioramento dei servizi portuali, mentre si rileva che gli altri Enti, che per il R.D. 25 luglio 1941, n. 107, sarebbero tenuti a versare un contributo all'Ente portuale, nel corso dell'esercizio 1961-62 non risulta abbiano provveduto al pagamento di quanto da essi dovuto.

Per quanto riguarda le spese impegnate nel corso dell'esercizio cui il consuntivo si riferisce, esse figurano così costituite nei riguardi dello scorso esercizio del 1960-61:

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
	(milioni di lire)		
<i>Spese ordinarie:</i>			
Spese per il funzionamento organi dell'Ente . . . . .	10,3	11,9	+ 1,6
Spese per il personale addetto ai servizi generali . . . . .	79	92,6	+ 13,6
Spese per il personale addetto all'Ufficio Lavoro Portuale . . . . .	20,6	22,7	+ 2,1
Spese generali di Amministrazione . . . . .	13,7	19,2	+ 5,5
Servizio dei mezzi meccanici:			
personale . . . . .	146	163,4	+ 17,4
esercizio . . . . .	25	28	+ 3
Servizio della stazione marittima:			
personale . . . . .	44,2	50,6	+ 6,4
esercizio . . . . .	30,3	23,1	— 7,2
Servizio punto franco:			
personale . . . . .	3,8	4	+ 0,2
esercizio . . . . .	0,7	0,4	— 0,3
Spese per le pubblicazioni . . . . .	3,3	3,7	+ 0,4
Servizi diversi . . . . .	14,9	16,9	+ 2
Manutenzione ordinaria degli arredamenti portuali . . . . .	6,8	5,3	— 1,5
Annualità a favore del fondo indennità licenziamento e previdenza del personale . . . . .	45	32,2	— 12,8
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>443,6</b>	<b>474</b>	<b>+ 30,4</b>
	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
	(milioni di lire)		
<i>Spese straordinarie:</i>			
Spese generali di Amministrazione . . . . .	25,4	28,2	+ 2,8
Servizio dei mezzi meccanici . . . . .	44,7	8,4	— 36,3
Servizi diversi . . . . .	2,7	—	— 2,7
Opere portuali . . . . .	—	37,8	+ 37,8
	72,8	74,4	+ 1,6
Fondo di riserva straordinaria . . . . .	0,2	0,1	— 0,1
	73	74,5	+ 1,5
<b>Totale generale spese ordinarie e straordinarie</b>	<b>516,6</b>	<b>548,5</b>	<b>+ 31,9</b>

*Gestione dei residui* — Per quanto riguarda la gestione dei residui degli esercizi precedenti, quelli relativi alle entrate effettive ordinarie e straordinarie, risultano tutti regolarmente incassati, mentre i residui passivi relativi alle spese ordinarie e straordinarie risultano estinti per il 39% del loro ammontare.

Al 30 giugno 1962 le somme rimaste da pagare per impegni assunti riguardavano per lire 18.380.758 opere portuali; per lire 149.792.520 acquisto o trasformazione di mezzi meccanici, completamente attrezzature preesistenti, impianti di collegamento telefonici delle navi ormeggiate nel porto. Trattasi di impegni pluriennali e gli atti d'impegno sono stati riconosciuti formalmente regolari dal Collegio sindacale. Vi sono poi lire 275.487.505 per debiti finanziari di bilancio; in detta somma è compreso un accantonamento di lire 96.732.132 per imposte eventuali. Nell'ammontare totale dei residui passivi alla chiusura dell'esercizio 1961-62 per lire 698.945.974 sono comprese anche lire 144.237.243 quale fondo indennità licenziamento del personale, oltre quello di lire 12.057.236 per disponibilità Cassa Mutua del personale, lire 8.338.865 quale fondo di riserva ed altre voci di minore importanza. A fronte di questi residui passivi stanno gli elementi attivi in: crediti (residui attivi) per lire 53.852.425, titoli per lire 448.517.407 e depositi bancari per lire 196.576.138 come risulta dalla seguente situazione patrimoniale dell'Ente al 30 giugno 1962:

SITUAZIONE PATRIMONIALE AL 30 GIUGNO 1962.

*Attività:*

Immobili, mobili, arredi, automezzi . . . . .	L.	4	
Titoli pubblici . . . . .	»	448.517.407	
Depositi bancari . . . . .	»	196.576.138	
Crediti di bilancio (residui attivi) . . . . .	»	53.852.425	
TOTALE ATTIVITÀ . . . . .			L. 698.945.974

*Passività:*

Debiti finanziari risultanti dalla gestione di bilancio . . . . .	L.	275.487.505	
Impegni vigenti per esecuzione di lavori portuali . . . . .	»	168.173.278	
Debiti diversi . . . . .	»	33.736.664	
Ratei passivi . . . . .	»	31.254.003	
Debiti per cauzioni e depositi di terzi . . . . .	»	25.644.642	
Fondo indennità licenziamento personale . . . . .	»	144.237.243	
Cassa mutua . . . . .	»	12.057.236	
Fondo multe al personale . . . . .	»	16.538	
TOTALE PASSIVITÀ . . . . .			L. 690.607.109
Patrimonio netto (Fondo di riserva) . . . . .			» 8.338.865
			L. 698.945.974

Come si è già rilevato, il patrimonio netto al 30 giugno 1962 viene incrementato dell'avanzo economico di lire 53.551.

Infatti il patrimonio netto al 1° luglio 1961 era di . . . . .	L.	8.285.314
+ avanzo (economico) di rendita . . . . .	»	53.551
Patrimonio netto al 30 giugno 1962 . . . . .	»	8.338.865

*Considerazioni generali sull'andamento dell'esercizio 1961-62* — Il raffronto fra le risultanze dell'esercizio 1960-61 e quella dell'esercizio 1961-62 permette di rilevare un sensibile aumento dei proventi realizzati attraverso la concessione di aree ed il maggior impiego di mezzi meccanici dell'Ente nelle operazioni di carico e scarico delle merci. Il traffico complessivo ha subito, invero, una flessione di tonn. 412,607, ma devesi notare che di fronte alla diminuzione di circa 1 milione di tonnellate di combustibili liquidi, vi è stato un aumento di 600 mila tonnellate circa di merci secche, il che ha consentito un maggior uso delle attrezzature portuali di proprietà dell'Ente.

Il traffico passeggeri ha segnato un aumento di 30.481 unità, pari al 6,70% circa dell'esercizio 1960-61 ed ha determinato un sensibile aumento dei cespiti della stazione marittima.

Dall'analisi riguardante le « entrate » e « spese » si rileva però che le maggiori « entrate », che ascendono a 31.884.647, sono state assorbite sostanzialmente dalle spese di personale.

Ciò si deve alla regolarizzazione della posizione giuridica ed economica del personale connessa all'attuazione del nuovo « regolamento del personale », di recente approvazione, nonché alla estensione, al personale dell'Ente — il cui trattamento economico è stato parificato a quello statale — dell'assegno integrativo previsto per i dipendenti pubblici dalle leggi 19 aprile 1962, dal n. 173 al n. 180, con decorrenza 1° gennaio 1962 ed all'applicazione dei benefici recati dalla legge 22 ottobre 1961, n. 1143, sulle promozioni a ruolo aperto ed in soprannumero.

La ripartizione delle spese fra il personale, le attrezzature e l'esercizio è rimasta pressoché invariata rispetto all'esercizio precedente.

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62
	(Percentuali)	
Spese per il personale . . . . .	70,39	71,72
Spese per le attrezzature . . . . .	9,97	9,39
Spese per l'esercizio . . . . .	19,64	18,89
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

Condividendo quanto è stato raccomandato direttamente all'Ente dai Ministeri del tesoro e della marina mercantile, si conferma la necessità che in avvenire vengano destinate le maggiori somme possibili all'ammodernamento delle attrezzature, specie meccaniche, contenendo al massimo tutte le spese non direttamente connesse alla funzionalità dei servizi, con particolare riguardo a quelle di carattere discrezionale (premi in deroga e sussidi al personale, spese di propaganda, ecc.).

Dalla relazione del Collegio sindacale al Bilancio Consuntivo dell'esercizio 1961-62 risulta che il Collegio stesso si è espresso favorevolmente al detto bilancio, e che il Ministero del tesoro e quello della marina mercantile hanno dato, ai sensi dell'articolo 18 della legge istitutiva del 6 maggio 1940, n. 500, la loro ratifica ai risultati di detto conto consuntivo a mezzo lettera del Ministero della marina mercantile in data 22 febbraio 1963.

Concludendo da una parte si rilevano un aumento nei proventi dovuto a nuove concessioni ed all'aumentato traffico passeggeri e dall'altra, una riduzione del movimento merci e l'assorbimento della maggior rendita causato dall'incremento delle spese per il personale.

In particolare, nei confronti dell'esercizio precedente, la variazione in più di circa 32 milioni è stata determinata da maggiori accertamenti relativi a contributi e tasse portuali (oltre 27 milioni) ed al servizio dei mezzi meccanici (oltre 16 milioni).

Sempre nei confronti dell'esercizio precedente, si vuole precisare che « l'annualità a favore del fondo indennità licenziamento e previdenza del personale » reca, tra le spese ordinarie, un importo di lire 45 milioni e di lire 32,2 milioni nell'esercizio in esame 1961-62, destinato all'attuazione delle norme di cui al regolamento organico del personale dell'Ente che ha comportato anche maggiori accantonamenti ai fondi di quiescenza.

È da tenere presente che l'Ente, come riferito, per la esplicazione della sua attività ha « l'uso gratuito delle aree, delle opere, degli edifici, dei macchinari, degli attrezzi e dei mobili » di spettanza dello Stato. Tale diritto, che sembra determinante per il conseguimento dei fini istituzionali dell'Ente, conduce a due considerazioni: quella che nel suo patrimonio deve vedersi virtualmente anche un valore capitale corrispondente al diritto di quell'uso e l'altra, che nella formulazione del giudizio sulla economicità dell'azienda deve includersi anche un importante elemento di costo rappresentato dall'onere figurativo per l'uso gratuito di quelle immobilizzazioni.

PAGINA BIANCA

**BILANCIO CONSUNTIVO ESERCIZIO 1961-62**

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME			Maggiori o minori entrate	
		Previste	Accertate			
			Riscosse	Rimaste da riscuotere		TOTALE
<b>PARTE I. - ENTRATA</b>						
TITOLO I. ENTRATE ORDINARIE						
CATEGORIA I. ENTRATE EFFETTIVE						
PROVENTI PATRIMONIALI						
1	Interessi attivi (a) . . . . .	27.175.000	20.634.666	6.416.000	27.050.666	— 124.334
		27.175.000	20.634.666	6.416.000	27.050.666	— 124.334
CONTRIBUTI, TASSE E DIRITTI PORTUALI						
2	Contributi obbligatori a carico delle seguenti Amministrazioni (arti- colo 5 legge 6 maggio 1940 n. 500 e regio decreto 27 maggio 1941 n. 1708):					
	Camera di Com- mercio . . . . . L. 250.000					
	Banco di Napoli. » 500.000					
	Ente Provinciale turismo . . . . . » 15.000					
		765.000	250.000	515.000	765.000	—
3	Sopratassa ancoraggio (b). . . . .	39.000.000	39.173.274	230.544	39.403.818	+ 403.818
4	Tassa passeggeri . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
5	Canoni per la concessione tempora- nea di aree, fabbricati e specchi d'acqua mediante contratto a scadenza o con licenza annuale e diritti di sosta . . . . .	168.000.000	167.509.426	496.200	168.005.626	+ 5.626
6	Canoni di concessione dovuti dalle pubbliche Amministrazioni . . .	18.435.800	5.167.824	—	5.167.824	— 13.267.976
	<i>A riportare . . .</i>	226.200.800	212.100.524	1.241.744	213.342.268	13.677.420

a) Aumentate di lire 675.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Riscossioni complessive (Competenza e Residui)	Residui attivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	TOTALE	Aumenti o diminuzioni		
6.670.500	6.670.500	—	6.670.500	—	27.305.116	6.416.000
6.670.500	6.670.500	—	6.670.500	—	27.305.166	6.416.000
1.500.000	1.500.000	—	1.500.000	—	1.750.000	515.000
1.006.238	963.538	42.700	1.006.238	—	40.136.812	273.244
—	—	—	—	—	—	—
23.780.204	—	23.780.204	23.780.204	—	167.509.426	24.276.404
—	—	—	—	—	5.167.824	—
26.286.442	2.463.538	23.822.904	26.286.442	—	214.564.062	25.064.648

(b) Aumentate di lire 4.000.000 con decreto n. 162 del 24 maggio 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Maggiori o minori entrate
		Previste	Accertate			
			Riscosse	Rimaste da riscuotere	TOTALE	
	<i>Riporto . . .</i>					
7	Canoni di concessione del servizio di fornitura d'acqua nel porto . .	11.500.000	10.867.381	—	10.867.381	— 632.619
8	Canoni dovuti dalle imprese autorizzate a lavorare in porto e canone suppletivo per ogni tonnellata di merce imbarcata . . . . .	6.500.000	5.968.626	184.397	6.153.023	— 346.977
		244.200.000	228.936.531	1.426.141	230.362.672	— 13.838.128
	<b>SERVIZI DEI MEZZI MECCANICI</b>					
9	Proventi di esercizio (a) . . . . .	178.000.000	177.737.149	2.093.110	179.830.259	+ 1.830.259
10	Proventi derivanti dalla maggiorazione di tariffa per prestazioni fornite in orario straordinario (b)	21.800.000	21.761.427	203.255	21.964.682	+ 164.682
		199.800.000	199.498.576	2.296.365	201.794.941	+ 1.994.941
	<b>STAZIONE MARITTIMA</b>					
11	Canoni di concessione . . . . .	17.000.000	21.421.932	—	21.421.932	+ 4.421.932
12	Servizio delle passerelle mobili . .	11.800.000	10.501.400	277.000	10.778.400	— 1.021.600
13	Servizio dei zatteroni . . . . .	9.000.000	9.646.775	323.360	9.970.135	+ 970.135
14	Servizio deposito bagagli . . . . .	20.500.000	20.986.580	132.220	21.118.800	+ 618.800
15	Proventi derivanti dalla maggiorazione di tariffa per prestazioni fornite in orario straordinario (passerelle, zattere, depositi bagagli) (c)	8.700.000	8.596.498	190.405	8.786.903	+ 86.903
16	Permessi di entrate diverse . . . .	4.500.000	4.567.073	200.000	4.767.073	+ 267.073
		71.500.000	75.720.258	1.122.985	76.843.243	+ 5.343.243
	<b>PUNTO FRANCO</b>					
17	Proventi della gestione dei depositi	1.000.000	1.828.577	48.552	1.877.129	+ 877.129
18	Proventi derivanti dalla maggiorazione di tariffa per prestazioni fornite in orario straordinario . .	50.000	15.000	—	15.000	— 35.000
19	Canoni per concessioni a privati per impianti ad uso industriale . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
20	Entrate diverse . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
		1.050.000	1.843.577	48.552	1.892.129	+ 842.129

(a) Aumentate di lire 25.000.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(b) Aumentate di lire 1.800.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Riscossioni complessive (Competenza e Residui)	Residui attivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	TOTALE	Aumenti o diminuzioni		
—	—	—	—	—	10.867.381	—
33.177	33.177	—	33.177	—	6.001.803	184.397
26.319.619	2.496.715	23.822.904	26.319.619	—	231.433.246	25.249.045
978.806	978.806	—	978.906	—	178.715.955	2.093.110
681.232	681.232	—	681.232	—	22.442.659	203.255
1.660.038	1.660.038	—	1.660.038	—	201.158.614	2.296.365
—	—	—	—	—	21.421.932	—
624.790	624.790	—	624.790	—	11.126.190	277.000
541.425	541.425	—	541.425	—	10.188.200	323.360
2.057.515	38.800	2.018.715	2.057.515	—	21.025.380	2.150.935
276.670	276.670	—	276.670	—	8.873.168	190.405
—	—	—	—	—	4.567.073	200.000
3.500.400	1.481.685	2.018.715	3.500.400	—	77.201.943	3.141.700
—	—	—	—	—	1.828.577	48.552
—	—	—	—	—	15.000	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1.843.577	48.552

(c) Aumentate di lire 1.200.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Maggiori o minori entrate
		Previste	Accertate			
			Riscosse	Rimaste da riscuotere	TOTALE	
	<b>BOLLETTINO.</b>					
21	Proventi dalla pubblicazione del Bollettino del Porto . . . . .	1.000.000	1.281.506	—	1.281.506	+ 281.506
	<b>ENTRATE DIVERSE E RECUPERI</b>					
22	Rimborso della spesa relativa al personale dei Magazzini generali di Fiume . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
23	Recuperi di spese ordinarie . . . . .	<i>per memoria</i>	227.109	—	227.109	+ 227.109
24	Rimborso della spesa relativa alla pulizia delle aree portuali . . . . .	3.600.000	4.681.560	—	4.681.560	+ 1.081.560
		3.600.000	4.908.669	—	4.908.669	+ 1.308.669
	<b>TITOLO II. ENTRATE STRAORDINARIE</b>					
	<b>CATEGORIA I. ENTRATE EFFETTIVE</b>					
	<b>CONTRIBUTI.</b>					
25	Contributo straordinario dello Stato	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
26	Contributi straordinari da parte di Amministrazioni ed Enti . . . . .	<i>per memoria</i>	1.250.000	—	1.250.000	+ 1.250
		<i>per memoria</i>	1.250.000	—	1.250.000	+ 1.250.000
	<b>ENTRATE DIVERSE E RECUPERI.</b>					
27	Proventi derivanti dalla vendita di materiali fuori uso . . . . .	<i>per memoria</i>	636.778	—	636.778	+ 636.778
28	Indennità di risarcimento danni . . . . .	<i>per memoria</i>	991.662	—	991.662	+ 991.662
29	Premi su titoli di Stato . . . . .	<i>per memoria</i>	996.750	—	996.750	+ 996.750
30	Entrate eventuali . . . . .	<i>per memoria</i>	449.782	—	449.782	+ 449.782
31	Recupero di spese straordinarie . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
		<i>per memoria</i>	3.074.972	—	3.074.972	+ 3.074.972
32	Prelevamento dal Fondo di riserva straordinario . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Riscossioni complessive (Competenza e Residui)	Residui attivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	TOTALE	Aumenti o diminuzioni		
—	—	—	—	—	1.281.506	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	227.109	—
—	—	—	—	—	4.681.560	—
—	—	—	—	—	4.908.669	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1.250.000	—
—	—	—	—	—	1.250.000	—
4.000.000	4.000.000	—	4.000.000	—	4.636.778	—
—	—	—	—	—	991.662	—
—	—	—	—	—	996.750	—
—	—	—	—	—	449.782	—
—	—	—	—	—	—	—
4.000.000	4.000.000	—	4.000.000	—	7.074.972	—
—	—	—	—	—	—	—

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Maggiori o minori entrate
		Previste	Accertate			
			Riscosse	Rimaste da riscuotere	TOTALE	
<b>CATEGORIA II. MOVIMENTO DI CAPITALI</b>						
33	Realizzazione di somme investite in titoli di Stato . . . . .	<i>per memoria</i>	15.630.000	—	15.630.000	+ 15.630.000
34	Riscossione degli stanziamenti di cui ai capitoli 10, 23 e 65 della spesa per il conseguente versamento allo Stato . . . . .	11.000.000	11.000.000	—	11.000.000	—
35	Riscossione dello stanziamento di cui al capitolo 98 della spesa per l'attribuzione all'apposito fondo . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
36	Riscossione dello stanziamento di cui al capitolo 110 della spesa per il successivo impiego . . . . .	30.000.000	32.200.000	—	32.200.000	+ 2.200.000
		41.000.000	58.830.000	—	58.830.000	+ 17.830.000
<b>PARTITE CHE SI COMPENSANO NELLA « SPESA ».</b>						
37	Rimborso di somme anticipate per spese di economato ed eventuali	200.000	200.000	—	200.000	—
38	Ratei di entrate di competenza degli esercizi futuri . . . . .	26.000.000	31.254.003	—	31.254.003	+ 5.254.003
39	Ritenute erariali sugli emolumenti del personale . . . . .	10.000.000	12.715.060	—	12.715.060	+ 2.715.060
40	Ritenute per assistenza sanitaria operate sugli emolumenti del personale . . . . .	2.000.000	2.846.357	—	2.846.357	+ 846.357
41	Ritenute per contributi al fondo adeguamento pensione . . . . .	9.000.000	15.821.645	—	15.821.645	+ 6.821.645
42	Ritenute per contributo fondo Ina-Casa . . . . .	550.000	503.054	—	503.054	— 46.946
43	Ritenute per cessioni operate sugli emolumenti del personale . . . .	1.800.000	1.529.095	—	1.529.095	— 270.905
44	Ritenute per prestiti . . . . .	3.000.000	965.527	9.740.973	10.706.500	+ 7.706.500
45	Ritenute per premi assicurazione sulla vita operate sugli emolumenti del personale . . . . .	500.000	709.308	—	709.308	+ 209.308
46	Ritenute per acquisti rateali operate sugli emolumenti del personale .	300.000	146.545	—	146.545	— 153.455
	<i>A riportare . . .</i>	53.350.000	66.681.594	9.740.973	76.431.567	+ 23.081.577

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Riscossioni complessive (Competenza e Residui)	Residui attivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	TOTALE	Aumenti o diminuzioni		
—	—	—	—	—	15.630.000	—
—	—	—	—	—	11.000.000	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	32.200.000	—
—	—	—	—	—	58.830.000	—
—	—	—	—	—	200.000	—
—	—	—	—	—	31.254.003	—
—	—	—	—	—	12.715.060	—
—	—	—	—	—	2.846.357	—
—	—	—	—	—	15.821.645	—
—	—	—	—	—	503.045	—
—	—	—	—	—	1.529.095	—
8.125.436	8.125.436	—	8.125.436	—	9.090.963	9.740.973
—	—	—	—	—	709.308	—
—	—	—	—	—	146.545	—
8.125.436	8.125.436	—	8.125.436	—	74.816.021	9.740.973

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Maggiori o minori entrate
		Previste	Accertate			
			Riscosse	Rimaste da riscuotere	TOTALE	
	<i>Riporto . . .</i>	53.350.000	66.681.594	9.740.973	76.471.567	23.081.577
47	Ritenute per partecipazione alla mensa aziendale operate sugli emolumenti del personale . . .	2.000.000	2.373.480	—	2.373.480	+ 373.480
48	Ritenute per quote sindacali operate sugli emolumenti del personale . . . . .	150.000	251.030	—	251.030	+ 101.030
49	Ritenute per multe inflitte al personale . . . . .	<i>per memoria</i>	6.660	—	6.660	+ 6.660
50	Depositi a garanzia di prestazioni di servizio . . . . .	100.000.000	148.731.375	—	148.731.375	+ 48.731.375
51	Depositi cauzionali . . . . .	17.000.000	18.025.835	—	18.025.835	+ 1.025.835
52	Depositi vari . . . . .	114.000.000	161.191.254	—	161.191.254	+ 47.191.254
53	Riscossione I.G.E. da versare all'Erario . . . . .	13.500.000	14.142.199	—	14.142.199	+ 642.199
54	Riscossioni per conto del fondo assistenza lavoratori portuali e spese Ufficio lavoro . . . . .	24.000.000	31.210.920	—	31.210.920	+ 7.210.920
55	Riscossioni per conto fondo buona uscita lavoratori portuali . . . .	50.000.000	56.541.161	—	56.541.151	+ 6.541.151
56	Riscossioni per conto del fondo integrazione trattamento quiescenza lavoratori portuali . . . . .	210.000.000	263.790.229	—	263.790.229	+ 53.790.229
57	Riscossioni varie per conto di terzi	5.000.000	12.430.949	771.987	13.202.936	+ 8.202.936
		589.000.000	775.385.676	10.512.960	785.898.636	+ 196.898.636

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Riscossioni complessive (Competenza e Residui)	Residui attivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	TOTALE	Aumenti o diminuzioni		
8.125.436	8.125.436	—	8.125.436	—	74.816.021	9.710.973
—	—	—	—	—	2.373.480	—
—	—	—	—	—	251.090	—
—	—	—	—	—	6.660	—
—	—	—	—	—	148.731.375	—
—	—	—	—	—	18.025.835	—
—	—	—	—	—	161.191.254	—
—	—	—	—	—	14,142,199	—
—	—	—	—	—	31.210.920	—
—	—	—	—	—	56.541.151	—
—	—	—	—	—	263.790.229	—
13.091.302	6.903.499	6.187.803	13.091.302	—	19.334.448	6.959.790
21.216.738	15.028.935	6.187.803	21.216.738	—	790.414.611	16.700.763

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI	CONTO DELLA COMPETENZA				
	DENOMINAZIONE	SOMME			Maggiori o minori entrate
		Previste	Accertate		
	Riscosse		Rimaste da riscuotere	TOTALE	
<b>DIMOSTRAZIONE RIASSUNTIVA DELLA ENTRATA</b>					
<b>ENTRATE EFFETTIVE ORDINARIE</b>					
Proventi patrimoniali . . . . .	27.175.000	20.634.666	6.416.000	27.050.666	— 124.334
Contributi, tasse e diritti portuali . . .	244.200.800	228.936.531	1.426.141	230.362.672	— 13.838.128
Servizi dei mezzi meccanici . . . . .	199.800.000	199.498.576	2.296.365	201.794.941	+ 1.994.941
Servizi Stazione Marittima . . . . .	71.500.000	75.720.258	1.122.985	76.843.243	+ 5.343.243
Servizio Punto Franco . . . . .	1.050.000	1.843.577	48.552	1.892.129	+ 842.129
Bollettino del Porto . . . . .	1.000.000	1.281.506	—	1.281.506	+ 281.506
Entrate diverse e recuperi . . . . .	3.600.000	4.908.669	—	4.908.669	+ 1.308.669
<b>TOTALE TITOLO I . . . . .</b>	<b>548.325.800</b>	<b>532.823.783</b>	<b>11.310.043</b>	<b>544.133.826</b>	<b>— 4.191.974</b>
<b>ENTRATE EFFETTIVE STRAORDINARIE</b>					
Contributi . . . . .	<i>per memoria</i>	1.250.000	—	1.250.000	+ 1.250.000
Entrate diverse e recuperi . . . . .	<i>per memoria</i>	3.074.972	—	3.074.972	+ 3.074.972
Prelevamento dal fondo di riserva straordinario . . . . .	<i>per memoria</i>	4.324.972	—	4.324.972	+ 4.324.972
	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
<b>TOTALE TITOLO II . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>4.324.972</b>	<b>—</b>	<b>4.324.972</b>	<b>+ 4.324.972</b>
Movimento di capitali . . . . .	41.000.000	58.830.000	—	58.830.000	+ 12.830.000
Partite che si compensano nella Spesa . .	589.000.000	775.385.676	10.512.960	785.898.636	+ 196.898.636
<b>RIEPILOGO GENERALE DELLA « ENTRATA »</b>					
ENTRATE EFFETTIVE ORDINARIE . . . . .	548.325.800	532.823.783	11.310.043	544.133.826	— 4.191.974
ENTRATE EFFETTIVE STRAORDINARIE . . .	—	4.324.972	—	4.324.972	+ 4.324.972
<b>TOTALE ENTRATE EFFETTIVE . . . . .</b>	<b>548.325.800</b>	<b>537.148.755</b>	<b>11.310.043</b>	<b>548.458.798</b>	<b>+ 132.998</b>
MOVIMENTO DI CAPITALI . . . . .	41.000.000	58.830.000	—	58.830.000	+ 17.830.000
Partite che si compensano nella Spesa . .	589.325.800	595.978.755	11.310.043	607.288.798	+ 17.962.998
PARTITE CHE SI COMPENSANO NELLA SPESA	589.000.000	775.385.676	10.512.960	785.898.636	+ 196.898.636
<b>TOTALE GENERALE DELLA ENTRATA . . . .</b>	<b>1.178.325.800</b>	<b>1.371.364.431</b>	<b>21.823.003</b>	<b>1.393.187.434</b>	<b>+ 214.861.634</b>

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Riscossioni complessive (Competenza e Residui)	Residui attivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Riscossi	Rimasti da riscuotere	TOTALE	Aumenti o diminuzioni		
6.670.500	6.670.500	—	6.670.500	—	27.305.166	6.416.000
26.319.619	2.496.715	23.822.904	26.319.619	—	231.433.246	25.249.045
1.660.038	1.660.038	—	1.660.038	—	201.158.614	2.296.365
3.500.400	1.481.685	2.018.715	3.500.400	—	77.201.943	3.141.700
—	—	—	—	—	1.843.577	48.552
—	—	—	—	—	1.281.506	—
—	—	—	—	—	4.908.669	—
38.150.557	12.309.938	25.841.619	38.150.557	—	545.132.721	37.151.662
—	—	—	—	—	1.250.000	—
4.000.000	4.000.000	—	4.000.000	—	7.074.972	—
4.000.000	4.000.000	—	4.000.000	—	8.324.972	—
—	—	—	—	—	—	—
4.000.000	4.000.000	—	4.000.000	—	8.324.972	—
—	—	—	—	—	58.830.000	—
21.216.738	15.028.935	6.187.803	21.216.738	—	790.414.611	16.700.763
38.150.557	12.308.938	25.841.619	38.150.557	—	545.132.721	37.151.662
4.000.000	4.000.000	—	4.000.000	—	8.324.972	—
42.150.557	16.308.938	25.841.619	42.150.557	—	553.457.693	37.151.662
—	—	—	—	—	58.830.000	—
42.150.557	16.308.938	25.841.619	42.150.557	—	612.287.693	37.151.662
21.216.738	15.028.935	6.187.903	21.216.738	—	790.414.611	16.700.763
63.367.295	31.337.873	32.029.422	63.367.295	—	1.402.702.304	53.852.425

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Maggiori o minori spese
		Previste	Impegnate		TOTALE	
			Pagate	Rimaste da pagare		
<b>PARTE II. - SPESA</b>						
<b>TITOLO I.</b>						
<b>SPESE ORDINARIE</b>						
<b>CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.</b>						
<b>SPESE PER IL FUNZIONAMENTO ORGANI DELL'ENTE</b>						
1	Indennità di carica al Signor Presidente (articolo 7 della legge 6 maggio 1940 n. 500) . . . . .	3.600.000	3.600.000	—	3.600.000	—
2	Indennità di carica al signor Vice presidente (a) . . . . .	685.000	683.424	—	683.424	1.576
3	Gettoni di presenza e rimborso di spese ai membri del Consiglio di Amministrazione, Comitato direttivo, Collegio revisori dei conti e di Commissioni tecniche . . . .	6.500.000	6.482.481	17.519	6.500.000	—
4	Spese di rappresentanza (c) . . . .	1.110.000	1.097.438	—	1.097.438	12.562
		11.895.000	11.863.343	17.519	11.880.862	14.138
<b>SPESE PER IL PERSONALE ADDETTO AI SERVIZI GENERALI.</b>						
5	Stipendio e 13 <sup>a</sup> mensilità (d) . . . .	42.891.000	42.891.000	—	42.891.000	—
6	Aggiunta di famiglia e assegno di sede . . . . .	5.500.000	5.500.000	—	5.500.000	—
7	Indennità varie, premi, gratificazioni e missioni di servizio al personale di ruolo ed a quello appartenente ad altre amministrazioni. . .	15.700.000	5.708.251	9.991.749	15.700.000	—
8	Premio in deroga di cui all'articolo 6 del decreto presidenziale 27 giugno 1946 n. 19 . . . . .	10.500.000	9.753.728	746.272	10.500.000	—
9	Compenso per lavoro straordinario	5.000.000	5.000.000	—	5.000.000	—
	<i>A riportare</i> . . . .	79.591.000	68.852.979	10.738.021	79.591.000	—

(a) Diminuite di lire 15.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(b) Aumentate di lire 1.500.000 con decreto n. 162 del 24 maggio 1962.

## IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui passivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali		
—	—	—	—	—	3.600.000	—
—	—	—	—	—	683.424	—
—	—	—	—	—	6.482.481	17.519
110.000	110.000	—	110.000	—	1.207.438	—
110.000	110.000	—	110.000	—	11.973.343	17.519
—	—	—	—	—	42.891.000	—
—	—	—	—	—	5.500.000	—
9.843.191	9.843.191	—	9.843.191	—	15.551.442	9.991.749
—	—	—	—	—	9.753.728	746.272
—	—	—	—	—	5.000.000	—
9.843.191	9.843.191	—	9.843.191	—	78.696.170	10.739.021

(c) Diminuite di lire 390.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(d) Aumentate di lire 5.391.000 con decreto n. 88 del 14 marzo 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Economie e minori spese
		Previste	Impegnate			
			Pagate	Rimaste da pagare	TOTALE	
	<i>Riporto . . .</i>	79.591.000	68.852.979	10.738.021	79.591.000	—
10	Rimborso allo Stato della spesa inerente al trattamento economico di cui fruisce il personale statale destinato a prestare servizio presso l'Ente e collocato fuori ruolo (articolo 22 legge 6 maggio 1940, n. 500) . . . . .	2.000.000	2.000.000	—	2.000.000	—
11	Assicurazioni obbligatorie INPS (a)	7.875.000	7.785.000	—	7.785.000	—
12	Contributo all'Ente nazionale di previdenza (b) . . . . .	1.423.000	1.423.000	—	1.423.000	—
13	Contributo Ina-Casa (c) . . . . .	380.000	380.000	—	380.000	—
14	Sussidi . . . . .	600.000	600.000	—	600.000	—
15	Colonie e Befana (d) . . . . .	282.000	281.675	—	281.675	— 325
16	Mensa (e) . . . . .	372.000	372.000	—	372.000	—
17	Divise al personale di servizio . . .	200.000	200.000	—	200.000	—
		92.633.000	81.894.654	10.738.021	92.632.675	— 325
	<b>SPESE PER IL PERSONALE ADDETTO ALL'UFFICIO DEL LAVORO</b>					
18	Stipendio e 13 <sup>a</sup> mensilità . . . . .	9.600.000	9.600.000	—	9.600.000	—
19	Aggiunta di famiglia e assegno di sede . . . . .	2.300.000	2.300.000	—	2.300.000	—
20	Indennità varie, gratifiche e missioni di servizio al personale di ruolo ed a quello appartenente ad altre amministrazioni . . . . .	3.100.000	1.430.511	1.669.489	3.100.000	—
21	Premio in deroga (di cui all'articolo 6 del decreto presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) . . . . .	3.000.000	2.373.155	626.845	3.000.000	—
22	Compenso per lavoro straordinario	100.000	100.000	—	100.000	—
23	Rimborso della spesa, allo Stato, inerente al trattamento economico di cui fruisce il personale statale destinato a prestare servizio presso l'Ente e collocato fuori ruolo (articolo 22 legge 6 maggio 1940 n. 500) . . . . .	2.000.000	2.000.000	—	2.000.000	—
	<i>A riportare . . .</i>	20.100.000	17.803.666	2.296.334	20.100.000	—

(a) Diminuite di lire 915.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (b) Diminuite di lire 427.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (c) Diminuite di lire 270.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

## IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui passivi alla fine dell' Esercizio
All'inizio dell' Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali		
9.843.191	9.843.191	—	9.843.191	—	78.696.170	10.738.021
—	—	—	—	—	2.000.000	—
583.709	583.709	—	583.709	—	8.368.709	—
—	—	—	—	—	1.423.000	—
—	—	—	—	—	380.000	—
—	—	—	—	—	600.000	—
—	—	—	—	—	281.675	—
—	—	—	—	—	372.000	—
—	—	—	—	—	200.000	—
10.426.900	10.426.900	—	10.426.900	—	92.321.554	10.738.021
—	—	—	—	—	9.600.000	—
—	—	—	—	—	2.300.000	—
1.299.489	1.299.489	—	1.299.489	—	2.730.000	1.669.489
—	—	—	—	—	2.373.155	626.845
—	—	—	—	—	100.000	—
—	—	—	—	—	2.000.000	—
1.299.489	1.299.489	—	1.299.489	—	19.103.155	2.296.334

(d) Diminuite di lire 118.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(e) Diminuite di lire 78.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Maggiori o minori spese
		Previste	Impegnate		TOTALE	
			Pagate	Rimaste da pagare		
	<i>Riporto . . . . .</i>	20.100.000	17.803.666	2.296.334	20.100.000	—
24	Assicurazioni obbligatorie INPS (a)	1.716.000	1.716.000	—	1.716.000	—
25	Contributo all'Ente nazionale di previdenza (b) . . . . .	318.000	318.000	—	318.000	—
26	Contributo Ina-Casa (c) . . . . .	92.000	92.000	—	92.000	—
27	Sussidi . . . . .	200.000	200.000	—	200.000	—
28	Colonie e Befana (d) . . . . .	35.000	35.000	—	35.000	—
29	Mensa (e) . . . . .	129.000	129.000	—	129.000	—
30	Divise al personale di servizio . . . . .	100.000	100.000	—	100.000	—
		22.690.000	20.393.666	2.296.334	22.690.000	—
	<b>SPESE GENERALI DI AMMINISTRAZIONE.</b>					
31	Illuminazione e riscaldamento dei locali ad uso ufficio, assicurazione e manutenzione degli stessi, del mobilio, casseforti, macchine per ufficio e spese per la custodia dei valori . . . . .	4.800.000	4.051.801	748.199	4.800.000	—
32	Acqua (f) . . . . .	520.000	519.770	—	519.770	— 230
33	Cancelleria e stampati (g) . . . . .	1.250.000	1.242.018	—	1.242.018	— 7.982
34	Libri, riviste e giornali . . . . .	1.200.000	1.116.463	—	1.116.463	— 83.537
35	Spese postali, telegrafiche e telefoniche . . . . .	2.200.000	2.200.000	—	2.200.000	—
36	Spese per liti (h) . . . . .	8.700.000	8.598.109	—	8.598.109	— 101.891
37	Spese casuali . . . . .	750.000	750.000	—	750.000	—
		19.420.000	18.478.161	748.199	19.226.360	— 193.640
	<b>SERVIZIO DEI MEZZI MECCANICI.</b>					
	<i>A) — Spese per il personale</i>					
38	Stipendio, salario e 13 <sup>a</sup> mensilità al personale di ruolo . . . . .	40.100.000	40.100.000	—	40.100.000	—
39	Spese per il personale salariato, temporaneo . . . . .	52.910.000	48.852.045	4.057.955	52.910.000	—
	<i>A riportare . . . . .</i>	93.010.000	88.952.045	4.057.955	93.010.000	—

(a) Diminuite di lire 284.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (b) Diminuite di lire 132.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (c) Diminuite di lire 58.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (d) Diminuite di lire 115.000 con decreto n. 123 del 30 giugno 1962.  
 (e) Diminuite di lire 121.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI						
All'inizio dell'Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali	Pagamenti complessivi (Competenza o Residui)	Residui passivi alla fine dell'Esercizio
1.299.489	1.299.489	—	1.299.489	—	19.103.155	2.296.334
300.984	300.984	—	300.984	—	2.016.984	—
—	—	—	—	—	318.000	—
—	—	—	—	—	92.000	—
5.000	5.000	—	5.000	—	205.000	—
—	—	—	—	—	35.000	—
—	—	—	—	—	129.000	—
—	—	—	—	—	100.000	—
1.605.473	1.605.473	—	1.605.473	—	21.999.139	2.296.334
350.037	339.639	—	339.637	10.400	4.391.438	748.199
—	—	—	—	—	519.770	—
—	—	—	—	—	1.242.018	—
70.360	70.360	—	70.360	—	1.186.823	—
88.088	—	88.088	88.088	—	2.200.000	88.088
—	—	—	—	—	8.598.109	—
—	—	—	—	—	750.000	—
508.485	409.997	88.088	498.085	10.400	18.888.158	836.287
—	—	—	—	—	40.100.000	—
3.753.494	2.895.515	856.979	3.753.494	—	51.748.560	4.914.493
3.753.494	2.895.515	856.979	3.753.494	—	91.848.560	4.914.493

(f) Diminuite di lire 980.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(g) Diminuite di lire 450.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(h) Aumentate di lire 300.000 con decreto n. 162 del 24 maggio 1962.

(i) Aumentate di lire 5.400.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Economie e minori spese
		Previste	Impegnate			
			Pagate	Rimaste da pagare	TOTALE	
	<i>Riporto</i> . . .	93.010.000	88.952.045	4.057.955	93.010.000	—
40	Aggiunta di famiglia e assegno di sede al personale di ruolo . . .	14.100.000	14.100.000	—	14.100.000	—
41	Indennità varie e gratifiche al personale di ruolo . . . . .	9.700.000	3.831.624	5.868.376	9.700.000	—
42	Premio in deroga di cui all'articolo 6 del decreto presidenziale 27 giugno 1946, n. 19 al personale di ruolo . . . . .	10.200.000	9.562.002	637.998	10.200.000	—
43	Compenso per lavoro straordinario al personale di ruolo . . . . .	600.000	599.993	—	599.993	— 7
44	Prestazioni del personale fornite in fuori orario a richiesta degli utenti (a) . . . . .	15.800.000	15.800.000	—	15.800.000	—
45	Indennità gru e sapone (b) . . . . .	2.380.000	2.380.000	—	2.380.000	—
46	Assicurazioni obbligatorie (INPS e INAIL) (c) . . . . .	12.135.000	11.575.000	560.000	12.135.000	—
47	Contributi all'Ente nazionale di previdenza personale di ruolo (d) . . . . .	1.862.000	1.862.000	—	1.862.000	—
48	Contributo Ina-Casa personale di ruolo (e) . . . . .	360.000	360.000	—	360.000	—
49	Sussidi e assistenza civile . . . . .	900.000	900.000	—	900.000	—
50	Colonie e Befana (f) . . . . .	670.000	661.000	—	661.000	— 9.000
51	Mensa al personale di ruolo . . . . .	1.000.000	1.000.000	—	1.000.000	—
52	Tute da lavoro (g) . . . . .	650.000	650.000	—	650.000	—
	<i>B) — Spese per l'esercizio</i>					
53	Energia elettrica, lubrificanti e materiali di consumo . . . . .	18.000.000	8.551.902	9.448.098	18.000.000	—
54	Assicurazioni contro i rischi dell'incendio, furto e responsabilità civile verso terzi (h) . . . . .	2.785.000	2.784.806	—	2.784.806	— 194
55	Manutenzione ordinaria (i) . . . . .	6.920.000	6.054.045	673.176	6.727.221	— 192.779
56	Cancelleria e stampati, telefoni e spese varie . . . . .	500.000	498.943	—	498.943	— 1.057
		191.572.000	170.123.360	21.245.603	191.368.963	— 203.037

(a) Aumentate di lire 1.800.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (b) Diminuite di lire 620.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (c) Diminuite di lire 865.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (d) Diminuite di lire 388.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (e) Diminuite di lire 240.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

## IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui passivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali		
3.753.494	2.896.515	856.979	3.753.494	—	91.848.560	4.914.934
—	—	—	—	—	14.100.000	—
4.972.590	4.972.590	—	4.972.590	—	8.804.214	5.868.376
—	—	—	—	—	9.562.002	637.998
—	—	—	—	—	599.993	—
3.539.056	3.539.056	—	3.539.056	—	19.339.056	—
—	—	—	—	—	2.380.000	—
1.344.327	1.344.327	—	1.344.327	—	12.919.327	560.000
—	—	—	—	—	1.862.000	—
—	—	—	—	—	360.000	—
—	—	—	—	—	900.000	—
—	—	—	—	—	661.000	—
—	—	—	—	—	1.000.000	—
16.450	—	16.450	16.450	—	650.000	16.450
1.230.608	1.230.608	—	1.230.608	—	9.782.510	9.448.098
—	—	—	—	—	2.784.806	—
4.259.505	3.904.964	354.541	4.259.505	—	9.959.009	1.027.717
—	—	—	—	—	498.943	—
19.116.030	17.888.060	1.227.970	19.116.030	—	188.011.420	22.473.573

- (f) Diminuite di lire 130.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (g) Aumentate di lire 200.000 con decreto n. 162 del 24 maggio 1962.  
 (h) Diminuite di lire 215.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (i) Diminuite di lire 80.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Economie e minori spese
		Previste	Impegnate		TOTALE	
			Pagate	Rimaste da pagare		
	STAZIONE MARITTIMA.					
	A) — Spese per il personale					
57	Stipendio, salario e 13 <sup>a</sup> mensilità al personale di ruolo . . . . .	13.700.000	13.700.000	—	13.700.000	—
58	Spese per il personale salariato temporaneo . . . . .	3.330.000	3.064.547	265.453	3.330.000	—
59	Aggiunta di famiglia e assegno di sede al personale di ruolo . . . . .	4.100.000	4.100.000	—	4.100.000	—
60	Indennità varie, gratifiche e missioni di servizio . . . . .	5.000.000	2.872.934	2.127.066	5.000.000	—
61	Premio in deroga di cui all'articolo 6 del decreto presidenziale 27 giugno 1946, n. 19 . . . . .	4.000.000	3.423.026	576.974	4.000.000	—
62	Compenso per lavoro straordinario.	500.000	500.000	—	500.000	—
63	Prestazioni del personale fornite in fuori orario a richiesta degli utenti (a) . . . . .	7.600.000	7.598.709	—	7.598.709	— 1.291
64	Indennità sapone . . . . .	250.000	249.983	—	249.983	— 17
65	Rimborso allo Stato della spesa inerente al trattamento economico di cui fruisce il personale statale destinato a prestar servizio presso l'Ente e collocato fuori ruolo (articolo 22 legge 6 maggio 1940, n. 500) . . . . .	7.000.000	7.000.000	—	7.000.000	—
66	Assicurazioni obbligatorie (INPS e INAIL) (b) . . . . .	3.100.000	3.100.000	—	3.100.000	—
67	Contributo all'Ente nazionale di previdenza per il personale di ruolo (c)	621.000	621.000	—	621.000	—
68	Contributo Ina-Casa per il personale di ruolo (d) . . . . .	132.000	132.000	—	132.000	—
69	Sussidi ed assistenza civile al personale di ruolo . . . . .	500.000	500.000	—	500.000	—
70	Colonie e Befana per il personale di ruolo (e) . . . . .	158.000	158.000	—	158.000	—
71	Mensa per il personale di ruolo . .	250.000	250.000	—	250.000	—
72	Divise e tute da lavoro al personale di ruolo . . . . .	400.000	400.000	—	400.000	—
	A riportare . . .	50.641.000	47.670.199	2.969.493	50.639.692	— 1.308

(a) Aumentate di lire 1.200.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (b) Diminuite di lire 1.650.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (c) Diminuite di lire 179.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui passivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali		
—	—	—	—	—	13.700.000	—
140.000	140.000	—	140.000	—	3.204.547	265.453
—	—	—	—	—	4.100.000	—
1.660.640	1.660.640	—	1.660.640	—	4.533.574	2.127.066
—	—	—	—	—	3.423.026	576.974
—	—	—	—	—	500.000	—
958.274	918.352	39.922	958.274	—	8.517.061	39.922
—	—	—	—	—	249.983	—
—	—	—	—	—	7.000.000	—
—	—	—	—	—	3.100.000	—
—	—	—	—	—	621.000	—
—	—	—	—	—	132.000	—
—	—	—	—	—	500.000	—
—	—	—	—	—	158.000	—
—	—	—	—	—	250.000	—
—	—	—	—	—	400.000	—
2.758.914	2.718.992	39.922	2.758.914	—	50.389.191	3.009.415

(d) Diminuite di lire 68.000 con decreto n. 123 del 30 giugno 1962.

(e) Diminuite di lire 142.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

## IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Economie e minori spese
		Previste	Impegnate			
			Pagate	Rimaste da pagare	TOTALE	
	<i>Riporto . . .</i>	50.641.000	47.670.199	2.969.493	50.639.692	— 1.308
	<i>B) — Spese per l'esercizio</i>					
73	Energia elettrica . . . . .	3.500.000	563.965	2.936.035	3.500.000	—
74	Riscaldamento (a) . . . . .	841.000	840.131	—	840.131	— 869
75	Pulizia . . . . .	7.160.800	5.370.599	1.790.201	7.160.800	—
76	Assicurazioni (b) . . . . .	569.000	568.155	—	568.155	— 845
77	Manutenzione fabbricati ed impianti (c) . . . . .	8.944.000	7.787.297	1.156.550	8.943.847	— 153
78	Acqua (d) . . . . .	41.000	40.135	—	40.135	— 865
79	Passerelle e zatteroni (e) . . . . .	820.000	782.898	34.422	817.320	— 2.680
80	Cancelleria, stampati, telefoni e spese varie . . . . .	1.200.000	1.172.264	27.736	1.200.000	—
		73.716.800	64.795.643	8.914.437	73.710.080	— 6.720
	<b>PUNTO FRANCO.</b>					
	<i>A) — Spese per il personale</i>					
81	Stipendio e 13 <sup>a</sup> mensilità . . . . .	2.000.000	2.000.000	—	2.000.000	—
82	Aggiunta di famiglia e assegni di sede . . . . .	300.000	300.000	—	300.000	—
83	Indennità varie e gratifiche . . . . .	300.000	100.000	200.000	300.000	—
84	Premio in deroga di cui all'articolo 6 del decreto presidenziale 27 giugno 1946, n. 19 . . . . .	500.000	307.786	192.214	500.000	—
85	Compenso per lavoro straordinario . . . . .	400.000	400.000	—	400.000	—
86	Prestazioni del personale fornite in fuori orario a richiesta degli utenti . . . . .	50.000	50.000	—	50.000	—
87	Assicurazioni obbligatorie (INPS e INAIL) (f) . . . . .	330.000	330.000	—	330.000	—
88	Contributo all'Ente nazionale di Previdenza (g) . . . . .	92.000	92.000	—	92.000	—
89	Contributo Ina-Casa (h) . . . . .	16.000	16.000	—	16.000	—
90	Sussidi ed assistenza civile . . . . .	50.000	50.000	—	50.000	—
91	Colonie e Befana (i) . . . . .	—	—	—	—	—
92	Mensa (l) . . . . .	13.000	13.000	—	13.000	—
	<i>Da riportare . . .</i>	4.051.000	3.658.786	392.214	4.051.000	—

(a) Diminuite di lire 659.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(b) Diminuite di lire 431.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(c) Diminuite di lire 1.056.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(d) Diminuite di lire 459.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(e) Diminuite di lire 180.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI						
All'inizio dell' Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali	Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui passivi alla fine dell' Esercizio
2.758.914	2.718.992	39.922	2.758.914	—	50.389.191	3.009.415
—	—	—	—	—	563.965	2.936.035
—	—	—	—	—	840.131	—
596.735	596.735	—	596.735	—	5.967.334	1.790.201
—	—	—	—	—	568.155	—
1.825.628	1.733.685	90.512	1.824.197	— 1.431	9.520.982	1.247.062
—	—	—	—	—	40.135	—
7.917.600	7.917.600	—	7.917.600	—	8.700.498	34.422
40.000	33.632	6.368	40.000	—	1.205.896	34.104
13.138.877	13.000.644	136.802	13.137.446	— 1.431	77.796.287	9.051.239
—	—	—	—	—	2.000.000	—
—	—	—	—	—	300.000	—
240.000	240.000	—	240.000	—	340.000	200.000
—	—	—	—	—	307.786	192.214
—	—	—	—	—	400.000	—
—	—	—	—	—	50.000	—
—	—	—	—	—	330.000	—
—	—	—	—	—	92.000	—
—	—	—	—	—	16.000	—
—	—	—	—	—	50.000	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	13.000	—
240.000	240.000	—	240.000	—	3.898.786	392.214

- (f) Diminuite di lire 270.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (g) Diminuite di lire 8.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (h) Diminuite di lire 34.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (i) Diminuite di lire 50.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (l) Diminuite di lire 37.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Economie e minori spese
		Previste	Impegnate			
			Pagate	Rimaste da pagare	TOTALE	
	<i>Riporto . . .</i>	4.051.000	3.658.786	392.214	4.051.000	—
	<i>B) — Spese per l'esercizio</i>					
93	Spese per il funzionamento e l'esercizio (facchinaggio, spese di produzione, ecc.) (a) . . . . .	330.000	326.351	—	326.351	— 3.649
		4.381.000	3.985.137	392.214	4.377.351	— 3.649
	<b>PUBBLICAZIONI CURATE DALL'ENTE.</b>					
94	Spese di stampa e compenso ai collaboratori del Bollettino . . . . .	3.500.000	3.385.040	114.960	3.500.000	—
95	Notiziario giornaliero portuale . .	200.000	140.000	60.000	200.000	—
96	Stampa delle tariffe portuali (b) . .	—	—	—	—	—
		3.700.000	3.525.040	174.960	3.700.000	—
97	Ammortamenti impianti e arredamenti portuali . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
	<b>SERVIZI DIVERSI.</b>					
98	Accertamenti medico fiscali, Commissioni di concorso, ecc. (c) . .	430.000	426.550	—	426.550	— 3.450
99	Spese per tessere di accesso al porto	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
100	Spese per le Commissioni tecniche e per l'aggiornamento delle tariffe (d)	2.600.000	1.865.331	640.174	2.505.505	— 94.495
101	Spese di propaganda nell'interesse del porto (e) . . . . .	2.450.000	2.447.006	—	2.447.006	— 2.994
102	Partecipazione a favore di iniziative ed istituzioni culturali . . . . .	3.000.000	3.000.000	—	3.000.000	—
103	Partecipazione ad enti ed istituzioni di beneficenza cittadine e nazionali (f) . . . . .	245.000	245.000	—	245.000	—
104	Partecipazione a mostre, esposizioni, congressi, ecc. (g) . . . . .	700.000	199.990	500.000	700.000	—
105	Visite a porti nazionali ed esteri (h)	571.000	570.535	—	570.535	— 645
	<i>A riportare . . .</i>	9.996.000	8.754.412	1.140.174	9.894.596	103.584

(a) Diminuite di lire 20.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (b) Diminuite di lire 100.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (c) Diminuite di lire 70.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (d) Aumentate di lire 1.000.000 con decreto n. 162 del 24 maggio 1962.

## IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui passivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali		
240.000	240.000	—	240.000	—	3.898.786	392.214
103.475	103.475	—	103.475	—	429.826	—
343.475	343.475	—	343.475	—	4.328.612	392.214
350.410	350.410	—	350.410	—	3.735.450	114.960
28.000	28.000	—	28.000	—	168.000	60.000
—	—	—	—	—	—	—
378.410	378.410	—	378.410	—	3.903.450	174.960
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	426.550	—
—	—	—	—	—	—	—
397.570	397.570	—	397.570	—	2.262.901	640.174
—	—	—	—	—	2.447.006	—
—	—	—	—	—	3.000.000	—
—	—	—	—	—	245.000	—
875.000	—	875.000	875.000	—	199.990	1.375.010
—	—	—	—	—	570.535	—
1.272.570	397.570	875.000	1.272.570	—	9.151.982	2.015.184

(e) Diminuite di lire 50.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(f) Diminuite di lire 255.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(g) Aumentate di lire 200.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

(h) Diminuite di lire 1.429.000 con decreto n. 213 del 20 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Economie e minori spese
		Previste	Impegnate		TOTALE	
			Pagate	Rimaste da pagare		
	<i>Riporto . . .</i>	9.996.000	8.754.412	1.140.174	9.894.596	103.584
106	Pulizia aree portuali . . . . .	3.600.000	3.000.000	600.000	3.600.000	—
107	Spese per gli studi e per l'attuazione del piano regolatore del porto (a) . . . . .	3.432.000	3.426.914	—	3.426.914	— 5.086
		17.028.000	15.181.236	1.740.184	16.921.510	— 106.490
	<b>ARREDAMENTI PORTUALI</b>					
108	Manutenzione ordinaria degli impianti (b) . . . . .	5.307.000	4.754.950	551.807	5.306.757	— 243
109	Restituzione di somme riferibili a capitoli di entrata di parte ordinaria . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
110	Annualità a favore del fondo indennità di licenziamento e previdenza del personale (c) . . . . .	31.500.000	32.200.000	—	32.200.000	+ 700.000
111	Fondo di Riserva per imprevisti e maggiori spese di personale e di carattere generale (d) . . . . .	—	—	—	—	—
	<b>TITOLO II. SPESE STRAORDINARIE</b>					
	<b>CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE</b>					
	<b>SPESE GENERALI DI AMMINISTRAZIONE</b>					
112	Mobili, arredi, macchine da scrivere e oggetti diversi per ufficio (e)	328.000	177.130	130.800	307.930	— 20.070
113	Spese per il personale avventizio (f)	27.900.000	25.248.340	2.651.660	27.900.000	—
		28.228.000	25.425.470	2.782.460	28.207.930	— 20.070

(a) Aumentate di lire 1.000.000 con decreto n. 162 del 24 maggio 1962.  
 (b) Diminuite di lire 568.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (c) Diminuite di lire 4.693.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (d) Aumentate di lire 1.500.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui passivi alla fine dell' Esercizio
All'inizio dell' Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali		
1.272.570	397.570	875.000	1.272.570	—	9.151.982	2.015.184
600.000	600.000	—	600.000	—	3.600.000	600.000
92.481	92.481	—	92.481	—	3.519.395	—
1.965.051	1.090.051	875.000	1.965.051	—	16.271.377	2.615.184
348.311	340.000	—	340.000	8.311	5.094.950	551.807
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	32.200.000	—
—	—	—	—	—	—	—
318.970	318.970	—	318.970	—	496.100	130.800
1.663.485	1.663.485	—	1.663.485	—	26.911.825	2.651.660
1.982.455	1.982.455	—	1.982.455	—	28.407.925	2.782.460

- (e) Diminuite di lire 5.391.000 con decreto n. 88 del 14 marzo 1962.  
 (f) Diminuite di lire 2.109.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (g) Diminuite di lire 172.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.  
 (h) Diminuite di lire 100.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Economie e minori spese
		Previste	Impegnate			
			Pagate	Rimaste da pagare	TOTALE	
	SERVIZIO DEI MEZZI MECCANICI.					
114	Manutenzione straordinaria (a) . .	8.455.000	903.601	7.500.500	8.404.101	— 50.899
115	Trasformazione mezzi meccanici. .	—	—	—	—	—
		8.455.000	903.601	7.500.500	8.404.101	— 50.899
	SERVIZI DIVERSI.					
116	Acquisto di nuovi mezzi di trasporto marittimi e terrestri . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
	OPERE PORTUALI					
117	Costruzione di opere varie nell'interesse dei servizi portuali e miglioramento di quelle già esistenti	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
118	Nuovi mezzi meccanici e completamento delle attrezzature preesistenti (articolo 3 legge 6 maggio 1940 n. 500) (b) . . . . .	37.800.000	—	37.800.000	37.800.000	—
		37.800.000	—	37.900.000	37.800.000	—
	OPERE DIVERSE E RESTITUZIONI.					
119	Risarcimento danni . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
120	Spese casuali straordinarie . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
121	Restituzioni di somme riferibili a capitoli di entrate di parte straordinarie . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
		<i>per memoria</i>	—	—	—	—
122	Fondo di Riserva per spese straordinarie . . . . .	<i>per memoria</i>	—	32.209	32.209	+ 32.209
	CATEGORIA II. MOVIMENTO DI CAPITALI					
123	Investimento di somme in titoli dello Stato . . . . .	<i>per memoria</i>	58.962.136	—	58.962.136	+ 58.962.136
124	Versamento dello stanziamento di cui al capitolo 34 dell'entrata . .	11.000.000	5.822.445	5.177.555	11.000.000	—
	<i>A riportare . . .</i>	11.000.000	64.784.581	5.177.555	69.962.136	+ 58.962.136

(a) Aumentate di lire 2.455.000 con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

## IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui attivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali		
13.841.200	4.794.233	9.046.967	13.841.200	—	5.697.834	16.547.467
83.388.750	10.693.750	72.695.000	83.388.750	—	10.693.750	72.695.000
97.229.950	15.487.983	81.741.967	97.229.950	—	16.391.584	89.242.467
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
39.424.086	13.125.366	26.297.520	39.422.886	— 1.200	13.125.366	64.097.520
39.424.086	13.125.366	26.297.520	39.422.886	— 1.200	13.125.366	64.097.520
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
8.285.314	—	8.306.656	8.306.656	+ 21.342	—	8.338.865
—	—	—	—	—	58.962.136	—
5.466.120	5.466.120	—	5.466.120	—	11.288.565	5.177.555
5.466.120	5.466.120	—	5.466.120	—	70.250.701	5.177.555

(b) Dotazione iscritta con decreto n. 213 del 30 giugno 1962.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Economie e minori spese
		Previste	Impegnate			
			Pagate	Rimaste da pagare	TOTALE	
	<i>Riporto . . .</i>	11.000.000	64.784.581	5.177.555	69.962.136	+ 58.962.136
125	Versamento dello stanziamento di cui al capitolo 34 dell'entrata . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
126	Versamento dello stanziamento di cui al capitolo 36 dell'entrata . . .	30.000.000	—	32.200.000	32.200.000	+ 2.200.000
		41.000.000	64.784.581	37.377.555	102.162.136	+ 61.162.136
	<b>PARTITE CHE SI COMPENSANO NELL'ENTRATA</b>					
127	Anticipazione di somme per spese di economato ed eventuali . . .	200.000	200.000	—	200.000	—
128	Ratei di competenza degli Esercizi futuri . . . . .	26.000.000	—	31.254.003	31.254.003	+ 5.254.003
129	Versamento delle ritenute erariali sugli emolumenti del personale . . . . .	10.000.000	4.796.023	7.919.037	12.715.060	+ 2.715.060
130	Versamento delle ritenute per assistenza sanitaria operata sugli emolumenti del personale . . . . .	2.000.000	2.846.357	—	2.846.357	+ 846.357
131	Versamento delle ritenute per fondo adeguamento pensioni operate sugli emolumenti del personale . . . . .	9.000.000	15.353.796	467.849	15.821.645	+ 6.821.645
132	Versamento delle ritenute INA-Casa operate sugli emolumenti del personale . . . . .	550.000	503.054	—	503.054	— 46.946
133	Versamento delle ritenute operate sugli emolumenti del personale per cessioni . . . . .	1.800.000	1.529.095	—	1.529.095	— 270.905
134	Versamento delle ritenute operate sugli emolumenti del personale per prestiti . . . . .	3.000.000	10.706.500	—	10.706.500	+ 7.706.500
135	Versamento delle ritenute operate sugli emolumenti del personale per premi assicurazioni sulla vita . . . . .	500.000	709.308	—	709.308	+ 209.308
135	Versamento delle ritenute operate sugli emolumenti del personale per acquisti rateali. . . . .	300.000	115.175	31.270	146.545	— 153.455
137	Versamento delle ritenute operate sugli emolumenti del personale per la partecipazione alla mensa aziendale . . . . .	2.000.000	2.373.480	—	2.373.480	+ 373.480
138	Versamento delle ritenute operate sugli emolumenti del personale per quote sindacali . . . . .	150.000	251.030	—	251.030	+ 101.030
	<i>A riportare . . .</i>	55.500.000	39.383.818	39.672.159	79.056.077	+ 23.556.077

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui passivi alla fine dell' Esercizio
All'inizio dell' Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali		
5.466.120	5.466.120	—	5.466.120	—	70.250.701	5.177.555
—	—	—	—	—	—	—
129.564.303	17.527.060	112.037.243	129.564.303	—	17.527.060	144.237.243
135.030.423	22.993.180	112.037.243	135.030.423	—	87.777.761	149.414.798
—	—	—	—	—	200.000	—
31.459.813	31.459.813	—	31.459.813	—	31.459.813	31.245.003
6.398.826	6.398.826	—	6.398.826	—	11.194.849	7.919.037
—	—	—	—	—	2.846.357	—
715.235	715.235	—	715.235	—	16.069.031	467.849
—	—	—	—	—	503.054	—
2.870	2.870	—	2.870	—	1.513.965	—
—	—	—	—	—	10.706.500	—
—	—	—	—	—	709.308	—
—	—	—	—	—	115.175	31.370
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	521.090	—
38.576.755	37.576.744	—	38.576.744	—	75.739.142	39.663.259

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI		CONTO DELLA COMPETENZA				
Numero	DENOMINAZIONE	SOMME				Economie e minori spese
		Previste	Impegnate			
			Pagate	Rimaste da pagare	TOTALE	
	<i>Riporto . . .</i>	55.500.000	39.383.818	34.672.159	79.056.077	23.556.077
139	Erogazioni del fondo multe inflitte al personale . . . . .	<i>per memoria</i>	—	6.660	6.660	+ 6.660
140	Restituzione di depositi prestati a garanzia dei servizi . . . . .	100.000.000	141.089.010	7.642.365	148.731.375	+ 48.731.375
141	Restituzione di depositi prestati a titolo di cauzione . . . . .	17.000.000	23.528	18.002.277	18.025.835	+ 1.025.835
142	Restituzione di depositi vari . . .	114.000.000	127.754.590	33.726.664	161.191.254	+ 47.191.254
143	Versamento I.G.E. . . . .	13.500.000	13.796.230	345.969	14.142.199	+ 642.199
144	Erogazioni per conto del fondo assistenza lavoratori portuali e spese Ufficio Lavoro . . . . .	24.000.000	—	31.210.920	31.210.920	+ 7.210.920
145	Erogazioni per conto del fondo buonuscita lavori portuali . . . . .	50.000.000	—	56.541.151	56.541.151	+ 6.541.151
146	Erogazioni per conto del fondo integrazione trattamento quiescenza lavoratori portuali . . . . .	210.000.000	251.732.993	12.057.236	263.790.229	+ 53.790.229
147	Anticipazioni per conto di terzi . .	5.000.000	12.765.434	437.502	13.202.936	+ 8.202.936
		589.000.000	586.245.633	199.653.003	785.898.636	+ 196.898.636
	<b>CAPITOLO AGGIUNTI.</b>					
148	Debiti vari . . . . .	—	—	—	—	—
149	Arretrati sulle competenze del personale umano . . . . .	—	—	—	—	—
150	Impianti di collegamento telefonici delle navi ormeggiate nel porto . . . . .	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—

## IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui attivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali		
38.576.744	37.576.744	—	38.576.744	—	75.739.142	39.663.259
9.878	—	9.878	9.878	—	—	16.538
10.340.898	10.340.898	—	10.340.898	—	151.429.908	7.642.365
18.025.835	18.025.835	—	18.025.835	—	18.049.393	18.002.277
46.026.975	46.026.975	—	46.026.975	—	173.481.565	33.736.664
289.225	289.225	—	289.225	—	14.085.455	345.969
31.591.141	25.123.965	6.467.176	31.591.141	—	25.123.965	37.678.096
75.134.956	56.674.834	18.460.122	75.134.956	—	56.674.834	75.001.273
10.405.512	10.405.512	—	10.405.512	—	262.138.505	12.057.236
1.664.810	64.395	1.600.415	1.664.810	—	12.829.829	2.037.917
232.065.974	205.528.383	26.537.591	232.065.974	—	791.774.016	226.190.594
96.732.132	—	96.732.132	96.732.132	—	—	96.732.132
187.460	187.460	—	187.460	—	187.460	—
13.000.000	—	13.000.000	13.000.000	—	—	13.000.000
109.919.592	187.460	109.732.132	109.919.592	—	187.460	109.732.132

## IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI	CONTO DELLA COMPETENZA				
	DENOMINAZIONE	SOMME			Economie e minori spese
		Previste	Impegnate		
		Pagate	Rimaste da pagare	TOTALE	
<b>DIMOSTRAZIONE DELLA SPESA</b>					
<b>SPESE EFFETTIVE ORDINARIE</b>					
Spese per il funzionamento Organi dell'Ente	11.895.000	11.863.343	17.519	11.880.862	— 14.138
Spese per il personale addetto ai servizi generali . . . . .	92.633.000	81.894.654	10.738.021	92.632.675	— 325
Spese per il personale addetto all'Ufficio del Lavoro . . . . .	22.690.000	20.393.666	2.296.334	22.690.000	—
Spese generali di Amministrazione . . . . .	19.420.000	18.478.161	748.199	19.226.360	— 193.640
Servizio dei mezzi meccanici . . . . .	191.572.000	170.123.360	21.245.603	191.368.963	— 203.037
Servizio della Stazione Marittima . . . . .	73.716.800	64.795.643	8.914.437	73.710.080	— 6.720
Spese per il Punto Franco . . . . .	4.381.000	3.985.137	392.214	4.377.351	— 3.649
Spese per le pubblicazioni . . . . .	3.700.000	3.525.040	174.960	3.700.000	—
Spese per servizi diversi . . . . .	17.028.000	15.181.326	1.740.184	16.921.510	— 106.490
Manutenzione ordinaria degli arredamenti portuali . . . . .	5.307.000	4.754.950	551.807	5.306.757	— 243
Restituzione di somme riferibili a capitoli di entrata di parte ordinaria . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
Annualità a favore del fondo indennità licenziamento e previdenza del personale	31.500.000	32.200.000	—	32.200.000	+ 700.000
Fondo di riserva per imprevisti e maggiori spese di personale e di carattere generale	—	—	—	—	—
	<b>473.842.800</b>	<b>427.195.280</b>	<b>46.819.278</b>	<b>474.014.558</b>	<b>+ 171.758</b>
<b>SPESE EFFETTIVE STRAORDINARIE</b>					
Spese generali di amministrazione . . . . .	28.228.000	25.425.470	2.782.460	28.207.930	— 20.070
Servizi dei mezzi meccanici . . . . .	8.455.000	903.601	7.500.000	8.404.101	— 50.899
Servizi diversi . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
Opere portuali . . . . .	37.800.000	—	37.800.000	37.800.000	—
Spese diverse e restituzioni . . . . .	<i>per memoria</i>	—	—	—	—
	<b>74.483.000</b>	<b>26.329.071</b>	<b>48.082.960</b>	<b>74.412.031</b>	<b>— 70.969</b>
Fondo di riserva per spese straordinarie . . . . .	<i>per memoria</i>	—	32.209	32.209	+ 32.209
	<b>74.483.000</b>	<b>26.329.071</b>	<b>48.115.169</b>	<b>74.444.240</b>	<b>— 38.760</b>
Movimento di capitali . . . . .	41.000.000	64.784.581	37.377.555	102.162.136	+ 61.162.136
Partite che si compensano nella Entrata . . . . .	589.000.000	586.245.633	199.653.003	785.898.636	+ 196.898.636

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui passivi alla fine dell' Esercizio
All'inizio dell' Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali		
110.000	110.000	—	110.000	—	11.973.343	17.519
10.426.900	10.426.900	—	10.426.900	—	92.321.554	10.738.021
1.605.473	1.605.473	—	1.605.473	—	21.999.139	2.296.334
508.485	409.997	88.088	498.085	— 10.400	18.888.158	836.287
19.116.030	17.888.060	1.227.970	19.116.030	—	188.011.420	22.473.573
13.138.877	13.000.644	136.802	13.137.446	— 1.431	77.976.287	9.051.239
343.475	343.475	—	343.475	—	4.328.612	392.214
378.410	378.410	—	378.410	—	3.903.450	174.960
1.965.051	1.090.051	875.000	1.965.051	—	16.271.377	2.615.184
348.311	340.000	—	340.000	— 8.311	5.094.950	551.807
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	32.200.000	—
—	—	—	—	—	—	—
47.941.012	45.593.010	2.327.860	47.920.870	— 20.142	472.788.290	49.147.138
1.982.455	1.982.455	—	1.982.455	—	27.407.925	2.782.460
97.229.950	15.487.983	81.741.967	97.229.950	—	16.391.584	89.242.467
—	—	—	—	—	—	—
39.424.086	13.125.366	26.297.520	39.422.886	— 1.200	13.125.366	64.097.520
—	—	—	—	—	—	—
138.636.491	30.595.804	108.039.487	138.635.291	— 1.200	56.924.875	156.122.447
8.285.314	—	8.306.656	8.306.656	+ 21.342	—	8.338.865
146.921.805	30.595.804	116.346.143	146.941.947	+ 20.142	56.924.875	164.461.312
135.030.423	22.993.180	112.037.243	135.030.423	—	87.777.761	149.414.798
232.055.974	205.528.383	26.537.591	232.065.974	—	791.774.016	226.190.594

## IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAPITOLI	CONTO DELLA COMPETENZA				
DENOMINAZIONE	SOMME				Economie e minori spese
	Previste	Impegnate		TOTALE	
		Pagate	Rimaste da pagare		
<b>RIEPILOGO GENERALE DELLA SPESA</b>					
SPESE EFFETTIVE ORDINARIE, COMPRESO IL FONDO DI RISERVA ORDINARIO . . . .	473.842.800	427.195.280	46.819.278	474.014.558	+ 171.758
SPESE EFFETTIVE STRAORDINARIE, COMPRESO IL FONDO DI RISERVA STRAORDINARIO . . . . .	74.483.000	26.329.071	48.115.169	74.444.240	— 38.760
	548.325.800	453.524.351	94.934.447	548.458.798	+ 132.998
MOVIMENTO DI CAPITALI . . . . .	41.000.000	64.784.581	37.377.555	102.162.136	+ 61.162.136
	589.325.800	518.308.932	132.312.002	650.620.934	+ 61.295.134
PARTITE CHE SI COMPENSANO NELLA ENTRATA . . . . .	589.000.000	586.245.633	199.653.003	785.898.636	+ 196.898.636
CAPITOLI AGGIUNTI . . . . .	—	—	—	—	—
TOTALE GENERALE DELLA SPESA . . . .	1.178.325.800	1.104.554.565	331.965.005	1.436.519.570	+ 258.193.770

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CONTO DEI RESIDUI DEGLI ESERCIZI PRECEDENTI					Pagamenti complessivi (Competenza e Residui)	Residui passivi alla fine dell'Esercizio
All'inizio dell'Esercizio	Pagati	Rimasti da pagare	TOTALE	Economie o eccedenze per assegnazioni speciali		
47.941.012	45.593.010	2.327.860	47.920.870	— 20.142	472.788.290	49.147.138
146.921.805	30.595.804	116.346.143	146.941.947	+ 20.142	56.924.875	164.461.312
194.862.817	76.188.814	118.674.003	194.862.817	—	529.713.165	213.608.450
135.030.423	22.993.180	112.037.243	135.030.423	—	87.777.761	149.414.798
329.893.240	99.181.994	230.711.246	329.893.240	—	617.490.926	363.023.248
232.065.974	205.528.383	26.537.591	232.065.974	—	791.774.016	226.190.594
109.919.592	187.460	109.732.132	109.919.592	—	187.460	109.732.132
671.878.806	304.897.837	366.980.969	671.878.806	—	1.409.452.402	698.945.974

SUB-ALLEGATO N. 1. ALLEGATO A.

CONFRONTO FRA LE ENTRATE E LE SPESE EFFETTIVE

Numero dei capitoli	DENOMINAZIONE DI BILANCIO	Previsioni	SOMME			Vantaggio realizzato sulle previsioni (magiori entrate + minori spese)
			Riscosse o pagate	Da riscuotere o da pagare	Totale accertamenti o impegni	
da 1 a 32	<i>Entrate Effettive</i> Ordinarie e straordinarie . .	548.325.800	537.148.755	11.310.043	548.458.798	+ 132.998
da 1 a 122	<i>Spese Effettive</i> Ordinarie e straordinarie . .	548.325.800	453.524.351	94.934.447	548.458.798	+ 132.998
	DIFFERENZA . . .	—	+ 83.624.404	— 83.624.404	—	—

SUB-ALLEGATO N. 2. ALLEGATO B.

CONFRONTO FRA LE ENTRATE E LE SPESE PER MOVIMENTO DI CAPITALI

Numero dei capitoli	DENOMINAZIONE DI BILANCIO	Previsioni	SOMME			Differenza fra previsioni e accertamenti
			Riscosse o pagate	Da riscuotere o da pagare	Totale accertamenti o impegni	
da 33 a 36	<i>Entrata</i> Per movimento di capitali . .	41.000.000	58.830.000	—	58.830.000	+ 17.830.000
da 123 a 126	<i>Uscita</i> Per movimento di capitali . .	41.000.000	64.784.581	37.377.555	102.162.136	+ 61.162.136
	DIFFERENZA . . .	—	— 5.954.581	— 37.377.555	— 43.332.136	— 43.332.136

SUB-ALLEGATO N. 3. ALLEGATO C

CONFRONTO FRA LE ENTRATE E LE SPESE VERIFICATE SI NELLE PARTITE  
CHE SI COMPENSANO

Numero dei capitoli	DENOMINAZIONE DI BILANCIO	Previsioni	SOMME			Differenza fra previsioni e accertamenti
			Riscosse o pagare	Da riscuotere o da pagare	Totale accertamenti o impegni	
da 37 a 57	<i>Entrate</i> Per partite che si compensano	589.000.000	775.385.676	10.512.960	785.898.636	+ 196.898.636
da 127 a 147	<i>Uscite</i> Per partite che si compensano	589.000.000	586.245.633	199.653.003	785.898.636	+ 196.898.636
	DIFFERENZA . . .	—	+ 189.140.043	— 189.140.043	—	—

SUB-ALLEGATO N. 4. ALLEGATO D.

FONDO INTEGRAZIONE TRATTAMENTO QUIESCENZA AI LAVORATORI PORTUALI

		Danaro	Titoli dello Stato (Valore nominale)
Fondo esistente al 1° luglio . . . . .		10.405.512	8.450.000
<i>Incassi dell'esercizio.</i>			
Cedole sui titoli di proprietà e interessi su conto corrente . . . . . L.	553.867		
Versamento contributo delle Compagnie (13,50 per cento) . . . . . »	263.236.362	263.790.229	—
		274.195.741	8.450.000
<i>Pagamenti dell'esercizio.</i>			
Integrazione quiescenza ai lavoratori. . . L.	176.498.711		
Trattamento provvisorio alle vedove . . »	66.688.101		
Versamento a fondo buon'uscita dell'1 per cento dei contributi . . . . . »	18.013.606		
Diritti di custodia al Banco di Napoli . »	7.630		
Varie . . . . . »	930.457	262.138.505	—
		12.057.236	8.450.000
CONSISTENZA AL 30 GIUGNO . . .			

SITUAZIONE DELLE ATTIVITÀ E PASSIVITÀ DELL'ENTE AUTONOMO DEL PORTO  
SITUAZIONE AL

Numero	DENOMINAZIONE	CONSISTENZA		Differenza in più o in meno
		al 30 giugno 1961	al 30 giugno 1962	
<b>ATTIVITÀ</b>				
1	Immobili, mobili, arredi, libri e automezzi . .	4	4	—
2	Crediti finanziari (crediti provenienti dalla gestione di bilancio) . . . . .	63.367.295	53.852.425	— 9.514.870
3	<i>Titoli</i> . . . . .	405.185.271	448.517.407	+ 43.332.136
<i>Depositi bancari.</i>				
4	Saldo conto corrente libero Banco Napoli . .	203.326.236	196.576.138	— 6.750.098
		671.878.806	698.945.974	+ 27.067.168
<b>BENI DI TERZI</b>				
<i>Titoli.</i>				
1	Depositi cauzionali prestati da concessionari .	110.755.000	106.920.000	— 3.835.000
2	Titoli della Cassa Mutua di Previdenza fra i lavoratori portuali. . . . .	8.450.000	8.450.000	—
<i>Danaro.</i>				
3	Depositi in danaro prestati da concessionari . .	74.393.708	59.381.306	— 15.012.402
4	Disponibilità in contanti della Cassa Mutua di Previdenza fra i lavoratori portuali . . . . .	10.405.512	12.057.236	+ 1.651.724
		875.883.026	885.754.516	+ 9.871.490

IL RAGIONIERE CAPO  
f.to Giuseppe Franco

IL PRESIDENTE  
f.to Avv. Nicola Salerno

DI NAPOLI AL 30 GIUGNO 1962 E CONFRONTO CON LA CORRISPONDENTE  
30 GIUGNO 1961

Numero	DENOMINAZIONE	CONSISTENZA		Differenza in più o in meno
		al 30 giugno 1961	al 30 giugno 1962	
<b>PASSIVITÀ</b>				
1	Debiti finanziari (debiti risultanti dalla gestione di bilancio) . . . . .	258.014.703	275.478.505	+ 17.472.802
2	Ratei passivi . . . . .	31.459.813	31.254.003	— 205.810
3	Debiti per cauzione e depositi versati in contanti . . . . .	28.366.733	25.644.642	— 2.722.091
4	Impegni vigenti per esecuzione di lavori portuali	159.745.575	168.173.278	+ 8.427.703
5	Debiti diversi . . . . .	46.026.975	33.736.664	— 12.290.311
6	Disponibilità Cassa Mutua di Previdenza fra i lavoratori portuali. . . . .	10.405.512	12.057.236	+ 1.651.724
7	Fondo multe al personale . . . . .	9.878	16.538	+ 6.660
8	Fondo indennità licenziamento al personale . .	129.564.303	144.237.243	+ 14.672.940
9	Fondo di riserva . . . . .	8.285.314	8.338.865	+ 53.551
		671.878.806	698.945.974	+ 27.067.168
<b>BENI DI TERZI</b>				
<i>Titoli.</i>				
1	Depositi cauzionali prestati da concessionari .	110.755.000	106.920.000	— 3.835.000
2	Titoli della Cassa Mutua di Previdenza fra i lavoratori portuali. . . . .	8.450.000	8.450.000	—
<i>Danaro.</i>				
3	Depositi in danaro prestati da concessionari .	74.393.708	59.381.306	— 15.012.402
4	Disponibilità in contanti della Cassa Mutua di Previdenza fra i lavoratori portuali .	10.405.512	12.057.236	+ 1.651.724
		875.883.026	885.754.516	+ 9.871.490

IL DIRETTORE GENERALE  
f.to Dr. Giacomo Losito

PAGINA BIANCA

# IL PORTO DI NAPOLI E L'ATTUALE POLITICA ECONOMICA

*Relazione del Presidente al Consiglio di Amministrazione*

PAGINA BIANCA

ALLEGATO B.

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

1. — On. Avv. NICOLA SALERNO — *Presidente dell'E.A.P.*
2. — Generale SALVATORE GRASSI — *Direttore Marittimo di Napoli — Vice Presidente*
3. — Dott. Ing. UGO TANZILLO — *Ing. Capo Genio Civile Opere Marittime*
4. — Comm. Dott. GIUSEPPE PELLÈ — *Direttore Superiore Capo della Circostrizione Doganale di Napoli*
5. — Comm. Ing. MARIO BORRIELLO — *Direttore del Compartimento Ferroviario di Napoli*
6. — Gr. Uff. Com.te A. M. VOLPE — *Delegato del Presidente della Camera di Commercio, Industria e Agricoltura.*
7. — Dott. CARLO FERMARIELLO — *Segretario Camera Confederale Lavoro*
8. — Prof. Avv. ANTONIO GAVA — *Presidente Deputazione Provinciale di Napoli*
9. — Dott. FEDERICO D'AIUTO — *Commissario al Comune di Napoli*
10. — Comm. Dott. Rag. AMEDEO STAN-  
GHERLIN — *Direttore della sede di Napoli del Banco di Napoli*
11. — Gr. Uff. Rag. ENZO FIORE — *Presidente Ente Provinciale Turismo*
12. — Comm. Dott. FERNANDO GHIGLIA — *Direttore Generale — Rappresentante Ministero Marina Mercantile*
13. — Comm. Dott. OSTILIO GATTOLA — *Ispettore Generale a riposo — Rappresentante Ministero Tesoro*
14. — Conte Dott. PAOLO DENTICE — *Ispettore Generale Lavori Pubblici — Rappresentante Ministero  
Lavori Pubblici*
15. — Comm. Dott. GIUSEPPE LONGO — *Direttore della Camera di Commercio di Napoli — Rappresentante  
Ministero Industria e Commercio*
16. — Dott. ERNESTO BRASCHI — *Ispettore Superiore — Rappresentante Ministero Lavoro e Prev.  
Sociale*
17. — Dott. GINO CERIANI — *Rappresentante Unione Industriali*
18. — Comm. Dott. MARCELLO PANE — *Rappresentante Associazione Generale dei Commercianti di Napoli*
19. — — *Rappresentante dell'Associazione Meridionale Armamento Libero*
20. — Comm. GIUSEPPE PIRANDELLO — *Rappresentante Associazione Meridionale Armamento Linea*
21. — — *Rappresentante della Federazione Italiana Lavoratori dei Porti*
22. — — *Rappresentante della Federazione Lavoratori del Mare*
23. — — *Esperto in materia marittima e portuale*

### COMITATO DIRETTIVO

1. — On. Avv. NICOLA SALERNO — *Presidente dell'E.A.P.*
2. — Generale SALVATORE GRASSI — *Direttore Marittimo — Vice Presidente dell'Ente*
3. — Dott. Ing. UGO TANZILLO — *Ing. Capo Genio Civile per le Opere Marittime di Napoli e  
Provincia*
4. — Comm. Dott. GIUSEPPE PELLÈ — *Direttore Superiore Capo della Circostrizione Doganale di Napoli*
5. — Comm. Ing. MARIO BORRIELLO — *Direttore del Compartimento Ferroviario di Napoli*
6. — Comm. Dott. Rag. AMEDEO STAN-  
GHERLIN — *Direttore della Sede di Napoli del Banco di Napoli*
7. — Gr. Uff. Com.te A. M. VOLPE — *Delegato del Presidente della Camera di Commercio*
8. — Dott. CARLO FERMARIELLO — *Segretario Camera del Lavoro*
9. — — *Esperto in materia marittima e portuale*

### COLLEGIO DEI REVISORI

1. — Comm. Dott. ANDREA ESPOSITO — *Ispettore Generale Ministero del Tesoro*
2. — Gr. Uff. Avv. LUIGI DEL GIUDICE — *Consigliere Corte dei Conti — Ministero Lavori Pubblici*
3. — Comm. Dott. VINCENZO VITELLI — *Ispett. Gen. Ministero Marina Mercantile*
4. — Prof. Dott. GUIDO MAURINO — *Ispettore Generale Ministero Industria e Commercio*
5. — Comm. Dott. CORRADINO AZZO-  
LINI — *Ispettore Gen. Ministero del Lavoro e Previdenza Sociale*

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE On. Avv. NICOLA SALERNO  
AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori Consiglieri,

il bilancio consuntivo per l'esercizio 1° luglio 1961- 30 giugno 1962, che ho l'onore di sottoporre al vostro esame, e i dati statistici relativi a tale periodo, offrono lo spunto per ricalcare problemi ed osservazioni già ripetutamente prospettati in altre occasioni e che da quei dati ricevono documentazione e conferma.

*Gli orientamenti della politica economica.*

Il traffico del porto di Napoli — ormai stabilizzatosi su un livello che supera di molte misure quello dell'anteguerra, e che si delinea in costante ascesa — ha posto problemi diversi da quelli del passato, specie in funzione dei mutati e non prevedibili orientamenti di politica economica, profilatisi sia in campo nazionale, sia in campo internazionale.

Nell'esplicazione di questi programmi, e alla stregua delle corrispondenti prospettive, compiti nuovi sono emersi per il porto di Napoli, il quale è venuto così acquistando una caratterizzazione sempre più accentuata e senza riscontro negli anni decorsi; caratterizzazione che è forzoso riconoscere, ed è doveroso assecondare, se non si vuol privare tutto il sistema economico in corso di uno dei pilastri principali della sua realizzazione.

È ovvio che quel che diciamo per lo scalo napoletano potrà dirsi anche per altri scali, assimilabili al nostro nella funzione nazionale, sicché il discorso che ci preme rientra in una visione del tutto scevra di tare localistiche ed ispirata ad interessi di carattere generale.

*La politica meridionalistica.*

La politica di recupero delle aree depresse e in particolare del Mezzogiorno d'Italia, intrapresa dopo anni nei quali il problema era stato eluso e in un certo senso aggravato dalle avventure coloniali ed imperiali, ha voluto essere innanzi tutto un attestato di solidarietà nazionale; ha voluto significare il proposito di arricchire di uguale linfa vitale tutto il territorio dello Stato al fine di renderlo dovunque lievitante e produttivo, e quindi tale da assicurare a tutti un uguale trattamento di giustizia.

Per far corrispondere i fatti alla impostazione del problema è parso imprescindibile spostarlo dal terreno locale a quello nazionale, farlo passare da « questione meridionale », quale si profilò in principio, e fu considerato per molti anni, ad esigenza prettamente italiana, non essendo concepibile la esistenza di uno Stato nominalmente unitario, ma praticamente spezzato in due, sul terreno economico e su quello sociale, con rilevanti riflessi di ogni genere per milioni e milioni di cittadini.

L'industrializzazione apparve l'indirizzo principale da imprimere all'economia meridionale, che di tale pregressa carenza risentiva gli effetti negativi, industrializzazione da associarsi ad un rinnovamento della politica e delle colture agricole, rimaste in una fase di penosa arretratezza. Il tutto poggiato — beninteso — su una impalcatura di infrastrutture da creare o da integrare, e sulla incentivazione dell'iniziativa privata, connessa col sorgere di imprese a carattere pubblico, indispensabili per affrontare spese e rischi non lievi, e mettere in moto una forza di pilotaggio nella dinamica della produzione industriale.

*La Comunità Economica Europea.*

Un fatto nuovo frattanto veniva a delinearsi nella vita internazionale, un fatto connesso a quella ideologia europeistica che gli ultimi eventi storici avevano potentemente sollecitato: la nascita del patto di Roma per una Comunità economica europea. Questa iniziativa non mirava a creare una generica lega di soccorso fra i sei Stati partecipanti, o una autarchia al-

largata ai paesi della formazione, ma si proponeva di dar vita ad un organismo unitario dell'economia continentale, a carattere competitivo ed evolutivo, e quindi niente affatto scaturente dall'ambito dei settori più arretrati, bensì proprio da quelli più progrediti e già avanti sulla strada delle innovazioni tecnologiche.

L'Italia, partecipando alla Comunità — e lodevolmente partecipandovi, a nostro avviso, nonostante le dubbiezze e gli oscuri presagi di alcuni — affrontava la prova più ardua, ma forse più salutare del suo divenire, nella quale il problema meridionale campeggiava, e campeggia tuttora, con il suo peso e le sue peculiarità, ponendosi in termini di perentoria soluzione. Per la seconda volta infatti, in meno di un secolo, il Mezzogiorno d'Italia si è trovato posto dinanzi ad *un'occasione storica* — come giustamente è stato osservato — e si è trovata posta l'Italia intera, il cui ruolo di nazione comunitaria non potrà svolgersi validamente senza che siano stimolati e potenziati tutti i settori della sua gamma produttivistica.

Mezzogiorno compreso, naturalmente.

Ond'è che il problema meridionale, attraverso questa seconda fase, nella quale lo hanno collocato gli eventi, da un rapporto di carattere interno in cui si trovava, si è posto in un rapporto di carattere internazionale, aggiungendo all'originaria fisionomia patriottica e sentimentale un coefficiente di « necessità » politica, che ha moltiplicato gli obblighi della regolamentazione.

Così il M.E.C. non è stato soltanto l'allineamento di alcuni paesi più evoluti, atti a cimentarsi sul terreno delle competizioni, ma altresì la chiamata a raccolta intorno alla bandiera del progresso tecnico anche dei paesi portanti nel loro seno compartimenti d'ombra, che andavano rischiarati. È stata una specie di diana della civiltà, sonata per svegliare anche le energie sopite, ed avviare tutti i popoli europei verso una più feconda solidarietà umana, nella prospettiva di portare i mercati nazionali al loro superamento e alla loro unificazione, foriera di un più largo schieramento politico e civile.

#### *Nuovo quadro della problematica meridionale.*

Si è aperta in tal modo una terza serie di elementi che hanno mutato non poco il quadro nel quale dobbiamo collocare la problematica meridionale, inserendola non più e non tanto nella visione strettamente italiana, ma disponendola su una platea di espansione che rivoluziona in un certo senso premesse e risultati. I temi dell'industrializzazione del Mezzogiorno hanno, in questo clima, assunto termini e toni competitivi, ed esigenze di equilibratura internazionale non hanno potuto lasciare inattive le forze stesse dello Stato, che di conserva con la grande iniziativa privata va scavando i solchi fecondi di una incentivazione i cui frutti matureranno in un domani non lontano.

Nel fervore di questo operare, e soprattutto sotto la spinta di direttive nuove e talora di eventi più forti delle teorie, è andata sempre più rarefacendosi l'area un tempo riservata alle misurate e plantigradi imprese, alimentate dal gioco delle forze, ma rivelatesi del tutto impari al ruolo assegnato dai tempi, e d'altro canto generatrici di quelle funeste arretratezze che con faticosi stenti ci si sforza di eliminare.

#### *Il pensiero del Governo.*

La politica di piano appare la più idonea per redimere le zone sottosviluppate e suscitare quella linfa che rechi vita e prosperità nelle sopite membra. Onde giustamente il Presidente del Consiglio onorevole Fanfani, in occasione delle dichiarazioni programmatiche del Governo, mentre confutava i timori diffusi più o meno ad arte tra gli operatori economici, esortandoli a continuare tranquillamente la loro attività produttiva, perché il Governo non vuole né ridurla né modificarla, ma sostenerla ed ampliarla, si affrettava a prospettare la funzione della politica di piano nell'evoluzione del Mezzogiorno, agganciando tale politica a tutti gli organi preposti alla vita pubblica e rientrando quindi nei compiti globali dello Stato.

« La politica meridionalistica — egli disse testualmente — c'insegna ormai che non può essere continuata come una politica di zona, lasciata soltanto alle cure di un particolare organo... come la Cassa per il Mezzogiorno. La politica del Mezzogiorno deve invece essere preminente nel selezionato numero dei supremi obiettivi *che tutta la politica* — e ad arte non dico solo la politica economica — del nostro paese deve proporsi e sistematicamente perseguire ».

Parole esatte ed impeccabili, sui cui binari è dovere di tutti far scorrere la esecuzione delle opere.

Questo passaggio del problema meridionale da questione di zona a questione prima nazionale ed oggi internazionale, ha subito un ulteriore impulso dal processo di indipendenza cui sono andati ispirandosi numerosi Stati africani, i quali, nel volgere di pochi anni, hanno dato alla geografia africana un profilo nuovo, carico di potenziale economico e politico, e suscettibile di smisurati sviluppi.

#### *Il problema africano.*

Il problema africano è balzato d'un tratto sul palcoscenico della storia, nell'immensa cornice di nuove relazioni e di nuove possibilità, e ha creato le premesse per la formazione di un mondo nuovo e soprattutto di nuovi atteggiamenti da assumere nei riguardi di questo mondo.

La caduta del colonialismo, e il crollo delle impalcature politiche che lo reggevano, lungi dal ridurre la sfera di azione dei paesi europei, la ha ampliata all'ennesima potenza, con caratteri nuovi e nuove prospettive, la cui dimensione di realizzo è riservata alla chiaroveggenza, alla prontezza di iniziativa, all'intuizione dei singoli Stati e principalmente della stessa Comunità economica europea. Anche in questo campo la palma del successo andrà agli uomini di buona volontà, e gl'Italiani dovrebbero primeggiare fra essi, particolarmente dovrebbe primeggiare il Mezzogiorno d'Italia, la cui rinascita economica, e soprattutto il cui processo d'industrializzazione, fortunatamente coincidono con un analogo sforzo di resurrezione africana.

#### *Iniziative dell'Ente.*

Di tale situazione storicamente innovativa, e delle linee di sviluppo che potranno derivarne, il nostro Ente si è reso interprete da tempo, da quando cioè il fenomeno cominciò appena a profilarsi, lasciando tuttavia insensibile una gran parte della pubblica opinione, erroneamente ancorata alla superata concezione colonialista del problema africano. Ed è singolare e dispiacevole che questa nostra alacre intrapresa sia tuttora ignorata o dissimulata da alcuni esponenti del padreternismo economico e culturale nostrano, con danno non tanto del nostro Ente, quanto dell'idea stessa, che andrebbe invece caldeggiata e sorretta. Purtroppo è ancora molta la gente che non riesce a farsi un quadro chiaro delle cose, che tutt'al più le guarda con quello spirito di genericità e con quell'abito retorico che è uno dei difetti più grossi del nostro temperamento.

Oggi infatti, dinanzi al dilagare della « questione » africana e al gran parlare che se ne fa sulle gazzette, non foss'altro sotto l'aspetto episodico di alcuni violenti contrasti locali, non c'è barba di politico che non esorti all'intensificazione degli scambi anche culturali con l'Africa, un'Africa la quale passa così da un « cliché » di carattere avventuroso e letterario che possedeva, ad un ghiotto argomento di discorso d'occasione.

Ma questo lirismo diluito non serve gran che alla soluzione dei problemi, e noi rivendichiamo l'importanza della nostra iniziativa — che la moda del giorno conduce a ricalcare — non certo per spirito di vanità, ma per sottolineare il carattere concreto e squisitamente tecnico cui bisognerà improntare l'azione da svolgere se si vorranno raggiungere seri risultati. Noi abbiamo posto il problema delle relazioni con l'Africa — che in linea generale nemmeno un cieco poteva non vedere — su un piano essenziale e specifico che nettamente s'individua: quello cioè dei traffici marittimi; un piano che fa da cerniera sulla vasta superficie di tutto il problema africano. Abbiamo infatti detto e sostenuto — nel primo e nel secondo convegno, tenutisi a Napoli nel 1958 e in quest'anno di grazia, 1962 — che parlare dei traffici marittimi con l'Africa significa mettere in movimento tutto il repertorio culturale esistente sull'argomento, da quello economico a quello geografico, da quello antropologico a quello storico, da quello artistico e letterario a quello pedagogico, a quello sociale, così come le relazioni e gli studi affluiti nei due convegni, e raccolti in volumi, documentano irrefutabilmente, mettendo in essere una ordinata e sistematica trattazione della materia.

E giacché ci capita di dirlo, non possiamo non esprimere il nostro stretto e fervido attaccamento all'antico Istituto italiano per l'Africa, il quale, per tradizione e per compiti, è quello

che più abbiamo sentito sempre accanto, con amore e saggezza di collaborazione, ed a cui andrebbero demandate funzioni più ampie, in un ruolo di coordinamento e di sintesi su tutto ciò che attiene alle molte e sparse iniziative del genere.

Cose queste però che presuppongono per tale Istituto ben altra dotazione finanziaria, alla quale occorrerà pur provvedere se si vorrà dar vita ad un efficiente organo centrale di raccolta e di condensazione che stia all'altezza dei tempi.

Lo stesso è a dirsi per il poderoso istituto della Mostra d'Oltremare, esistente in Napoli, e che da anni reclamiamo ritorni alla sua funzione di strumento di collegamento della vita economica e culturale fra Italia ed Africa.

#### *La posizione del porto di Napoli.*

Questi brevi cenni servono a mettere in luce un panorama politico-economico nel quale il Mezzogiorno d'Italia, e il porto di Napoli, assumono una posizione centrale, giacché politica meridionalistica, comunità europea e interscambio coi paesi africani sono le facce alterne di uno stesso programma, di una medesima ideologia: quella di stringere sempre più saldamente il mondo libero — e un giorno, forse, l'umanità intera — in un più equilibrato e rigoglioso processo produttivo. Ora è ovvio che non si darà vita a questi tre aspetti o fattori di unificazione economica se ognuno di essi non verrà corrispondentemente lievitato e portato al punto di più alto rendimento.

Il successo della concezione è manifestamente subordinato al prudente e armonico sviluppo di queste tre componenti, legate fra loro da un rapporto di interdipendenza innegabile. Favorendone una senza provvedere alle altre e senza livellarle tutte e tre sulla scala di un costante processo di ascesa, significherebbe compromettere i risultati globali ed inficiare la vitalità di ciascuna di esse.

Il così detto miracolo italiano si pone come uno sprone a proseguire l'azione intrapresa nelle tre direttive accennate, e condiziona l'esecuzione delle opere, dimostrandone la perfetta attuabilità. In effetti l'Italia '61 ha superato tutti i paesi del mondo libero nella velocità dello sviluppo economico: a noi è toccata, nei due ultimi anni, la palma della vittoria in relazione al ritmo di questo progredire. Non che con questo noi ci siano messi all'avanguardia dei paesi moderni, beninteso! Altri popoli che questo progresso avevano raggiunto, ne hanno conservato il livello. Ma noi, che contavamo condizioni di notevole arretratezza, abbiamo avuto il merito di distaccarci da quella fase con un ritmo più veloce di coloro che sedevano su posizioni più avanzate. Abbiamo cioè imboccata la via dell'allineamento, condizione essenziale per partecipare validamente ad una comunità economica poggiata su basi di progresso tecnologico. E così la nostra produzione industriale nel 1961 è aumentata del 9 per cento; in confronto all'aumento del 7,9 della Germania, del 6 della Francia, del 3,2 del Belgio, dell'1,5 del Regno Unito, dello 0,6 dei Paesi Bassi e alla diminuzione dell'1,7 degli Stati Uniti d'America. Le esportazioni sono cresciute del 13 per cento in Italia, ed il reddito nazionale — secondo la relazione che ha recentemente accompagnato lo stato di previsione del Ministero del bilancio — è passato dai 17.197 miliardi del 1960, ai 19.905 miliardi del 1961 con un aumento del 9,9 per cento rispetto al 1960. Anche gli investimenti lordi sono cresciuti, e per il 1961 sono stati valutati in 5.358 miliardi contro i 4.746 miliardi del 1960.

#### *L'influenza delle economie esterne.*

Pur senza lontanamente ammettere l'equitativa distribuzione di reddito e d'investimenti tra nord e sud, e riconoscendo anzi il permanere di una sperequazione che tarda a livellarsi, rimane il fatto di un'incrementata situazione economica a carattere generale dalla quale non può onestamente dichiararsi assente il settore meridionale. Per questo settore entra in azione il gioco delle così dette economie esterne, secondo il cui concetto per raggiungere la redditività della singola impresa è necessario « un certo quale equilibrio di infrastrutture e di attività direttamente produttive e in particolare industriali » (Sernesi). Le condizioni ambientali, in tal guisa, spiegano favorevoli ripercussioni sulla redditività della singola impresa quando sono portate a un certo livello di efficienza. E la stessa impresa, se nuova e razionale, mentre risente di tali condizioni, concorre anch'essa a formarle, tale appalesandosi l'utilità dei grandi impianti chiave, come quelli siderurgici, petrolchimici, ecc. Or mentre in un'economia svilup-

pata l'esistenza di una base adeguata di infrastrutture e di un sistema industriale differenziato assicura in modo quasi automatico lo sviluppo dell'economia stessa; in una zona sottosviluppata, carente d'infrastrutture, e con un mercato che debolmente risponde all'offerta di nuove produzioni, s'impone una strategia degli investimenti poggiata sempre e necessariamente sul potenziamento del capitale fisso sociale, ossia delle infrastrutture, ma alle quali deve corrispondere un piano di realizzazioni industriali, in modo che gli investimenti pubblici infrastrutturali si dimostrino prontamente utilizzabili e non si risolvano invece in un vano spreco di risorse collettive. Si profila il quadro di un'economia mista — come giustamente osserva il Sernesi — nella quale l'impresa privata mantiene il suo ruolo fondamentale di strumento di economicità e lo Stato diventa altresì imprenditore con speciale riguardo ad imprese ed industrie che siano identificabili come aziende motrici o poli di sviluppo per la formazione di nuove « economie esterne ».

In sintesi sono necessari da una parte gli interventi dello Stato, per risolvere i problemi tipici della preindustrializzazione, e dall'altra la politica di incentivi o di interventi per promuovere o creare il sorgere di aziende motrici, seguendo lo svolgersi di una gamma quanto mai varia e per gran parte ancora inesplorata.

All'uopo l'iniziativa pubblica e quella privata si intrecciano e coincidono lì dove l'interesse collettivo e l'utile economico rappresentano il punto di sutura di due attività che esplicano una stessa sostanziale funzione sociale. Ad essa lo Stato non è e non può essere più estraneo, e tutto ciò che attiene alla creazione di un ambiente iniziale di sviluppo rientra nei suoi precisi compiti, il cui adempimento è condizione del sorgere di un'attività economica successiva.

#### *Incentivazione e Mezzogiorno al lume dell'esperienza.*

Sono stati finora adempiuti questi compiti nel Mezzogiorno? Sono state raggiunte le condizioni ambientali di incentivazione e di sviluppo da parte dello Stato? A queste domande ha rivolto la sua attenzione, nei mesi scorsi, un nostro organo di cultura economica il quale ha aperto un'inchiesta fra circa un migliaio di aziende industriali del nord, di grande e media dimensione, allo scopo di indagare i motivi per cui alcune di esse si erano astenute dal prendere iniziative nelle regioni meridionali, ed altre invece avevano effettuato un'esperienza diretta.

Fra le prime, quelle che non avevano promosso alcuna azione, era prevalso il timore che non esistendo nel Mezzogiorno un potere di acquisto adeguato, era problematico affrontare un certo numero di produzioni senza la certezza del loro assorbimento, senza dire che la forte distanza fra nord e sud creava difficoltà non lievi nei trasporti e nel collegamento delle varie aziende fra loro.

Presso le seconde imprese, quelle che avevano portato nel Mezzogiorno capitali ed iniziative, avevano agito da spunto favorevole il regime delle incentivazioni (soprattutto le agevolazioni creditizie e fiscali), la convinzione che il Mezzogiorno costituisca un importante mercato potenziale, il minor costo della mano d'opera ecc. Queste imprese tuttavia, proprio in virtù delle esperienze fatte, e quindi avvalendosi della scontata conoscenza delle cose, avevano denunciato le difficoltà incontrate, le quali avevano agito e agivano da remora per un maggiore sviluppo industriale. Tali difficoltà consistevano, con un ordine di priorità assai significativo, anzitutto nell'insufficienza delle economie esterne e delle vere e proprie infrastrutture fisiche, cioè strade, ferrovie, porti, telefoni ecc.; e in secondo luogo nello scarso reperimento di mano d'opera sufficientemente qualificata, e soprattutto di quadri intermedi e di tecnici. Un peso notevole, infine, sembrano avere avuto anche le difficoltà inerenti ai rifornimenti di materie prime, ai trasporti e alle comunicazioni, nel qual campo segna un primato il trasporto marittimo.

È noto all'uopo — ma non è superfluo il ripeterlo, perché non pare che tutti, specialmente in campo politico, siano convinti — che l'Italia, per la sua posizione geografica, dipende, nei suoi rapporti con l'estero, in massima parte dai trasporti marittimi. Circa l'85-87 per cento del traffico di importazione si effettua via mare, ed il 55-58 per cento di esportazione viene compiuto per via mare. È facile comprendere quale importanza abbia, sul costo delle importazioni e nei calcoli per sostenere la concorrenza sul mercato estero e su quello stesso nazionale, tutto il complesso delle spese inerenti al trasporto marittimo. È naturale quindi che gli industriali, e lo

Stato medesimo, quando svolge azione di pilotaggio nella trasformazione delle zone depresse, essendo interessati al traffico marittimo, si occupino di tutti i problemi che con quel traffico hanno attinenza.

Le osservazioni mosse quindi da quelle aziende che sono state interpellate sulle difficoltà incontrate nel Mezzogiorno hanno non solo un carattere di innegabile attualità ma dovrebbero agire come monito per la rimozione di quegli impedimenti, di quelle arretratezze che nel campo dei trasporti marittimi e delle attrezzature portuali agiscono negativamente inficiando le volonterose iniziative e scoraggiando i più animosi.

#### *Visione comunitaria delle aree sottosviluppate.*

Portando il problema delle aree sottosviluppate in campo internazionale, come abbiamo accennato innanzi, accade constatare che le stesse deficienze e gli stessi intralci lamentati in sede nazionale da quanti operano nel Mezzogiorno, sono stati rilevati nell'ambito della C.E.E. Nello scorso dicembre infatti si è svolto a Bruxelles un Convegno sulle economie regionali dei singoli Stati appartenenti alla Comunità. Scopo del Convegno era quello di studiare il processo evolutivo dello sviluppo regionale degli Stati membri, ed esaminare le cause della presenza nell'ambito della C.E.E. di alcune zone d'ombra che non hanno beneficiato affatto o hanno beneficiato limitatamente di un incremento equilibrato dello sviluppo economico e sociale registrato dalla Comunità. Mentre questa infatti nel triennio 1958-61 aveva raggiunto un aumento del prodotto lordo pari al 20,8 per cento, e della produzione industriale del 32 per cento, vi erano poi regioni economicamente assai deboli localizzate nel Mezzogiorno d'Italia, in alcune zone dell'ovest della Francia e in alcune aree carbonifere belghe, bisognose di alacri processi di incentivazione. Esaminando le condizioni specifiche di queste zone « critiche » esse sono risultate caratterizzate da un reddito individuale assai basso, a causa dell'insufficienza degli investimenti, con particolare riguardo al sud Italia, e alla rilevante carenza delle infrastrutture. Le situazioni di ristagno rilevate in queste regioni, e soprattutto in quelle del nostro Mezzogiorno, sono concordemente apparse come conseguenza della mancanza, della insufficienza o dell'invecchiamento del capitale fisso sociale, per cui è stato ritenuto che in questo campo lo Stato deve intervenire con precedenza, prendendo su di sé il costo dell'operazione. Si tratta della necessità di creare nel Mezzogiorno — è stato detto — alcuni grossi poli di sviluppo industriale con un piano operativo di rinascita che dovrebbe provocare una « rottura psicologica » sul piano locale, evitando quelle diluizioni di capitali, nel tempo e nello spazio, destinate a convertirsi in altrettante frammentazioni di interventi a carattere campanilistico ed elettorale, non buone certo ad assecondare e ad accelerare la soluzione globale del problema.

Concetti questi ben chiari ed esatti, che meriterebbero di essere adottati nella distribuzione degli ingenti stanziamenti e delle provvide incentivazioni che si predispongono per il Mezzogiorno. Il cui problema essenziale — per quanto siamo venuti dicendo — congiunge in un legame indissolubile industria e trasporti, e particolarmente trasporti marittimi, dalla cui impostazione scaturiranno incidenze decisive sul piano economico.

#### *Interdipendenza fra traffici e industria.*

Se, come abbiamo visto, sia in campo nazionale, sia in campo internazionale, la sistemazione del regime dei trasporti è stata concordemente reclamata, costituendo tale sistemazione uno dei cardini essenziali della politica meridionalistica, di quella comunitaria, e di quella africana; è ovvio che se queste politiche vorranno essere portate a termine e se ne vorranno assicurare i vantaggi previsti, non potrà menomamente prescindersi dall'adeguamento del fattore marittimo-portuale alle esigenze dello sviluppo industriale. È un non senso parlare di industrializzazione del Sud, di inserzione delle nostre regioni nel ciclo produttivistico della C.E.E., di instaurazione di intensi rapporti con le nuove formazioni africane, se non si provvederà alle infrastrutture, e particolarmente ai porti, ai grandi porti come quello di Napoli, attrezzandoli e commisurandoli alle funzioni specifiche che ognuno di essi avrà la capacità di svolgere; se non si organizzeranno con razionalità di intenti e modernità di tecnica linee di navigazione corrispondenti ai nuovi bisogni e lanciate sul mare per coordinare ed alimentare questo grande mondo economico in formazione che, sorto con la C.E.E., tutto lascia prevedere si allargherà presto assumendo dimensioni prestigiose e determinanti per la storia dell'umanità.

*L'articolazione del problema presso il M.E.C.*

L'argomento dei trasporti marittimi e dei porti era troppo importante per non richiamare l'attenzione del M.E.C. e far prendere sulla materia una posizione appropriata da parte degli organi comunitari.

La cosa in principio non apparve molto piana, essendo noto che per l'articolo 84 del Trattato di Roma « le opportune disposizioni » sulla navigazione marittima ed aerea erano rinviate a quando il Consiglio del M.E.C., con deliberazione unanime, avesse deciso in proposito. Sembrava quindi che questa materia fosse almeno per il momento esclusa da ogni ingerenza e disciplina comunitaria. Non così poteva dirsi per i porti i quali, come è noto, hanno natura complessa, giacché, come ottimamente dice il professore Minoletti, in essi « confluiscono le più disparate forme del lavoro e della produzione »; essi partecipano del mare e della terra e non possono essere considerati di per sé medesimi né come mezzi né come vie di trasporto, ma rappresentano i punti di saldatura tra il rapporto terrestre e quello per via acqua, i punti di contatto nei quali ha luogo un mutamento di modo e di mezzo nel processo di trasporto propriamente detto. Da tale premessa discende la netta nozione dell'incidenza che i porti esercitano nella vita economica generale, e l'imprescindibilità della loro considerazione nel quadro delle regolamentazioni e dei coordinamenti cui il Mercato comune attende.

Un'economia senza porti è un assurdo logico e una mostruosità tecnica: è come un corpo senza gambe; e di questa verità dobbiamo tener conto anche in campo regionale, se vorremo fare le cose con serietà e per benino.

Queste imperiose ragioni hanno indotto gli organi della C.E.E. a prendere posizione favorevole su quanto concerne la propria competenza sul traffico marittimo e aereo, e specialmente sulla vita dei porti, i quali, essendo sostanzialmente degli stabilimenti economici, delle immense officine produttrici di servizi, non era concepibile che venissero sottratti alla regolamentazione della C.E.E., anche se il Trattato di Roma non li menzionò in modo esplicito, dovendo ritenersi estensiva la validità del Trattato, e dei suoi principi informativi, a tutto il territorio di ciascuna nazione partecipante, nessuna zona esclusa.

Anche i porti sono entrati quindi, insieme con l'industria, con l'agricoltura, con gli scambi, col lavoro, ecc., nell'ambito della C.E.E., ed hanno postulato esigenze e messo problemi specifici alla cui soluzione nessuno degli Stati membri ha la possibilità di sottrarsi, men che mai alla vigilia dell'entrata nell'organismo comunitario (se avverrà) di un grande paese come l'Inghilterra, il quale indubbiamente recherà all'allargamento della sfera comunitaria il peso ingente della sua tradizione e della sua potenza marinara. E ciò va detto in particolar modo per l'Italia il cui ruolo geografico ed economico, sul Mediterraneo come sugli Oceani, è strettamente legato alla consistenza dei suoi scali marittimi e della sua flotta mercantile. Cosa questa della quale, invero, non sempre mostriamo di accorgerci, incamminandoci spesso su strade che fanno pensare ad un'Italia priva di coste e rinserrata in un'aspra cerchia di monti e foreste, per cui il mare è considerato soltanto un motivo balneare o pittorico e non un fattore fondamentale di ricchezza: anzi, ancor più, oggi, un termine essenziale per la realizzazione di una coordinata politica che ci stringa validamente con i più disparati popoli della terra, senza distinzione di razze o di ideologie, e ci collochi all'avanguardia di un processo di solidarizzazione umana.

*La relazione del deputato Kapteyn.*

Or la Comunità economica europea, che in fondo costituisce il primo embrione di questo processo, almeno nel nostro continente, ha avvertito la illogicità dell'esclusione del settore portuale e marittimo dal campo dei suoi controlli, e il deputato Paul J. Kapteyn ha presentato all'Assemblea parlamentare europea, a nome della Commissione per i trasporti della stessa Assemblea, una relazione sui problemi concernenti la politica comune dei trasporti nell'ambito della C.E.E. Egli ha osservato che una politica comune in materia portuale è indispensabile, essendo la C.E.E. una unione doganale che persegue una politica commerciale comune verso i paesi terzi, e che anche la navigazione marittima occorre che sia inserita nella sfera d'azione della Comunità, ai fini dell'attuazione di questa politica commerciale comune.

Principio fondamentale della politica portuale comune dovrà essere, secondo l'onorevole Kapteyn, la completa uguaglianza dei porti marittimi di tutti gli Stati membri della Comunità. A tutti i porti di mare dovranno essere offerte eguali prospettive perché essi sviluppino in

pieno le loro possibilità virtuali. Nessun porto dovrà essere favorito, ma dovranno essere appoggiati quelli meno sviluppati in modo che essi siano in grado di adempiere i compiti connessi con le loro possibilità.

È questo un criterio a nostro parere esattissimo, perché pone il problema dello sviluppo dei porti non in senso piatto e indiscriminato, tale cioè da lusingare velleità campanilistiche e pretensioni regionali, di cui in Italia non mancano invero esempi frequenti e talora clamorosi; ma pone il problema in relazione alle reali e non fittizie capacità di traffico di cui un porto è suscettibile. Gli appoggi e i sussidi non andranno a quegli scali che vogliono fare, per così dire, il passo più lungo della gamba, e non rispecchiano condizioni attuali o potenziali di incremento economico del retroterra, ma a quelli, bensì, che per l'accresciuto volume dei traffici o per ragionevoli previsioni di accrescimento, gioverà portare alla necessaria efficienza.

Lo stesso Kapteyn nella sua relazione prevede come siano necessari forti investimenti per aumentare la profondità delle vie di accesso al mare ed ai bacini e per ingrandire i bacini stessi. Fondali e darsene sono ovviamente le preoccupazioni maggiori per una allargata capacità ricettiva dei porti.

Ma di quali porti?

Il citato parlamentare ritiene che in questo campo potrebbero realizzarsi sistemi economici convenienti, anche con un accordo a livello europeo, sempreché si concentrino gli investimenti in singoli porti, riservando ad essi il traffico delle navi di maggior tonnellaggio. Tale concentrazione dovrebbe avvenire a livello nazionale e non dovrebbe, naturalmente, ostacolare gli investimenti per i collegamenti degli altri porti con il retroterra.

Appare manifesto che in questo piano di sistemazione portuale campeggia ben chiaro il criterio di applicazione del piano stesso, criterio che addita la necessità di attenersi ad una politica di selezione dei porti, non per elevarne alcuni e degradarne altri, ma per attribuire a ciascuno di essi quei benefici che corrispondano alla specifica funzione, alla particolare caratterizzazione di ogni singolo porto.

Forti investimenti dovrebbero eseguirsi nei porti che hanno bisogno di far fronte all'aumento dei traffici conseguente allo sviluppo economico che ha luogo nella Comunità, evitando tuttavia posizioni monopolistiche artificiali e provocando una sana emulazione tra i porti interessati.

#### *Discorso sulla produttività dei porti.*

Un così imponente coacervo di problemi e di proposte, che già in precedenza aveva formato oggetto di studi e di dibattiti, anche presso il nostro Ministero della marina mercantile, e suscitato da tempo l'interesse degli esperti, non poteva non costituire un tema di attualità e di particolare attenzione nel recente "Convegno sugli aspetti giuridici ed economici della produttività dei porti" svoltosi sulla « Franca C. » dal 26 al 30 giugno ultimo. In un certo senso questo della produttività dei porti nell'ambito del M.E.C. fu il tema centrale del Convegno, come quello che legava l'aspetto nazionale del problema dei porti all'aspetto internazionale, in quella unità di compiti e di prospettive che è oggi la maniera più proficua per esaminare quistioni del genere.

Relatore sull'argomento è stato il professor Bruno Minoletti, nella cui esposizione emersero spiccate qualità di precisione scientifica e di equilibrio politico, aderenti altresì alla carica di presidente del Consiglio superiore della nostra Marina mercantile ch'egli notoriamente copre.

Non meno interessante fu la discussione che seguì; anche se essa non venne sufficientemente valutata da certa stampa così detta tecnica la quale credette di riservare la sua attenzione al lato astratto dei problemi, trascurando tutto ciò che sul terreno delle cose concrete e della esperienza venne a galla, e che fornì il materiale più importante del Convegno. Udimmo snodarsi l'elenco lungo e melanconico delle difficoltà e delle insufficienze nelle quali si dibattono molti porti italiani, maggiori e minori, ognuno nell'ambito del suo *hinterland*. Apprendemmo la scarsa considerazione in cui questi problemi sono tenuti dalla pubblica opinione e anche il secondario posto che occupano nella pratica attuazione dei provvedimenti. Udimmo proclamare concordemente la necessità — si noti bene! — la necessità che alle opere di riparazione o di ammodernamento o di ampliamento dei porti italiani provveda direttamente lo Stato, nel cui interesse essi svolgono la loro funzione, e la cui appartenenza allo Stato, sia in senso amministrativo, sia in senso economico, non è possibile negare. La Comunità

potrà contribuire ai finanziamenti e concorrere alla formazione di un piano sistematico degli scali internazionali di maggiore importanza, ma nessuno dei singoli Stati potrà venir meno al diritto-dovere di curare con estremo impegno questo essenziale settore della vita nazionale.

Il primo elemento quindi di una partecipazione fattiva e competitiva alla Comunità europea da parte del nostro Paese consiste nell'attrezzare i porti italiani in proporzione della funzione attuale che essi svolgono e di quella potenziale che svolgeranno nell'ambito comunitario, con un particolare riguardo a quei porti che, come il porto di Napoli, si affacciano sul Mediterraneo e hanno la prospettiva di stabilire coi nuovi Stati africani una fitta rete di relazioni destinate a diventare il tessuto connettivo per la formazione di un mondo euro-africano ordinato e rigoglioso.

E di questa istanza, che chi redige queste note si fece portatore in reiterati interventi, come si fece interprete della generale necessità di mettere in vita un piano nazionale volto alla riorganizzazione del vasto sistema dei porti italiani (problema imponente per un paese che ha circa 8.000 chilometri di coste !!), è traccia manifesta nella risoluzione conclusiva di quel Convegno il quale, pur nella sua impostazione un po' accademica e un po' normativa, ha avuto il merito di portare alla ribalta fatti precisi e precise necessità dinanzi alle quali l'iniziativa pubblica non potrà farsi ulteriormente attendere.

#### *Riordinare i porti, esigenza essenziale.*

Il piano del riordinamento dei porti è oggi una esigenza all'ordine del giorno per la nazione italiana, e di tale esigenza gli organi competenti sono perfettamente edotti, e forse non ci sbagliamo nel ritenere che essi hanno già predisposto sul terreno tecnico, o vanno predisponendo, le misure opportune. Bisogna ora trasferire queste misure sul piano finanziario per ovvie ed imperiose ragioni di logica, e soprattutto per rendere operanti le linee di politica economica che si vanno perseguendo.

La stessa istanza, con precisione di indicazioni e dovizia di argomenti, tratti, d'altronde, dalle molteplici relazioni tecniche presentate, la stessa istanza — dicevamo — scaturì dal 2° Convegno sui traffici marittimi coi paesi africani svoltosi presso il nostro Ente nell'aprile scorso. Essa, diretta a mettere in rilievo quanto occorre fare nel campo portuale e in quello marittimo, per avviare la politica africanistica su strade portanti, fu condensata nella risoluzione finale, della quale i vari Ministeri competenti furono informati e per la quale dettero affidamento di approfondito esame. Parliamo soprattutto del Ministero della marina mercantile e di quello dei lavori pubblici i cui titolari, a voce e per iscritto, dimostrarono il loro interesse, ed ai quali non possiamo non far giungere il nostro fiducioso ringraziamento.

#### *Il fattore psicologico.*

A nostro avviso siamo arrivati al momento culminante di una faticosa preparazione tecnica e psicologica che consente di mettere la questione dei porti su basi costruttive. Bisogna insistere però, e non mai abbastanza insistere sul lato psicologico, che, come abbiamo detto, non ha ancora raggiunto in Italia quella diffusione, quel diapason che occorrerebbe raggiungere, e non ha ancora orientato la pubblica opinione sulla utilità degli investimenti che necessitano. Il problema mare, il problema porti lascia ancora troppa gente, in tutti i campi e in tutti i settori, largamente indifferente, se non sordamente ostile. Vi giocano fattori un po' tradizionali e un po' culturali — in senso negativo, naturalmente. E mentre i consensi sono pronti e scontati quando si tratta di chiedere sacrifici finanziari, anche non lievi, per altri rami del settore « trasporti », rami che a mala pena implicano un movimento di qualche decina di milioni di tonnellate di merci all'anno, si lascia ancora nel limbo delle meditazioni un settore ove il traffico si svolge per oltre 110 milioni di tonnellate all'anno, con una prospettiva internazionale di incalcolabile vantaggio per l'economia del Paese.

Nessuna critica, certo, a quegli investimenti, ma solo l'esortazione e l'auspicio che siano presi a cuore, nelle stesse proporzioni e con lo stesso calore, tutti i rami del traffico, e quindi anche quello portuale.

Non si dice una cosa nuova né tanto meno priva di fondamento affermando che il nostro Paese, marinaro per natura, non ha una adeguata coscienza marinara, e non solo e non tanto nel campo culturale, quanto in quello tecnico ed economico, nel senso che non a molti ancora si apre chiara la visione delle possibilità imprenditoriali e lavorative che la eco-

nomia marinara dischiude. Mentre che al porto e al mare bisogna avvicinarsi con la convinzione di svolgere un'attività profittevole per tutti, convinzione che è ormai radicata in altri paesi bagnati dalle acque come il nostro, ma forse meno del nostro favoriti geograficamente da posizioni che noi non sfruttiamo a sufficienza, e dalle quali altri, al nostro posto, ricaverrebbero probabilmente risultati imponderabili.

Ed è strano che questo nostro modo di pensare proviene non solo dalla erronea credenza che il mare appartenga a una ristretta categoria di operatori, i quali non hanno bisogno di aiuti, come non ha bisogno di sacrifici finanziari il campo d'azione su cui essi si muovono (navi e porti compresi); ma dalla refrattarietà mentale per il problema in sé e per sé anche quando esso investe interessi di carattere pubblico come può dirsi per le società di preminente interesse nazionale, nelle quali lo Stato è il principale interessato.

*Le linee di navigazione di preminente interesse nazionale.*

Non è un mistero per nessuno il fatto che per economizzare somme, al giorno d'oggi relativamente modeste, si era proposto di sopprimere talune linee di navigazione nel riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale, con nocumento per le zone più depresse d'Italia e particolarmente per il porto di Napoli e con un arretramento sensibile dei nostri programmi marinari rispetto a quelli elaborati nel 1938 ! Si deve alla chiara presa di posizione di autorità e di enti portuali — il nostro in prima linea, per davvero — e alla fermezza di atteggiamento dei rami del Parlamento se il ministro Jervolino, con squisita sensibilità politica, rinviò l'esame della legge, e se l'onorevole Macrelli, succeduto nel frattempo a reggere il Ministero della marina mercantile, è riuscito lodevolmente a impedire che amputazioni e sacrifici si compissero a danno del traffico e dell'armamento nazionale.

Ma anche su questo punto, riguardante i servizi di preminente interesse nazionale, non possono non individuarsi nuove esigenze e formularsi nuovi programmi: occorre fare un passo avanti rispetto al passato e promuovere un piano di ulteriori costruzioni navali le quali da una parte ringiovaniscano la nostra flotta, e dall'altra arricchiscano di più moderne e veloci unità quei collegamenti marittimi che noi abbiamo ragione di incrementare. Praticamente la linea con l'Africa Orientale, che fa capo al nostro porto, ed era servita finora da due unità di età canonica, è oggi esercitata da una nave quasi esclusivamente da carico — il « Risano » — che ha preso il posto del vecchio « Tripolitania », mentre la inservibilità del vetusto « Diana », prossimo al disarmo, non ha neanche aperto il posto alla successione. E non sembra che ci siano concrete speranze al riguardo, e non sono molti, invero, quelli che se la pigliano a caldo.

Or questa opaca resistenza della pubblica opinione in genere, e di alcuni organi politici in particolare, va smossa con vari mezzi, non ultimo dei quali è proprio quel tipo di istituto di propaganda e di divulgazione come la nostra Fondazione di cultura marinara che, creata nel 1956, ha dato indubbiamente frutti tangibili, facendo entrare nella coscienza di molti il problema del porto di Napoli, e suscitando un interesse che occorre instancabilmente tener vivo e coltivare.

Non bisogna però tenersi paghi di qualche successo. Ogni tentativo è buono in questo campo, ogni sprone è salutare, e la stampa può svolgere e già svolge un ruolo importantissimo, specie se intesa a sorreggere e coadiuvare l'opera di persuasione intrapresa.

*Impostazione anche regionale dei problemi portuali. Ampliamento dei poteri della « Cassa ».*

È un'opera che bisogna svolgere con fermezza e allineando tutte le forze coadiuvanti, giacché bisogno ce n'è e molto. Specie in un momento come questo, nel quale la formazione di nuclei regionali di sviluppo e d'industrializzazione, in Campania, in Puglia, altrove, ripropone in chiave di essenzialità il problema del trasporto marittimo e dei porti. Bisogna convincersi che se non si collega il settore marittimo al settore industriale, una vera industrializzazione, per lo meno a largo raggio e in grande stile, non si effettuerà mai. La logicità di questa asserzione è dimostrata dalla recente legge approvata dalla Camera dei Deputati il 27 luglio ultimo sull'ampliamento dei poteri della Cassa per il Mezzogiorno, legge dovuta al fatto che — come è stato efficacemente detto dagli onorevoli Raffaele Leone e Stefano Riccio, presidente quest'ultimo, com'è noto, della Commissione per gli interni — dall'analisi scrupolosa

dei risultati conseguiti finora attraverso l'intervento della Cassa per il Mezzogiorno, è scaturita la necessità di riproporre con carattere di assoluta urgenza la soluzione di una serie di problemi di fondo dell'economia meridionale. Sono quei problemi che attengono alle infrastrutture socio-economiche senza la cui realizzazione è vano sperare in un nuovo e benefico soffio di vita sulle nostre terre abbandonate; quei problemi per i quali occorrono urgenti investimenti, vanamente attesi da epoca immemorabile, soprattutto per quanto riguarda strade, porti, aeroporti, acqua, fognature e via discorrendo, investimenti che solo una concezione di piano come quella oggi in corso, con vedute di giustizia nazionale e sociale, può predisporre e attuare. Ond'è che con questa legge da una parte il Parlamento ha concorso a risolvere in modo sostanziale il problema del Mezzogiorno, riconoscendo che le sue economie sottosviluppate non possono rinascere esclusivamente per effetto dell'impulso di mercato, ma abbisognano dell'intervento massiccio dello Stato; e dall'altra ha ammesso che tale intervento, e il programma di industrializzazione cui lo Stato si è dedicato, non avrebbe senso se non si consolidassero quegli impianti che — come i porti, le strade, gli aeroporti, ecc. — ne sono gli organi motori. È parso chiaro che se a tante cose la Cassa deve provvedere, se il suo compito è quello di stimolare la vita produttivistica del Mezzogiorno, non può non rientrare nella sua allargata competenza anche il potenziamento di quegli strumenti della produzione e dello scambio che sono i porti, gli aeroporti e via di seguito.

Ha trionfato così un principio che era ovvio, e che potrebbe essere giudicato oggi come il famoso uovo di Colombo, un principio però che, non essendo stato finora trasfuso nella legge istitutiva della Cassa, dava praticamente luogo, da parte di essa, alla esclusione di ogni intervento in quel settore dei trasporti e delle attrezzature portuali che pur giocano nel congegno produttivo un ruolo di prim'ordine.

Sottolineiamo questo successo di coerenza e di opportunità legislativa, ma vorremmo aggiungere — a scanso di equivoci — che il nuovo provvedimento non deve essere interpretato come un fattore sostitutivo delle incombenze spettanti al Ministero dei lavori pubblici, essendo ovvio ed essendo stato già ripetutamente rilevato che tutto quanto viene dalla legge attribuito alla Cassa deve essere inteso come elemento aggiuntivo dell'intervento statale nel Mezzogiorno, e non come mezzo di trasferimento delle attività operative da un settore all'altro della pubblica amministrazione.

L'ampliamento dei poteri della Cassa, riordinati così in un quadro più completo ed organico di esplicazione, deve essere di esempio per inserire altresì nei piani di sviluppo industriale e dei consorzi provinciali il problema dei porti e del mare, strumenti essenziali di ogni moderna competizione economica e fattori di ogni progresso civile.

Parole queste che potrebbero apparire anche superflue, e sulle quali tutti mostrano di essere d'accordo, se poi nella stesura dei programmi, e cioè alla resa dei conti, porto e mare non venissero spesso taciuti o ignorati, quasi che si possa formulare un piano di rigenerazione economica e particolarmente d'industrializzazione di una zona depressa senza attrezzare adeguatamente i trasporti e, primi fra tutti — per l'incidenza che hanno sull'importazione delle materie prime e sull'esportazione dei prodotti lavorati — i trasporti marittimi, nonché quegli stabilimenti che ne condizionano la funzionalità, e cioè i porti.

#### *Preoccupazioni del nostro Ente sulle sorti del porto.*

Non a caso nel marzo ultimo il nostro Ente promosse un pubblico dibattito sul tema: « Il porto di Napoli e le aree di sviluppo industriale », appunto per richiamare l'attenzione soprattutto dei tecnici sulla responsabilità che loro incombe di programmare e di sollecitare la soluzione dei problemi del nostro scalo marittimo al fine di rendere operante ogni progettazione di sviluppo economico della provincia e della regione. Anche in quella sede non mancarono i consensi, dalla camera di commercio alla provincia, all'Unione degli industriali, dagli organi statali, come il Genio civile e il provveditorato alle opere pubbliche, alle autorità del mondo scientifico e professionale, quali il professor Tocchetti, il professor Gangemi, l'ingegnere Gallo, i giornalisti d'Antonio e Lo Sardo, ecc.: ma per quanto ci consta, in sede di programmazione, il nostro porto non viene ancora centrato come *punctum saliens* del problema, e si corre il rischio che, pur nel platonico accordo di tutti, la questione venga praticamente elusa, con quanto nocumento generale del piano e dei problemi che ne sono al fondo, è facile intuire.

Anche da noi si nasconde sotto sotto una scarsa comprensione di quanto il mare possa nella impostazione e nella soluzione dei problemi economici, e non molti sono a conoscenza che paesi europei di alto livello industriale quali la Germania, la Francia, il Belgio, l'Olanda, per non parlare dei paesi anglo-sassoni e scandinavi, dell'America, ecc., devono il livello raggiunto al mantenimento efficiente del rapporto industria-mare.

La Francia — che pur sembra a volte la più renitente nell'accettare le decisioni del M.E.C. — non manca tuttavia di guardare alla realtà della politica comunitaria, anche in materia marittima e portuale, e provvede ad attuarla, e soprattutto a mettersi in condizioni di resistenza competitiva, sia con l'accentuare l'autonomia amministrativa dei singoli empori marittimi, al fine di sveltirne la funzionalità e accrescerne il potere economico, sia con massicci interventi per finanziare le nuove opere. E tutto ciò avviene perché oltralpe è radicata la conoscenza della funzione di interesse nazionale che svolgono i porti e del fatto che la riduzione dei costi delle operazioni che vi si compiono è uno dei fattori principali della acquisizione dei traffici.

#### *La produttività delle operazioni portuali.*

Quando nel passato ottobre il ministro della marina mercantile dell'epoca — onorevole Jervolino — nel corso del dibattito svoltosi al Senato sul bilancio del suo dicastero annunciò la costituzione di una « Commissione per lo studio della produttività delle operazioni portuali », noi plaudimmo all'iniziativa perché essa avrebbe consentito di arrivare alla perfetta strutturazione di un porto moderno atto a soddisfare le ultime esigenze del traffico marittimo. E dicemmo, in un'intervista alla stampa, che se produttività significa riduzione sempre maggiore del rapporto fra beni (o servizi) ottenuti e oneri sopportati, nel senso che i primi sopravanzano i secondi, e che il progresso quindi, inteso economicamente e socialmente, riduca il peso e la fatica per ottenerlo, era ovvio che tale rapporto non potesse essere migliorato se non migliorando le attrezzature e i mezzi di produzione. E siccome nell'economia portuale, accanto all'opera dell'uomo, fortemente incidono le aree disponibili, la utilizzabilità delle banchine, ove le navi possano agevolmente affiancarsi, la precisione e la celerità dei macchinari, la razionalità d'impiego dei magazzini e via dicendo, non si potrà pervenire mai ad un compiuto concetto di « produttività », nel campo delle operazioni portuali, senza valutare e risolvere il problema attinente alla interferenza di tutti i singoli fattori.

Il fattore costituito dal lavoro umano è indubbiamente anche esso di estremo interesse, e interessanti sono gli elementi tariffari che ne derivano, ma il lavoro umano non può essere guardato separatamente dai fattori tecnici e meccanici ai quali è necessariamente congiunto e coi quali deve collimare, senza che vi sia bisogno di sradicare alla base le organizzazioni del lavoro portuale oggi esistenti, e le garanzie sociali che vi sono connesse.

#### *Il convegno sulla « Franca C. ».*

Tanto abbiamo sostenuto al menzionato Convegno navigante dello scorso giugno, invocando un razionale e umano coesistere delle istanze del lavoro con il progresso meccanico, senza che questo annulli quelle, e senza che quelle, a loro volta, inceppino o ritardino l'avanzare della tecnica e il migliorare dell'economia. E questo un grande tema, di estrema attualità, che fu ampiamente dibattuto nello scorso ottobre a New York in una delle periodiche tornate dell'ICHCA (la grande organizzazione internazionale che tratta il maneggio delle merci nel mondo), tornata cui avemmo l'onore di partecipare, e dove fu affrontato l'esame di situazioni che mentre da noi sono in corso di sviluppo, in paesi fortemente meccanizzati come gli U.S.A. toccano già punte altissime di maturazione. In tali paesi infatti il fenomeno dell'automazione ha portato a forme esasperate il problema del lavoro, ed è perciò che si studiano e si applicano adeguate misure per alleggerire la situazione ed avviarla verso soluzioni che mantengano inseparate le garanzie per il lavoro umano e l'accettazione del progresso. È ovvio che l'argomento della produttività dei porti non può prescindere da questo esame, sicché a noi parve utile accennarne nella discussione svoltasi al Convegno navigante, perché questo è l'argomento che rappresenta il punto d'incontro tra il problema tecnico e il problema umano.

Ma il fatto strutturale ha carattere di fondo per risolvere in pieno il problema della produttività, sicché questo concetto può dirsi equivalente al concetto di modernità tecnica e fun-

zionale. Prova ne sia il fatto che anche alla prossima conferenza internazionale dell'ICHCA (*International Cargo Handling Coordination Association*), fissata a Londra per l'ottobre del 1963, è stato assegnato appunto questo tema: « Recherches pour la productivité dans la maintenance ».

La produttività è veramente il tema del giorno !

#### *Il porto: pilastro essenziale.*

L'esposizione alquanto diffusa che abbiamo condotta finora non è l'introduzione o — come suol dirsi — il « cappello » della relazione sul porto di Napoli e sul suo rendiconto annuale: è addirittura uno dei pilastri essenziali per assicurare al nostro emporio marittimo le condizioni di vita e di sviluppo cui tutti dovrebbero anelare. È soprattutto la maniera di collocare il nostro porto in un quadro organico di componenti economiche e politiche, di dare al nostro porto un ampio respiro, che esca dalla ristretta cassa toracica di una economia di provincia, e di assegnargli quindi una qualificazione, una « cifra » di cui le necessità strumentali che si sono prospettate costituiscono la pedissequa conseguenza di quella impostazione. In altri termini noi vogliamo dire che se sono esatte le premesse di sviluppo economico a carattere regionale, nazionale e internazionale che la nostra democrazia persegue e si ripromette di perseguire con ritmo sempre più serrato; se è esatto che nella vita non si raggiunge mai una méta senza stabilire in tempo utile le vie per toccarla, costituisce un corollario inconfutabile, anzi una condizione *sine qua non*, quella di apprestare anche nel campo portuale i mezzi per il raggiungimento dei prefissi risultati. E se è vero — come non pare possa dimostrarsi il contrario — che il porto di Napoli, in questo sistema di progettazione e di opere, che sono in corso di esecuzione, è già attualmente, e dovrà esserlo ancor più in seguito, uno dei volani di accelerazione e di rendimento del sistema stesso, porre sul tappeto le condizioni necessarie per rendere il porto idoneo alla sua qualificazione significa preparare concretamente il successo e affrettare le albe che si attendono.

È molto diffusa da noi — anche nella classe dirigente — la inclinazione a tenerci sulle idee generali, anche se qualche cosa ci entusiasma, tralasciando poi e quasi tenendo in non cale la parte esecutiva, la parte strumentale dei programmi; è un vezzo che bisogna combattere, e per cui s'impone una maggiore preparazione tecnica da parte di tutti e lo sforzo di adeguare i mezzi ai fini che si vogliono raggiungere.

Così inteso il problema del porto di Napoli, e il modo per risolverlo — un modo che, ripetiamo, partecipa della risoluzione integrale dei più vasti problemi nazionali, nei quali quello del porto di Napoli è compreso, come, matematicamente, nel più è compreso il meno — fissare le necessità del nostro scalo e invocarne il riconoscimento significa porre il discorso del nostro emporio marittimo su basi concrete e principalmente su basi nazionali. Senza tali basi ogni argomentazione ha carattere contingente ed empirico e si risolve in una prolungata geremiade, come ci è parso veder fare fin oggi da molti. Bisogna convincersi invece che siamo non dinanzi ad una brontolona postulazione locale, ma ad un fatto di politica generale che va collocato a livello nazionale.

#### *Il quadro organico delle opere portuali per Napoli.*

Di ciò l'Ente si è reso conto da tempo, provvedendo solertemente a quanto era il suo dovere: preparare, cioè, e presentare un quadro organico di opere portuali indispensabili, sia per assicurare la ricettività al traffico attuale, enormemente cresciuto nel corso degli ultimi anni, sia per attrezzare il porto in vista di quel traffico maggiore e di quella funzione che gli competono.

Fin dai primi del 1958 fu all'uopo compilato, col concorso impareggiabile dell'ufficio del Genio civile per le opere marittime di Napoli, un piano regolatore del nostro porto, prevedendone l'ampliamento verso levante, la costruzione di 5 nuove darsene con fondali non inferiori a metri 14, il prolungamento della diga Duca d'Aosta per complessivi metri lineari 1865, ed altro ancora. Tale progetto fu sottoposto all'esame dell'apposita Commissione per lo studio dei piani regolatori dei porti nazionali, allora esistente presso il Ministero dei lavori pubblici, e fu regolarmente approvato con decreto ministeriale n. 2478 del 22 aprile 1958.

*Angustia del porto e deficienza di ormeggi.*

Si pensò con tale piano di ovviare all'inconveniente più grave che affligge il nostro porto, rappresentato dalla deficienza degli ormeggi, che, oltre a costringere molte unità a lunghe soste fuori del porto (un porto notoriamente « di velocità », come suol dirsi, cioè con scarsa percentuale di navi in armamento, e un enorme traffico frettoloso e saltuario), reca come conseguenza la quasi impossibilità di procedere ai lavori di riparazione e manutenzione delle banchine, degli arredamenti portuali e delle attrezzature meccaniche, senza intralciare le operazioni di sbarco e imbarco.

La spesa era prevista in 35 miliardi, e si è convinti che, sarà compresa in un piano organico di riorganizzazione dei maggiori porti italiani cui le autorità competenti indubbiamente daranno vita al più presto.

L'inconveniente della scarsità degli ormeggi del nostro porto, oltre a congestionare il movimento, vieta di assegnare stabilmente delle banchine ad un determinato traffico, epper tanto limita, o addirittura ostacola, la costruzione di nuovi impianti e di nuovi magazzini da parte degli operatori, resi insicuri della stabilità dell'ormeggio e privati di ogni speranza di accosti preferenziali.

Altro disagio non meno rilevante si manifesta nel settore delle navi ai lavori. Come è risaputo, l'entrata in funzione dei due ultimi bacini di carenaggio, quello in muratura e quello galleggiante, per requisiti tecnici e dimensioni tra i più notevoli del Mediterraneo, attirano un numero sempre in aumento di navi, le quali, notoriamente, approfittano delle operazioni di carenamento per eseguire altri lavori. È ovvio che per rendere tale attività realizzabile — una attività che investe il settore navalmeccanico in pieno, sotto il profilo industriale e sotto quello lavorativo — occorrono adeguate banchine e specchi acquei sufficienti. Tutto ciò costituisce il completamento logico alla esistenza dei due grandi bacini di carenaggio, per cui essi, pur costruiti con tanti sacrifici finanziari, praticamente non offrono e non offriranno mai il giusto apporto industriale e lavorativo di cui sono suscettibili se non si avranno a disposizione accosti in numero corrispondente alle esigenze dei lavori.

Anche qui il problema poggia su considerazioni logiche e rientra in quel quadro di ordinamento sistematico delle cose le quali per dare un risultato utile, non devono essere considerate sporadicamente e lasciate a metà (perché ciò costituisce un danno alla nostra economia, oltre che una improficua spesa per lo Stato), ma ricondotte su un piano di armonica e continuativa esecuzione.

*Niente « incompiute » !*

E di cose a metà ve ne sono state e ve ne sono parecchie nel nostro porto. Senza rivangare le annose vicende del grande bacino di carenaggio, andato avanti per oltre un trentennio a tozzi e bocconi, e ultimato nel tardo dopo guerra, mercè sforzi indicibili dei governi democratici (l'inaugurazione parziale è del 1956, e i lavori sono stati completati solo qualche anno fa), giova ricordare le non meno annose vicende occorse per dotare il nostro porto, in notevole parte legato al traffico petrolifero, di una darsena dei petroli. Essa, ideata e iniziata oltre 20 anni or sono, solo in questi mesi si va ultimando, e tuttavia già appare inidonea agli sviluppi della tecnica cisterniera, per cui i fondali risultano del tutto insufficienti al pescaggio delle grandi unità, e il fascio di condutture idriche, elettriche ecc. stenta ad essere compiuto, sicché l'attesa funzionalità dell'opera si profila parziale ed incerta. Con scapito veramente rilevante per il porto di Napoli, ma anche per lo Stato, che, come vedremo, da questo settore del traffico, e dalla conseguente lavorazione degli olii greggi, trae entrate non disprezzabili, attraverso un volume di importazioni e di esportazioni che ci collegano con tutti i continenti.

E la stessa frammentarietà di metodo va rilevata per la progettata stazione marittima sussidiaria, che ha il compito di decongestionare gli accosti del Molo Angioino — da riservare esclusivamente al movimento transoceanico dei passeggeri — e di convogliare sul costruendo manufatto all'Immacolatella Vecchia il movimento mediterraneo e in parte anche quello del golfo. Manufatto di cui si iniziarono i lavori con la costruzione di un primo pontile, lasciato ormai da mesi senza prosecuzione, e con la prospettiva non solo di vedere rimandato chissà a quando il compimento dell'opera, ma di veder scadere, per l'azione erosiva del mare, quel tanto che è stato fatto e che è destinato fatalmente a depreziarsi.

*Un programma minimo urgente.*

Dinanzi a tale situazione di bisogno abbiamo ritenuto opportuno restringere il programma massimo delle opere richieste, ammontanti ad una spesa di 35 miliardi, come si è detto innanzi, e ridurlo provvisoriamente ad un programma minimo, rappresentato da uno stralcio delle opere stesse, valutabili in sette miliardi, nell'augurio che il minore importo della spesa consenta di fare eseguire quei lavori che presentano carattere di eccezionale urgenza e di indilazionabilità. Lavori che si possono così riassumere: completamento delle opere iniziate (darsena dei petroli, stazione sussidiaria, pensiline della stazione marittima, ecc.); riassetto e consolidamento delle opere foranee che per vari segni denotano uno stato di precarietà e che costituiscono un argomento di tanto rilievo da non meritare commento; riassetto delle infrastrutture delle banchine interne, dei praticabili e degli arredamenti fissi, reclamati fin dal 9 novembre scorso anche dall'Associazione meridionale dell'armamento di linea con ampio memoriale; ristabilimento della viabilità, degli impianti ferroviari e di un congruo sistema di fognature, del tutto manchevole; potenziamento degli impianti idrici ed elettrici e costruzione di nuove gru, compresa una gru montata su galleggiante, della portata di almeno 100 tonnellate, la quale, di conserva con quella da 40 tonnellate, costruita recentemente a spese dell'Ente porto, rappresenta uno strumento indispensabile di dotazione per un porto come il nostro ove lo sbarco e l'imbarco di unità di volume e di peso sempre più rilevanti si fanno più frequenti ed esigono l'impiego di convenienti attrezzature.

Tutto ciò forma il canovaccio di un programma di opere che la politica di piano è la più idonea ad affrontare, poiché non certo con un colpo di bacchetta magica, ma con la razionale e distribuita erogazione dei fondi necessari è possibile risolvere radicalmente problemi del genere, liberandoli dal marchio delle eccezionalità, e conferendo ad essi impostazione e soluzione sistematica, di preta marca nazionale.

*Fatale esclusione del porto dalla legge speciale.*

Tuttavia, giacché è stata offerta a Napoli una legge speciale per sovvenire i non pochi bisogni della città, male non sarebbe stato includere il porto fra i settori cui destinare parte delle somme preventivate, nell'interesse generale dell'economia cittadina. Tanto proponemmo in varie tornate da noi promosse con le locali rappresentanze economiche e parlamentari, e a tanto parvero proclivi alcuni settori amministrativi; ma le cose presero altra piega, per cui in via diretta il porto di Napoli non beneficerà punto degli stanziamenti predisposti, rimanendo così inevasa una delle principali esigenze del nostro Mezzogiorno. Una esigenza, ripetiamo, che a maggior ragione dovrà trovar posto in un piano organico per il riassetto dei grandi porti italiani, quantunque alcune opere complementari, come l'assestamento delle vie di accesso al nostro porto (e particolarmente la famigerata via Marittima), la costruzione di adeguati sottopassaggi, specie in corrispondenza del varco Angioino, e altre sistemazioni del genere potranno migliorare le condizioni generali del porto stesso, la cui moderna e definitiva struttura è da considerare il requisito numero uno della funzionalità dell'emporio marittimo partenopeo. La messa a punto di questo requisito varrà a incrementare un fattore di produttività e di sviluppo di essenziale valore.

*Trasformazione dell'organo amministrativo e uniformità legislativa.*

E se la perfetta strutturazione del porto costituisce un elemento essenziale in campo tecnico, lo stesso deve dirsi per l'organo preposto alla gestione del porto in campo amministrativo. Anche l'organo amministrativo deve essere moderno e funzionale se si vogliono trarre risultati tangibili, cosa cui molti non pensano, guardando le cose con evidente senso di superficialità. Assai limitati sarebbero i frutti di un assetto tecnico se a questo assetto non corrispondesse lo strumento idoneo per coordinare e raccogliere quei frutti. Il problema amministrativo è in questo campo di pari importanza di quello tecnico: l'uno s'ingrana nell'altro e crea le condizioni della piena funzionalità.

Tocchiamo così l'argomento che attiene alla legge istitutiva dell'Ente, una legge che dopo 22 anni di applicazione e a seguito delle radicali trasformazioni politiche ed economiche avveratesi in Italia e nel mondo, reclamano un ragionevole aggiornamento e una salutare modificazione.

Il problema è nazionale e locale. È locale perché è giusto che ogni porto abbia un trattamento consono all'attività che svolge e alle mete cui può pervenire. È nazionale, nel senso che sembra opportuno dare alla legislazione che regola la vita degli enti portuali in Italia una omogeneità normativa e un criterio unitario d'informazione che eviti squilibri e talora antitesi inesplicabili, quali oggi si riscontrano, ed allinei invece questi enti su un piano di comune interesse collettivo.

È questo l'altro lato del problema del riordinamento dei grandi porti italiani: al riordinamento tecnico, come abbiamo detto, deve seguire necessariamente la sistemazione giuridica degli organi amministrativi, su una linea di generale uguaglianza, senza tuttavia disconoscere l'esistenza di specifiche e innegabili peculiarità, fra porto e porto, che non suonino però come inesplicabili anomalie o come inaccettabili privilegi.

### *Tre direttive.*

E la revisione dovrebbe avvenire, a nostro avviso, su tre direttive, le quali particolarmente si addicono alle condizioni dell'Ente partenopeo. Tali direttive potrebbero essere:

#### *a) composizione dell'organo e competenza territoriale;*

1°) chiamare alla funzione amministrativa oltre che i rappresentanti dei principali organi pubblici, come ora è previsto dalla legge, anche gli esponenti delle più interessate categorie lavorative, commerciali e marinare. Un passo è certamente stato fatto con la recente immissione nel seno del Consiglio di amministrazione dell'Ente di una più larga rappresentanza dei lavoratori dei porti e del mare, e anche di alcuni datori di lavoro; ma occorre aprire l'ingresso ad altri gruppi di operatori che, a parte il lato sindacale, esplicano funzioni importanti nel vasto processo del traffico marittimo. Si creerà così un organo dirigente che esprimerà davvero, e compiutamente, i bisogni del nostro emporio marittimo, e saprà con diretta cognizione di causa, e minore impronta burocratica, disciplinare la sconfinata e spinosa materia. Materia che importa l'amplificazione anche territoriale della competenza dell'Ente, il quale dovrà vedere esteso il suo campo di giurisdizione a tutto il retroterra che incombe economicamente sull'attività portuale del golfo, perché solo così l'Ente potrà esplicare funzioni di unificazione e di ordine;

#### *b) autonomia efficiente;*

2°) assegnare all'Ente una reale ed efficiente autonomia. Bisogna sgombrare questa proposta dal sospetto che si vogliono così spezzare i vincoli del controllo per dare briglia sciolta agli organi amministrativi dell'Ente. Noi siamo convinti invece che i controlli, nei limiti della logica e della efficacia, siano indispensabili, e che quando essi vengono esercitati dal Ministero della marina mercantile, in alcuni casi da quello del tesoro, e in permanenza da un nutrito collegio di revisori, il principio del controllo e della sua applicazione pratica è perfettamente rispettato. Tanto più che a dare il suo giudizio conclusivo e a formulare sull'andamento della gestione gli opportuni rilievi è stata anche chiamata — in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259 — la Corte dei conti, il cui responso chiude il ciclo delle ingerenze amministrative, e mette l'Ente in uno stato di ferreo sindacato di competenza.

E va bene. Ma quel che proponiamo è che queste legittime funzioni non intralcino l'esplicazione di quei compiti che la legge istitutiva ci attribuisce, e che consistono nello svolgimento di attività più spiccatamente aziendali, le quali, sempre nell'interesse dell'economia generale, non possono essere effettuate avendo poi intorno una rigida muraglia come quella degli organici da rispettare, dei rendiconti da tenere in sospeso fino alla loro approvazione, svincolata per giunta da ogni limite di tempo, e di tante altre prescrizioni le quali praticamente annullano ogni potere di prontezza e di elasticità che dovrebbe essere invece conferito all'Ente per dargli la necessaria speditezza d'iniziativa.

All'uopo non possiamo non rivolgere lode ed esprimere vivo ringraziamento alla comprensione personale dei funzionari preposti ai controlli, i quali hanno sempre dimostrato intelligenza e larghezza di vedute e soprattutto sincero amore per le sorti del nostro porto; ma le leggi sono leggi, e qualche volta esse frenano anche le migliori intenzioni. Sicché noi diciamo che è alle norme legislative, e soprattutto ai principi normativi, che bisognerà apportare congrui ritocchi per evitare che l'incontestabile istituto del controllo agisca da forza limitativa o addirittura inibitiva sullo svolgimento di talune facoltà virtualmente attribuite all'Ente.

Del resto questa esigenza non riguarda solamente il nostro Ente, ma ha sempre formato oggetto di nutrite istanze anche in campo internazionale, come emerse fin dal lontano Congresso dell'*ICHCA* tenutosi a Napoli nel 1954 e nel quale, trattandosi il ponderoso e impegnativo tema de « Il porto ideale », tutti i delegati, che rappresentavano poi numerosi paesi del mondo, furono concordi nel reclamare per le loro amministrazioni marittime una maggiore autonomia, consona alla necessità di rendere più liberi e più spediti gli atti di gestione, e di possedere una maggiore discrezionalità nelle scelte di investimento e di esercizio.

c) *proventi adeguati*;

3°) assicurare all'Ente proventi adeguati ai compiti che svolge. Per avere una regolare amministrazione s'impone la continuità e la certezza delle entrate, tanto più che avendo l'Ente compiti pubblici, ed essendo sganciato da ogni fine di tornaconto, non può premere sul traffico, con le sue tariffe, oltre un certo limite, senza compromettere gli scopi medesimi della sua esistenza. Ora le nostre entrate derivano principalmente dalla gestione dei mezzi meccanici e del demanio marittimo, due campi ove criteri di opportunità non permettono di imporre tariffe e canoni esorbitanti.

Per i mezzi meccanici si praticano tariffe di oltre dieci anni or sono, il cui gettito ovviamente non riesce più a coprire gli aumentati costi di esercizio, mentre un personale più numeroso e specializzato viene richiesto dai bisogni del traffico, sicché abbiamo in corso di svolgimento l'assunzione di nuove unità. E poiché anche le spese di manutenzione e di riparazione dei mezzi meccanici si rivelano sempre più ingenti, un congruo adeguamento tariffario si rende inevitabile, e urgerà provvedervi se si vuole assolvere ad uno dei principali compiti d'istituto, e cioè la piena soddisfazione delle richieste di utenza.

Le aree demaniali, in gran parte date in concessione a pubbliche amministrazioni, ci rende creditori verso di esse di svariate decine di milioni, e nonostante i reiterati pareri espressi dal Consiglio di Stato sull'obbligatorietà del pagamento dei canoni, tali pagamenti — ad eccezione del recente annuncio di versamento da parte dell'Amministrazione delle finanze — ci sono sistematicamente negati, costringendoci a ricorrere, contro ogni nostra intenzione, alle vie giudiziarie, come abbiamo fatto nei riguardi dell'Amministrazione delle poste, provocando una controversia che sarebbe stato preferibile evitare sotto ogni punto di vista.

La misura dei canoni, poi, devoluta con una recente legge del 1961 alla prudente valutazione del Ministero della marina mercantile, mentre prima apparteneva a quella del locale Ufficio tecnico erariale, ci induce a confidare che tale misura sia fissata in termini di corrispondenza economica con gli utili che i concessionari ricavano dalle concessioni stesse e che tale misura valga a garantire all'Ente un gettito pari agli oneri che gli gravano addosso.

Una terza, per quanto irrisoria fonte di entrate, sono i così detti contributi obbligatori stabiliti a carico del Banco di Napoli, della Camera di commercio e dell'ente provinciale del Turismo, per un importo complessivo di poche centinaia di migliaia di lire l'anno, del tutto non rispondenti all'attuale valore della moneta, assai diverso da quello del lontano 1941, in cui la misura di contributi venne fissata.

Onde per tutti e tre i menzionati proventi (tariffe dei mezzi meccanici, canoni demaniali e contributi obbligatori) si impone un opportuno livellamento, alla stregua delle attuali condizioni valutarie, nonché un logico adeguamento al volume del traffico attuale, enormemente cresciuto rispetto all'epoca della legge istitutiva.

La tassa passeggeri, infine, invocata da epoca immemorabile, e, secondo un progetto legislativo contenuto nel testo unico delle tasse e diritti portuali, attribuita per metà all'Ente, è ancora lontana dall'essere devoluta all'Ente, e rimarrà tale se non si otterrà uno stralcio dal testo unico della parte riguardante il porto di Napoli.

*Il dramma fiscale.*

Mentre questi rilievi mettono in piena evidenza la difficoltà di funzionare per un'amministrazione che non ha l'esazione sicura delle sue entrate, e per cui si delinea il bisogno di rendere queste entrate congrue e certe, e di rendere agevole il procedimento per la loro riscossione, un altro aspetto singolare della situazione emerge dagli oneri fiscali che incombono sull'Ente e che minacciano di frustrare gli scopi essenziali della sua costituzione.

Pretendere dall'Ente l'imposta di ricchezza mobile e quella sulle società, non presuppone soltanto da parte dell'Ente una struttura giuridica ed economica del tutto diversa da quella che gli fu assegnata alla nascita; ma importa uno sviamento totale dei suoi compiti e una perniciosa immutazione delle condizioni attuali di gestione. Se è esatto che l'Ente non ha fini di lucro, e che tutti gli avanzi di bilancio, come prescrive la legge istitutiva, devono essere investiti in opere portuali, che sono di appartenenza dello Stato; se scopo dell'Ente, e di quelli similari al nostro, è di provocare attività ed eseguire opere di interesse collettivo, per un periodo di tempo — si noti — ben determinato (30 anni per l'Ente di Napoli) e con la prescrizione espressa che tutto quanto l'Ente avrà costruito o risparmiato in tale periodo dovrà, alla scadenza, passare allo Stato; appare ovvio come tassare l'Ente significa comprimere o inficiare le funzioni stesse per le quali esso era sorto. E non possiamo non esprimere il più profondo stupore, misto a rammarico, per aver visto il nostro Ente fatto segno al triste privilegio di essere stato scelto per primo nel campo degli accertamenti fiscali, fra quanti enti portuali, anche assai più remoti e avviati del nostro, esistono in Italia, e soprattutto di avere noi ricevuto per primi — anzi noi soli in Italia! — l'onore della iscrizione provvisoria a ruolo per i redditi sulle società, mentre sono ancora in corso le controversie amministrative sulla legittimità dell'imposizione sia per la ricchezza mobile e sia per l'imposta sulle società.

Privilegio quest'ultimo che grava di punto in bianco e per circa 30 milioni il nostro bilancio, creando la necessità di dare a tutta la impostazione contabile della nostra amministrazione un fondamento diverso e per giunta contrario a quello previsto dalla legge istitutiva, secondo la quale i nostri bilanci devono essere redatti alla stregua del bilancio dello Stato. E invece sorgerebbe ora ineluttabile la necessità, se le cose dovessero continuare sulla cattiva piega, di dare al nostro Ente una impostazione aziendale, con i relativi capitoli sull'ammortamento del capitale e sui profitti e le perdite, e soprattutto sorgerebbe la necessità imperiosa di aumentare tariffe e canoni al fine di procurare le entrate necessarie per far fronte agli oneri fiscali, con quanto nocumento per il traffico marittimo napoletano e per la politica meridionalistica in genere, è facile immaginare.

Tutto ciò va evitato. Se si vuole un istituto amministrativo idoneo alla bisogna, occorre dotarlo finanziariamente di ogni condizione che renda raggiungibili i fini prefissi. Contrariamente si aggroviglierebbero questioni teoriche in aperto contrasto con questioni pratiche, non vi sarebbe via di uscita né per la teoria né per la pratica, e il risultato finale sarebbe quello di dar vita a un volere e non potere che è l'equivalente della staticità e del regresso.

#### *Esposizione del rendiconto consuntivo 1961-1962.*

Di questa situazione è indice il bilancio consuntivo che sottoponiamo al vostro esame e le cui entrate effettive e le rispettive spese raggiungono i 548.458.798 lire. Un'entità finanziaria come si vede, assai modesta, se viene messa in relazione con i compiti che spettano all'Ente e che, a prescindere dalle ponderose gestioni dirette cui esso è tenuto (mezzi meccanici e demanio marittimo), non lascia occasione senza intervenire per regolare e disciplinare tutto quanto attiene alla vita dei traffici marittimi. Per l'articolo 2 — infatti — della legge istitutiva, per la prassi formatasi e per il naturale andamento delle cose, non v'è problema che riguarda il movimento portuale che non rientri nella conoscenza dell'Ente e a cui esso non sia tenuto a dedicare il suo potere di organo coordinatore, anche se per talune questioni la competenza specifica spetti a determinate amministrazioni, diverse da quella dell'Ente, ma sempre rientranti nell'orbita generica della vita portuale. Dalla sfera del regime tariffario, a quella del lavoro portuale, dalle concessioni demaniali, riflettenti, com'è noto, una materia delicatissima e spesso irta di controversie giuridiche e amministrative, alle funzioni di esercente esclusivo dei mezzi meccanici, implicanti un vasto repertorio di problemi tecnici ed economici, alle particolari attribuzioni di organo propulsore dell'economia del retroterra, dei trasporti, oltre che marittimi anche aerei e ferroviari, nonché di elaboratore di piani di sviluppo degli arredi e delle opere portuali, e perfino di esecutore di questi piani nei limiti delle proprie disponibilità finanziarie, l'Ente ha un territorio di attività e di compiti veramente smisurato, nella cui cerchia si muovono beni e interessi per centinaia di miliardi di lire all'anno. Un compendio economico che certo non è facile calcolare fino al centesimo, ma che *grosso modo* si ricava tenendo presente quel che soltanto lo Stato ricava dal gettito dei dazi doganali, delle tasse di fabbricazione e di quelle d'ancoraggio, il tutto per oltre 70 miliardi di lire all'anno.

Or dinanzi a questa mole di compiti e di doveri l'Ente, come abbiamo detto, dispone di entrate ben modeste, le quali a mala pena riescono a coprire le spese di gestione, non potendo — nella misura che occorrerebbe — provvedere altresì alla esecuzione di nuove opere od alla trasformazione di quelle esistenti come il traffico sempre crescente giustamente vorrebbe.

#### *Chiusura in pareggio. Le entrate.*

Nell'esercizio 1961-1962 il bilancio si è chiuso in pareggio. Le entrate hanno superato di 32.675.000 lire quelle inizialmente previste, e di altrettanto, naturalmente, si sono avvantaggiate le spese, sicché le previsioni definitive, limitatamente alla parte effettiva, ed ai sensi delle prescritte deliberazioni del Comitato direttivo, sono passate da 515.650.800 lire a 548 milioni 325.000, realizzando, come si è detto, un aumento anche rispetto all'esercizio 1960-61, il cui bilancio consuntivo si aggirò intorno ai 516 milioni di lire.

V'è stato quindi un miglioramento tangibile rispetto all'anno precedente, consistito per le maggiori entrate, nel maggior gettito dei contributi, tasse e diritti portuali, del provento dei mezzi meccanici, del provento della Stazione marittima, ecc.; mentre si è registrata una contrazione d'oltre 12 milioni nella voce « entrate diverse e recuperi » relativa alla riscossione, verificatasi nell'anno 1960-61, di canoni di concessione concernenti esercizi precedenti, riscossione che ovviamente non poteva figurare se non una volta sola.

Anche nel settore delle entrate straordinarie vi è stata una contrazione di circa 4 milioni di lire, rispetto al 1960-61, contrazione contenuta nella voce « entrate straordinarie diverse » che si riferiva alla vendita effettuata in quell'esercizio di vecchi rottami di ferro per l'importo di quasi 4 milioni, vendita che naturalmente non poteva ripetersi per l'esercizio in corso.

Nonostante queste differenze in meno, il bilancio consuntivo che si ha l'onore di presentare, registra, come si è detto, un vantaggio rispetto all'anno scorso di 32 milioni di lire.

#### *Le spese.*

Vantaggio che si è riverberato anche nelle spese, aumentate da 79 milioni a 92 milioni e 600 mila lire per il personale addetto ai servizi generali, da 146 a 163 per il personale dei mezzi meccanici, da 44 a 50 per il personale addetto alla stazione marittima, ecc., ecc.: aumenti dovuti in gran parte all'attribuzione dell'assegno integrativo applicato al personale dell'Ente con decorrenza dal 1° gennaio 1961, e il cui solo ammontare ha superato i 14 milioni di lire; e in parte al conteggio dei maturati scatti di anzianità, ai maggiori stipendi e indennità derivanti dalle promozioni, e via di seguito.

Sono aumentate anche le spese generali di amministrazione, passando da 13 a 19 milioni circa, soprattutto perché le spese per liti sono salite da 3 a 8 milioni, nonostante l'esito costantemente vittorioso delle liti medesime. Ma in questo esercizio si è dovuto provvedere alla sistemazione definitiva della vertenza Isastia, di antica data (anno 1949), e giunta solo ora a maturazione.

Hanno subito una riduzione invece le spese per l'esercizio della Stazione marittima (7 milioni), quelle per la manutenzione ordinaria degli arredamenti portuali, ecc.

Tra le spese generali straordinarie, quelle di amministrazione sono cresciute rispetto al passato esercizio elevatesi da 25,4 a 28,2 milioni a causa dei maggiori emolumenti al personale avventizio, e sono aumentate altresì quelle per le opere portuali che sono state superiori quest'anno per 37,8 milioni di lire rispetto a quelle dell'anno precedente; mentre si sono dovute notevolmente contrarre le spese relative al servizio dei mezzi meccanici, discese da 44,7 milioni del 1960-61 ad 8 milioni soltanto dell'esercizio in esame.

In totale la spesa è stata di 474 milioni per la parte ordinaria, con un aumento di 30 milioni e più rispetto allo scorso esercizio, e di 74 milioni e mezzo per la parte straordinaria, con un eccesso di 1 milione e mezzo sulla passata gestione; spesa straordinaria caratterizzata particolarmente dalla messa in efficienza e dalla definitiva sistemazione dell'ultimo dei quattro elevatori meccanici, nonché dal rafforzamento di tutte le carpenterie degli elevatori stessi.

In sintesi la spesa complessiva di circa lire 548 milioni e 500 mila lire è stata erogata nelle seguenti misure percentuali:

Spese per il personale . . . . .	71,72%
Spese per le attrezzature . . . . .	9,39%
Spese d'esercizio . . . . .	18,89%

*Considerazioni sul bilancio.*

Come si vede, un quadro assai modesto delle possibilità finanziarie dell'Ente il quale, essendo un organo prestatore di servizi, sostanzialmente devolve somme ben lievi per disporre di un personale idoneo, che dovrebbe essere, specialmente nel campo operaio e tecnico, assai più numeroso; e destina somme addirittura irrisorie alle spese di attrezzatura e di esercizio per la conclamata deficienza delle risorse assegnategli, mentre che oggi, come è risaputo, l'uso di attrezzature perfezionate e moderne è condizione fondamentale di sviluppo economico.

Tale stato di cose, come si è detto innanzi, dipende in parte dalla originaria carenza di una base finanziaria adeguata, per cui a chi scrive è spesso capitato di dire che a Napoli, con la legge istitutiva dell'Ente del 1940, fu dato soltanto « il titolo di cavaliere », cioè una vaga onorificenza formale, priva di vero contenuto economico; e dall'altra parte questo stato di cose dipende dalla recalcitranza di numerose amministrazioni — principalmente pubbliche — a pagare i canoni demaniali che, attraverso la maturazione di svariate annualità, assommano al rispettabile importo di circa 200 milioni di lire.

Si aggiunga a ciò l'imposizione fiscale che, priva, a nostro avviso, di fondamento logico, e in aperto contrasto con i fini medesimi cui fu ispirata la creazione dell'Ente, costringerà questo a darsi alla ricerca di somme ingenti, non per appagare il richiesto miglioramento funzionale del nostro scalo, ma per dare allo Stato quel danaro che, se venisse risparmiato, andrebbe a vantaggio delle opere portuali, e cioè dello Stato stesso.

Un circolo vizioso, come si vede, che mette l'Ente in un clima di attività precarie e qualunquistiche, non certo rispondenti alle ponderate e sagge istruzioni impartite or è qualche mese dal Ministro del tesoro — onorevole Tremelloni — per la retta amministrazione degli enti pubblici. È ovvio che quando la condizione delle cose è quella che abbiamo descritta, ogni buona volontà amministrativa è frustrata, e i criteri per una sana scelta degli investimenti restano lettera morta, giacché la scelta presuppone una discrezionalità di manovra, che ovviamente viene a mancare quando il cammino finanziario è estremamente angusto ed obbligato.

La pressione fiscale, che incredibilmente ci colpisce anche come società (legge 6 agosto 1954, n. 603), ove fosse mantenuta, e non venisse tempestivamente scongiurata con una espressa esenzione od altro provvedimento adeguato, avrà da una parte l'effetto di obbligarci a contrarre un prestito non inferiore al mezzo miliardo, in virtù del quale pagheremo i tributi arretrati, a meno che non si voglia resistere alla procedura esecutiva, in considerazione della intangibilità e della inalienabilità dei beni dell'Ente; e dall'altra ci costringerà, come abbiamo detto, ad elevare canoni e tariffe per provvedere ai dovuti ammortamenti. La qual cosa frustrerà in pieno le finalità pubblicistiche del nostro istituto appesantendolo e deformandolo nel quadro della politica meridionalistica che si intende perseguire.

*Costante ascesa del traffico.*

Tuttavia il rendimento dell'Ente ai fini del traffico marittimo si è dimostrato quanto mai rilevante se, con un bilancio così modesto e con mezzi insufficienti, ha potuto regolare e disciplinare un movimento mercantile considerevole, che si distacca per circa 10 milioni di tonnellate in più da quello del 1938.

E crediamo che questo rendimento sia il vero bilancio dell'Ente, quello che attiene non al funzionamento interno del suo organismo, ma alla sua efficiente attività proiettata sul mondo economico circostante.

È un bilancio che riconferma la fondatezza delle nostre richieste in ordine alle opere necessarie per il potenziamento del porto di Napoli e che denota la funzione essenziale che per forza spontanea di cose il porto di Napoli è chiamato ad assolvere nel quadro della politica economica in corso.

*Il movimento marittimo.*

I dati che riferiremo sono relativi all'esercizio finanziario 1° luglio 1961 - 30 giugno 1962, e quindi si differenziano alquanto da quelli riguardanti l'anno solare. Si è avuto così un movimento marittimo di 29.816 navi per una stazza netta complessiva di 42.940.581 tonnellate, in confronto alle 10.307 navi del 1938, per una stazza di 25.739.787 tonnellate.

*Il movimento commerciale.*

Il movimento commerciale è stato di 8.764.357 tonnellate in arrivo, e 3.444.784 in partenza: in totale di tonnellate 12.209.151.

È da notare che mentre i combustibili liquidi hanno segnato, per ragioni contingenti, relative a fattori interni della produzione, una contrazione — come vedremo — di circa 1 milione di tonnellate rispetto al 1960-61, il disavanzo si è ridotto appena a 400 mila tonnellate, essendosi la differenza di 600 mila tonnellate compensata con un maggiore movimento di merci secche, la qualcosa confuta la tendenziosa e maldestra asserzione che il nostro porto progredisce soltanto nel settore dei combustibili liquidi.

Tra le principali merci sbarcate, infatti, tranne gli olii minerali greggi, diminuiti di 484.404 tonnellate, ed il grano ed altri cereali discesi di 193.808 tonnellate rispetto all'esercizio precedente, quasi tutte le altre merci sono notevolmente aumentate: e cioè la frutta fresca e secca per 14.432 tonnellate, altri prodotti agricoli e alimentari per oltre 13 mila tonnellate, il legname ed affini per circa 10 mila tonnellate, i minerali metallici per 177.577 tonnellate, gli olii e grassi industriali per 30.000 tonnellate, i derivati degli olii minerali greggi per 377 mila tonnellate, il materiale da costruzione per circa 28 mila tonnellate, e via di seguito.

Anche tra le merci imbarcate, ad eccezione dei derivati degli oli minerali, diminuiti rispetto all'esercizio precedente di 522.204 tonnellate, si è registrato un notevole incremento.

Il grano e gli altri cereali sono aumentati di oltre 11 mila tonnellate; i legumi, gli ortaggi e la frutta conservati sono aumentati di circa 25 mila tonnellate; i metalli greggi e semi lavorati di oltre 20 mila tonnellate; il materiale da costruzione di oltre 11 mila tonnellate; le altre merci di circa 13 mila tonnellate.

Complessivamente tra imbarco e sbarco delle principali merci, i combustibili liquidi sono diminuiti rispetto all'esercizio 1960-61 del 9,28 per cento, i metalli greggi e semi lavorati del 10,81 per cento, il grano e i cereali del 34,20. Sono aumentati invece i minerali metallici del 12,44 per cento; le conserve, del 13,45; le altre merci del 5,63, ecc.

*Provenienza e quantitativi delle merci sbarcate.*

Analizzando la provenienza delle principali merci sbarcate si nota che gli olii minerali greggi, pari a 3.406.907 tonnellate, ci sono giunti tutti dal medio oriente (Libano, Siria e Golfo Persico) e precisamente il 34,42 per cento dal Libano, il 26 per cento dall'Arabia Saudita, il 16,24 per cento dall'Iraq, il 18,91 per cento dalla Siria, ecc.

I derivati degli olii minerali, per tonnellate 1.256.372, provengono in massima parte (circa il 70 per cento) dai porti nazionali. Il rimanente da Curaçao per il 18 per cento, dalla Francia per il 3,18 per cento, dalla Romania per il 2,87 per cento, dall'Unione Sovietica per l'1,85 per cento e via di seguito.

I carboni, nella misura di 1.108.027 tonnellate, sono di provenienza degli Stati Uniti di America per il 50 per cento circa. Il rimanente giunge dai porti europei (Olanda, Belgio, Germania, Polonia, Unione Sovietica, ecc.) e solo 12 mila tonnellate, pari all'1,10 per cento, dai porti nazionali (Sardegna).

Il grano e gli altri cereali, che, come si è detto, hanno subito una notevole flessione, ci sono stati inviati — sul totale di 333.012 tonnellate sbarcate — per il 45 per cento circa dall'Argentina, per il 30 per cento circa dagli Stati Uniti d'America, e poi dall'Australia (9,04 per cento), dall'Unione del Sud Africa (11,36 per cento), ecc.

I metalli greggi e semi lavorati nella misura di 199.140 tonnellate, provengono per il 18 per cento circa dai porti nazionali, per il 23 per cento dal Belgio, per il 30 per cento dalla Germania, per il 3,65 per cento dall'Unione Sovietica. Discreti quantitativi sono segnalati in arrivo dall'Egitto (tonnellate 4.905), dall'Unione del Sud Africa (tonnellate 5.080) e dagli Stati Uniti d'America (tonnellate 24.645).

Altri prodotti agricoli e alimentari, per un volume di 160.476 tonnellate, sono di provenienza dagli Stati Uniti d'America (82,52 per cento), dal Canada (6,20 per cento), da Israele (2,54 per cento), ecc.

I legnami ed affini, nella misura di 104.996 tonnellate, giungono per il 25,32 per cento dall'Africa Occidentale (Ghana, Nigeria, Costa d'Avorio, Camerun, Congo), e anche dai porti europei: Finlandia, Unione Sovietica, Romania, Jugoslavia, nonché dai porti nord americani

(Canada e Stati Uniti d'America). Si segnalano carichi provenienti dall'Asia: e precisamente dall'Indonesia e dalle Filippine. Dai porti nazionali, giungono carichi per sole 2.678 tonnellate.

La pasta di legno, la cellulosa e la carta, che hanno superato le 77 mila tonnellate, ci sono giunte prevalentemente dalla Finlandia (35,74 per cento), dalla Svezia (34,03 per cento), dall'Unione Sovietica (4,80 per cento), dagli U.S.A. 11,45 per cento) e da altri paesi per quantitativi minori.

La frutta fresca, gli ortaggi e gli agrumi, per 68.161 tonnellate, sono di provenienza della Repubblica Somala nella misura del 65,65 per cento, e si riferiscono esclusivamente alle banane, coltivate nella nostra ex-colonia. Tra gli altri Stati che hanno maggiormente contribuito al traffico di frutta figurano: Israele (tonn. 4.857), la Costa d'Avorio (tonn. 2.280), l'Eritrea, l'Egitto e, per la prima volta quest'anno, sono stati segnalati arrivi di banane dalle Piccole Antille per tonn. 3.546.

Dei carichi minori sbarcati nel nostro porto vanno segnalati i quantitativi di pesce secco, salato e conservato, per complessive tonn. 21.547, in arrivo principalmente dall'Islanda (tonnellate 9.150), dalla Norvegia, dalla Svezia, dall'Olanda, ecc.

E' utile ancora ricordare il « caffè e altri coloniali » giunti nel nostro porto per tonn. 19.337. Il caffè, contrariamente a quanto avveniva anni addietro, allorché il 60-70 per cento di questa merce proveniva dal Centro-Sud America (soprattutto Brasile), ci arriva in forti contingenti anche dall'Africa (Occidentale e Orientale) e dall'Asia (Federazione Malese, Indonesia, Unione Indiana), per cui il quantitativo totale risulta proporzionalmente ripartito nel 90 per cento fra i tre continenti, e il rimanente 10 per cento proviene dai porti europei (Olanda, Belgio, ecc.) e da quelli nazionali.

#### *Le merci imbarcate. Destinazione e quantitativi.*

In relazione alle merci imbarcate, per quanto riguarda i derivati degli olii minerali, esportati nella misura di tonnellate 1.481.217, essi prendono la via dell'Europa (Francia, Grecia, Inghilterra, Olanda, ecc.) per il 37 per cento circa, e sono invece destinati in Asia (Giappone, Siria, Libano, ecc.) per il 16,98 per cento e in Africa (Nigeria, Africa Occidentale, Ghana, Guinea, Marocco, ecc.) per il 25,23 per cento. Il rimanente va in America (Stati Uniti, Venezuela), in Australia, e verso i porti nazionali.

I metalli greggi e semilavorati, per un totale di 346.881 tonnellate, sono diretti nella misura del 70,20 per cento verso i porti nazionali, mentre le rimanenti 196 mila tonnellate sono inoltrate per l'11 per cento verso i paesi europei (Grecia, Bulgaria, Jugoslavia, Romania, Turchia, ecc.), per il 6,46 per cento verso l'Asia (Pachistan, Unione Indiana, Federazione Malese, ecc.), per il 5,66 per cento verso l'Africa (Algeria, Egitto, Sudan, Libia, ecc.), per il 5,60 per cento verso le Americhe e una minima parte (0,56 per cento) va verso l'Australia.

Delle 205.424 tonnellate di legumi, ortaggi e frutta conservati, il 24,65 per cento viene esportato nei paesi del Nord Europa (Inghilterra, Belgio, Olanda, Norvegia, ecc.); il 12,08 per cento va in Africa (Africa Occidentale, Congo, Costa d'Avorio); il 9,74 per cento in Asia; il 51,65 in America. L'1,30 per cento e lo 0,58 per cento sono rispettivamente inviati verso i porti nazionali e verso l'Australia.

Anche la frutta fresca e secca, in tonn. 48.116, si dirige per il 25,45 per cento verso i porti prevalentemente del Nord Europa; eppoi verso quelli americani (19 per cento), africani (11,44 per cento), asiatici (9,08 per cento), e anche verso quelli nazionali.

Il materiale da costruzione, ascso in questo esercizio a 41.278 tonnellate, viene assorbito in gran parte (42,25 per cento) dall'America (Argentina, Colombia, Messico, Portorico, Repubblica Dominicana, Stati Uniti, Venezuela, ecc.); mentre gli altri quantitativi vanno in Asia (6,40 per cento), in Africa (4,56 per cento), in Europa, ecc.

#### *Il traffico sulla scala internazionale.*

Complessivamente il traffico è ripartito in scala internazionale nel seguente modo: Europa 2.357.525 tonnellate (pari al 20,21 per cento); Asia 4.588.756 tonnellate (39,34 per cento); Africa 827.733 tonnellate (7,10 per cento); Americhe 2.129.486 tonnellate (18,25 per cento); Oceania tonnellate 94.655 (0,81 per cento). Rimangono ai porti italiani tonnellate 1.666.697, pari al 14,20 per cento del traffico globale.

Dal quale quadro si evince chiaramente che quando noi abbiamo invocato il mantenimento delle vecchie linee sovvenzionate con partenza da Napoli, e in particolar modo quelle per l'Africa e per il Nord Europa, cui ci allacciano avviati commerci riguardanti la nostra esportazione ortofrutticola e l'importazione di materie prime, ci siamo tenuti ben fermi sul terreno delle reali esigenze del nostro traffico, e siamo grati al Ministro della marina mercantile — onorevole Macrelli — per avere scongiurato per Napoli, con la rielaborazione della recente legge sui servizi di preminente interesse nazionale, il pericolo di vedere compromesse alcune linee di navigazione che più da vicino ci interessano. Esse, lungi dall'essere compresse o amputate, hanno bisogno di essere integrate e arricchite con mezzi navali veloci e moderni, perché incidono su correnti di scambio e investono interessi generali che solo dal progresso realizzato sulle vie del mare potranno ricevere incremento. E facciamo voti che anche in questo settore la politica di ampliamento della sfera di produzione e di mercato cui il nuovo orientamento italiano sistematicamente tende, troverà il suo naturale e necessario campo di applicazione, conferendo al pratico svolgersi delle cose un valido contributo di carattere marinaro.

#### *Partecipazione delle « bandiere ».*

La bandiera italiana ha partecipato al movimento delle merci descritto per il porto di Napoli nella misura del 42 per cento, con un aumento circa del 10 per cento sullo scorso esercizio. Un proporzionale regresso hanno registrato naturalmente le altre bandiere: la Liberiana passando dal 16,81 al 12,72 per cento; la Norvegese dal 14 all'11; la Panamense dal 4 al 3; l'Inglese dal 6,97 al 6,25; l'Olandese dal 5 al 3; e così la Svedese, la Statunitense, la Turca, ecc. Un discreto vantaggio è andato alla bandiera Ellenica salita dall'1,90 per cento al 4,17 per cento; ed uno assai lieve alla Francese, passata dal 2,77 al 3,02 per cento.

#### *Il movimento dei passeggeri.*

Soffermiamoci ora sul movimento passeggeri. In questo campo il primato fra i porti nazionali tocca al nostro scalo: 2.160.205 unità, in confronto ai 2.048.374 del 1960-61. Un vantaggio di 111.831 passeggeri.

Rispetto al 1938 l'aumento è stato di ben 743.572 unità.

La navigazione del golfo — con 1.675.860 unità, si è accresciuta di 81.350 persone rispetto allo scorso esercizio. La restante navigazione — con 484.345 passeggeri — ha dato un risultato di 30.481 unità in più.

Tuttavia, il diminuito movimento emigratorio per i territori d'oltremare, ha fatto sentire i suoi effetti sulle percentuali del traffico passeggeri, almeno in alcuni settori, con variazioni e compensazioni alterne.

È fortemente diminuita l'emigrazione per il Nord America (Canada 4.134 unità in meno; Stati Uniti 1.920 unità in meno) con un totale in meno, rispetto al passato esercizio, di 5.954 passeggeri. Notevole anche la diminuzione del numero degli emigranti verso il Centro America: in totale 3706 unità, di cui 3647 riguardanti il solo Venezuela. Ugualmente indietro è andata l'emigrazione per il Sud America, con una flessione di 1136 persone, delle quali solo 823 riguardanti il Brasile.

La contrazione totale dell'emigrazione nei confronti di tutta l'America è stata di circa 10 mila e 500 unità; mentre è diminuita di 950 unità l'emigrazione per l'Australia; di 102 quella per l'Africa (principalmente Eritrea); di 50 quella per l'Asia.

È un fenomeno generale di contrazione che ha caratteri e significato non rientranti nell'ambito della nostra competenza, ma che tuttavia denota un orientamento diverso della nostra politica del lavoro, almeno per quanto riguarda taluni territori tradizionalmente considerati come zone di attrazione della nostra mano d'opera, ormai ovviamente influenzata da differenti fattori di politica economica e sociale.

#### *Ripartizione del traffico.*

Concludendo su questa parte, diremo che la ripartizione del traffico passeggeri coi vari continenti e con l'Italia (escluso il golfo) ha segnato una diminuzione di 12.212 passeggeri nei riguardi del Nord America; di 2.956 nei riguardi del Centro e del Sud America; di 313 nei

riguardi dell'Australia. Mentre sono aumentati di 2.006 unità i trasporti con l'Italia; di 6.343 quelli con l'Europa; di 16.470 quelli con l'Asia; ed infine sono aumentati di 21.143 unità i trasporti con l'Africa. La quale ultima constatazione in ispecie sottolinea l'importanza che anche nel campo delle persone assumono i trasporti marittimi con l'Africa e l'opportunità dimostrata dagli organi competenti di mantenere in vita le linee di navigazione finora esistenti con essa, le quali linee, innanzi a tanto incremento del traffico, sia delle merci e sia dei passeggeri, esigono anzi di essere potenziate e soprattutto fornite di mezzi navali, per modernità di struttura e rapidità di percorsi, corrispondenti ai nuovi bisogni.

#### *Partecipazione delle « bandiere ».*

La bandiera italiana ha partecipato al movimento dei passeggeri registrati nel porto di Napoli in misura un po' minore dello scorso esercizio, il 76,80% in luogo del 79,45, e di molto inferiore al 1938, nel quale anno l'incidenza della bandiera italiana fu del 97,8 per cento. Vengono, dopo la bandiera italiana, quella degli Stati Uniti d'America con il 7,53 per cento, quella Israelita con il 4,20, la Turca con il 2,46, l'Ellenica con il 2,24 e poi in graduale senso discendente l'Inglese, l'Argentina, la Francese, la Liberiana, ecc.

#### *Bacini di carenaggio e industria navalmeccanica.*

Alla stregua dell'aumentato traffico e del maggiore movimento navale, sempre più favorevole si è rivelata la situazione dei bacini di carenaggio e dell'industria navalmeccanica in genere. La immissione delle navi in bacino è salita infatti da 223 a 248 unità, con un supero di 25 navi rispetto al passato esercizio, e per una stazza complessiva di ben 2.032.852 tonnellate, superiore di 378.093 tonnellate in confronto al 1960-61.

Le navi passate solamente al carenaggio sono state 66, mentre 159 quelle messe al carenaggio e ai lavori, e 239 quelle messe soltanto ai lavori. Le giornate di occupazione dei bacini sono state quest'anno 1026, di fronte alle 930 dell'anno scorso, con un aumento di 96 giornate lavorative.

Questo progresso nel campo dei lavori ci riempie di soddisfazione perché corona un'attesa lungamente coltivata e sorretta dall'intervento assiduo della nostra amministrazione, sempre vigile per far sì che l'esercizio dei bacini — e specialmente degli ultimi due — quello grande in muratura, ormai in piena e definitiva efficienza, e quello galleggiante, entrato in funzione al principio dell'anno, e solennemente inaugurato nel maggio ultimo alla presenza ambita del Presidente della Repubblica e di altissime personalità politiche, non fosse ritardato. Per il bacino galleggiante, che noi per primi suggerimmo ed auspicammo fin dal lontano 1957, come si legge nella nostra relazione al bilancio di quell'esercizio, e nelle successive, ininterrotta e spesso determinante è stata l'azione dell'Ente, volta ad impedire che le opere di adattamento del molo al Martello subissero ritardi nell'assicurare l'ormeggio previsto per detto bacino. E non poche volte la stampa cittadina denunciò il pericolo che il ritardo o l'insufficienza dei lavori potessero far dirottare verso altri porti l'impiego del bacino, con immenso danno per il nostro porto e le nostre industrie; e non poche volte facemmo giungere viva ed efficace la nostra voce, che trovò sempre benevola eco presso i ministeri competenti, rendendo così realizzabile un progetto di tanta portata, da noi con vivo calore presagito ed assecondato. Tutte cose che pur cadute nel facile oblio di qualcuno, non possono essere tuttavia cancellate dalla realtà documentata dei fatti né dal riconoscimento degli uomini di buona volontà e di buona memoria.

#### *Le entrate dello Stato sul traffico portuale.*

In rispondenza all'aumentato traffico del porto di Napoli, sono aumentate le entrate dello Stato. I dazi doganali — come si è accennato innanzi — hanno aumentato il loro gettito. Da 24 miliardi e poco più del passato esercizio, sono passati a 24.327.816.745 lire, con un aumento di oltre 300 milioni.

E invece diminuito il movimento ferroviario, da 736.976 tonnellate a 637.744, con una flessione di 99 mila tonnellate circa. Questo non perché il trasporto per via terra sia dimi-

nuito, ma perché è diminuito il trasporto ferroviario, sostituito dall'autotrasporto, notoriamente impegnato in una competizione quanto mai accesa e, in alcuni percorsi, vittoriosa, col trasporto su rotaia.

*Il lavoro dei mezzi meccanici del porto.*

I mezzi meccanici, col crescere del traffico, hanno dato un rendimento maggiore e sono stati sottoposti ad un lavoro più intenso.

Le 45 mila ore di impiego del passato esercizio sono salite a 48 mila, con un aumento, quindi, di circa 3 mila ore in orario normale (da 35 mila a 38 mila), e una lieve contrazione nell'orario straordinario (da 9.555 a 9.259), soprattutto a causa della insufficienza numerica del personale addetto.

La riscossione complessiva è stata di 197.710.754 lire, con un maggiore introito rispetto al 1960-61 di oltre 5 milioni.

Il rendimento sarebbe stato indubbiamente maggiore, e più numerose sarebbero state le ore di prestazione se, oltre alla carenza numerica degli operai, non vi fosse stata la inutilizzazione di alcuni mezzi di sollevamento per la impraticabilità delle banchine su cui insistono, a causa dei lavori di riparazione in corso sulle medesime, o per il loro stato di deterioramento, che rende spesso impossibile l'attracco delle navi e quindi l'uso delle gru.

Di oltre un milione e mezzo di tonnellate di merci secche maneggiate (esclusi quindi i combustibili liquidi, i cereali alla rinfusa, i carboni di Bagnoli, ecc.), circa 678 mila tonnellate sono state trattate coi mezzi di bordo, e 836.487 con i mezzi dell'Ente, i quali hanno così provveduto ad assorbire il 55 per cento del carico.

Per quanto concerne i quantitativi delle varie qualità di merci manipolate coi mezzi meccanici dell'Ente, essi risultano così ripartiti:

Merci varie . . . . .	tonn.	515.722
Carboni . . . . .	»	252.657
Merci alla rinfusa . . . . .	»	68.108

Tali risultati, trasformati in ore di utilizzazione dei mezzi meccanici, corrispondono a:

ore 41.657	per merci varie
» 5.550	per carboni
» 2.027	per merci alla rinfusa.

Nell'insieme si è registrato un lieve incremento nella manipolazione delle merci varie, e un'altrettanto lieve diminuzione nella discarica delle merci alla rinfusa e del carbone. La flessione del carbone è dovuta alle diminuite necessità delle ferrovie dello Stato che, nel loro piano di ammodernamento, vanno sostituendo le vecchie locomotive con locomotori elettrici e Diesel, nonché alle diminuite necessità della centrale termoelettrica prevalentemente alimentata a nafta.

La gru di 40 tonnellate, l'unica di portata rilevante, costruita su progettazione e col finanziamento dell'Ente, ha contribuito non poco al traffico portuale, dando un gettito di oltre 11 milioni di lire, benché sia rimasta inutilizzata per circa due mesi a causa di lavori di riparazione alla banchina.

Due esigenze scaturiscono da quanto si è detto innanzi, e soprattutto dall'aver dovuto l'Ente respingere richieste di utenza per circa 1500 ore di lavoro straordinario: 1°) migliorare i servizi, aumentando il personale, e all'uopo sono stati predisposti congrui concorsi per operai ed impiegati tecnici, concorsi che saranno svolti nel corrente esercizio; 2°) acquistare altri mezzi meccanici, principalmente due gru semoventi di almeno 15 tonnellate di portata ciascuna e tre autosollevatori a forchetta, di cui uno di portata elevata: il tutto per una spesa di qualche centinaio di milioni, senza parlare del necessario acquisto di una gru galleggiante di grande portata. Spesa che l'Ente non è in grado di fare specie se la pressione fiscale finirà con l'essicare le poche disponibilità finanziarie esistenti.

Si sente dire qualche volta che le attrezzature del porto di Napoli sono vecchie e arretrate: è una leggenda. Le attrezzature sono relativamente recenti, perché tutte di epoca posteriore alla guerra. Non poche — della portata di 3 e 6 tonnellate, oltre la gru di 40 tonnellate — sono state costruite dalla nostra amministrazione in questi ultimissimi anni.

*Le attrezzature in genere e le spese da noi sostenute.*

Noi infatti disponiamo nel porto di Napoli di 75 mezzi di sollevamento in gestione diretta dell'Ente (elevatori elettrici, gru elettriche semoventi su banchina, gru semoventi Diesel, pale meccaniche Diesel, autosollevatori a forchetta, passerelle mobili elettriche per sbarco passeggeri, un trattore meccanico, ascensori e montacarichi); di 12 mezzi di sollevamento dati in gestione ad enti privati (Società magazzini generali, Docks, Società esercizio bacini napoletani, ecc.) e in loro possesso; di 72 attrezzi speciali applicati ai mezzi di sollevamento (benne automatiche, benne comandate, secchioni a ribaltamento, polpi comandati per sbarco di rottami di ferro, ecc.).

In totale i mezzi meccanici di sollevamento dell'Ente sono 87, mentre 86 sono quelli appartenenti ad altri enti e amministrazioni: complessivamente i mezzi meccanici sono 173.

Quella che manca è da una parte una assidua e pronta opera di manutenzione, e dall'altra la menzionata dotazione di mezzi nuovi che si rivelano sempre più indispensabili. Per l'una e l'altra incombenza non c'è stato anno che la nostra amministrazione — come è documentato nei passati bilanci e scritto nelle rispettive relazioni — non abbia provveduto secondo le sue possibilità finanziarie (dalla verniciatura di tutti i mezzi di sollevamento, alla riparazione e alla trasformazione di quelli più malandati, dall'acquisto di nuove gru, all'impiego di nuovi strumenti di lavoro, ecc. ecc.).

Anche quest'anno, nel rendiconto che sottoponiamo al vostro esame, figurano spesi 33 milioni presso le Officine meccaniche e fonderie napoletane per completare i lavori di ammodernamento e trasformazione degli elevatori di carbone, lavori già in parte commissionati nei precedenti esercizi. Alla ditta Marino sono stati affidati i lavori di consolidamento dei ponti per gli scaricatori per carbone nn. 1 e 2, nonché quelli relativi alla manutenzione straordinaria di 14 benne automatiche, per l'importo complessivo di 12.300.000 lire. Altri lavori di manutenzione straordinaria sono stati eseguiti, quest'anno, per L. 11.500.000 riguardanti la riparazione degli impianti di riscaldamento nel fabbricato della Stazione marittima e della sede dell'Ente, nonché la riparazione di due capannoni demaniali sul Molo Flavio Gioia, eccetera.

*I lavori che necessitano.*

Ma ciò non basta. Da un computo approssimativo del nostro ufficio tecnico vi sono lavori da compiere alle carpenterie degli impianti, per la spesa di oltre 15 milioni: verniciature da rinnovare per altri 10 milioni; revisione da apportare agli impianti elettrici per 25 milioni, e via discorrendo. Il solo cambio di tensione dell'energia elettrica ci obbligherà a una spesa non inferiore agli 85 milioni: cosa questa che ha potuto ritardarsi, ma che, non passerà tempo, si profilerà in maniera perentoria e irrevocabile.

Quasi che queste carenze non fossero più che gravose per la funzionalità del nostro scalo, il recente terremoto ha allungato la lista delle necessità che si lamentano nel nostro porto. I danni finora rilevati fanno ascendere la spesa a circa 120 milioni di lire, per i quali non pare che sia ancora in vista il dovuto stanziamento, giacché, a quanto sembra, la città di Napoli è esclusa dalla zona che beneficerà dei soccorsi per il patito terremoto, pur essendosi il sinistro verificato anche nella nostra città ed essendosi constatate, almeno nell'ambito portuale, conseguenze non trascurabili. Esse consistono in lesioni alla diga duca d'Aosta e alla diga Thaon de Revel; in cedimenti riscontrati nelle strutture di banchinamento delle Calate Villa del Popolo e Piliero; in dissesti statici alla banchina Vittorio Veneto, alla Calata Pollena e al Pontile Vigliena; nell'aggravamento di preesistenti dissesti statici alle pensiline della Stazione marittima; nell'apertura di lesioni alla caserma Denza delle guardie di finanza e a quella dei carabinieri, al fabbricato della capitaneria, dell'Ente, del centro di emigrazione, ecc.

Resta infine urgente e pressante il problema della sistemazione definitiva del fabbricato della Stazione marittima, il quale, pur avendo beneficiato delle svariate decine di milioni erogate dalla nostra amministrazione allo scopo di rendere funzionale quell'impianto ed efficienti gl'importantissimi servizi che ivi si svolgono, ha ancora bisogno di una spesa che si aggira sui 100 milioni di lire per rimettere in sesto i giganteschi infissi bisognevoli di riparazione o di sostituzione, i pavimenti ormai logorati dall'uso di oltre quindici anni, i servizi igienici, e via dicendo.

Questi adempimenti condizionano la vita del porto di Napoli, e non è possibile ignorarli o trascurarli senza compromettere la funzionalità attuale del nostro porto, a prescindere da ogni prospettiva del futuro che pur meriterebbe di essere attentamente studiata.

*Progresso nel demanio marittimo. Iniziative e problemi.*

Nello stesso ritmo di generale progresso si è svolto il lavoro effettuato dalla divisione del demanio nell'esercizio 1961-62.

Le più importanti concessioni a privati, contenute in definitivi atti di assentimento, o in bozze di contratti pronte per la definizione, hanno avuto per oggetto l'ampliamento e la sistemazione dello stabilimento « Sea Garden » a Posillipo; la costruzione ed esercizio del magazzino per deposito merci della ditta Pucci Brothers al Molo Pisacane; la costruzione ed esercizio del magazzino per deposito merci della Società magazzini tirreni anche al molo Pisacane; la costruzione alla Calata Marinella di un silo privato per cereali minori della S.p.a. silos granari del Mezzogiorno, già Ferruzzi & Orlandi. Una concessione, questa, che, come tutti ricordano, sotto l'ondata di una campagna di stampa fuori posto, e ispirata a idee non consone ai nostri tempi, sollevò proteste accese e accese opposizioni, tutte placate dal responso autorevole del Consiglio di Stato che proclamò la legittimità della concessione e chiuse il ciclo delle infondate mormorazioni. Ora il porto, mercè tale concessione, si è arricchito di un impianto notevole, in corso di ultimazione, e di un'attività mercantile di rilevante portata.

Tra le istruttorie in corso, pedissequa alle domande di concessione, va rilevata quella in favore della ditta Ligabue, per la costruzione di una provveditoria navale al Pontile Vittorio Emanuele, opera già ultimata in seguito ad avvenuto atto di sottomissione; quella in favore della ditta Carrino Giovanni per la costruzione di una officina meccanico-navale alla Calata Pollena, anch'essa in corso di esecuzione per intervenuto atto di sottomissione; quella alla Società « Sicedison », alla Calata Vittorio Veneto; alla Società meridionale di elettricità, a monte della Calata Piliero; alla Società magazzini generali silos e frigoriferi per un ampliamento del silo granario sulla Calata Villa del Popolo, e varie altre.

Numerose sono le proposte in corso di esame, a cui l'amministrazione attende con fervida cura e che presto giungeranno in porto: principalmente quelle formulate a seguito del recupero da parte dell'Ente della vasta area demaniale situata alla Calata Granili ed occupata dalla fallita Società agglomerati carboni (IAC), recupero ottenuto dopo anni di laboriose vicende giudiziarie. Tali proposte sono state avanzate sulla detta zona dalla Società Moccia per la costruzione su un'area di 1000 mq. di un silo per cementi; dalla Società gestioni marittime (SO.GE.MAR.) per la costruzione, su un'area di 3500 mq., di un frigorifero da destinare al deposito di merci deperibili provenienti o dirette in Africa; dalla Società depositi olii, grassi industriali (DO.GI.) per la costruzione su una area di mq. 3600 di un deposito in serbatoi metallici di olii e grassi industriali.

Una domanda presentata dalla Società Muratgia per la costruzione alla Calata Porta di Massa di un silo granario, messa allo studio dall'Ente, attende che il Ministero della marina mercantile si pronunzi in proposito, previo l'espletamento di taluni accertamenti e precisazioni in corso.

Anche la Società Elice Felice ha fatto domanda per la costruzione di una provveditoria navale a monte della Calata Piliero, ed essa attende, per essere introitata ufficialmente, che si presenti il progetto esatto dell'opera.

Come è noto, e come noi abbiamo tante volte sollecitato, da tempo la Società Navalmeccanica ha in animo di provvedere alla costruzione di una stazione di degasificazione, impianto questo assolutamente indispensabile per il movimento delle navi cisterna e l'esecuzione dei lavori di riparazione. Un tentativo di vari anni or sono, benché da noi caldamente appoggiato, non ebbe fortuna per ragioni di sicurezza. L'attuale domanda, volta a destinare al predetto impianto la zona di Vigliena che sarà prossimamente restituita dal CAMIM, allogatosi altrove, non ha ricevuto l'approvazione dell'apposita commissione locale sugli infiammabili che siede presso la capitaneria di porto, e sempre per ragioni di sicurezza; per la qual cosa, su istruzione del nostro ministero, è stata invitata la Navalmeccanica a scegliere altra zona del porto idonea a garantire l'incolumità e tale quindi da riscuotere l'approvazione della commissione predetta.

*Concessioni demaniali e bellezze panoramiche.*

Un punto di frizione nella materia delle concessioni demaniali è rappresentato spesso dall'ingerenza delle autorità preposte alla tutela delle bellezze panoramiche. Nessuno nega il pieno diritto a tale ingerenza, ma è ovvio che essa deve essere contenuta nei limiti che la vita odierna logicamente addita. Certo, per un paesaggio famoso e spesso tradizionale come quello napoletano, il problema è a volte arduo; ma bisogna guardar le cose anche con spirito moderno e sociale, senza immobilizzarsi in concezioni mitiche, sorpassate dal tempo.

Bisogna soprattutto affidarsi al dettato della legge, unica guida cui è dovere di tutti attenersi, senza di che la pretesa estetica o paesistica, per sua natura subiettiva ed opinabile, può tralignare anche involontariamente in arbitrio.

La legge soltanto costituisce il metro cui ognuno deve commisurare la sua azione per non sbagliare. Guai se non fosse così!

Il richiamo non è inopportuno, ove si consideri tutto quanto fu detto e scritto a proposito della concessione assentita alcuni anni or sono dall'Ente autonomo del porto per la costruzione di due ristoranti sulla scogliera di Mergellina, il cui progetto — minuziosamente vagliato dalle autorità competenti — rispondeva a criteri tecnici ed estetici assolutamente ineccepibili. Una furiosa campagna di stampa, tuttavia, avversò la concessione, per cui il provvedimento di sospensione delle opere prima, e quello di demolizione dopo, furono salutati come una vittoria nazionale. Non furono risparmiati gli argomenti più speciosi e le espressioni più taglienti nei riguardi dell'Ente. C'è chi parlò di « inettitudine » e chi di « responsabilità patrimoniale » da parte nostra, a causa della illegittimità della concessione; chi ci tacciò di insensibilità artistica e chi ci accusò di imperdonabili errori nella gestione del demanio marittimo. Pochi sanno che si fece ricorso persino all'articolo 734 del codice penale per deturpamento di bellezze panoramiche, e che fu condotta perfino una indagine penale al riguardo.

Eppure la legge era contro tutti codesti censori, e la illegittimità era non nostra, ma tutta e sola di coloro che protestavano e condannavano.

Lo ha riconosciuto solennemente il Consiglio di Stato il quale, nella serenità e nella maestà della sua competenza, applicando la legge — unico e solo cardine, ripetiamo, su cui deve poggiare l'esercizio della pubblica amministrazione — con sentenza del 7 giugno ultimo ha annullato i provvedimenti di sospensione e di demolizione dei due ristoranti. È inutile dire che mentre tanto rumore si menò a suo tempo per ottenere la emanazione di quei provvedimenti, or che essi sono stati dichiarati caduchi, un denso silenzio ha circondato l'avvenimento.

Ma l'avvenimento resta, o dovrebbe restare, come monito di quel costume che vuole anteposto il giusto all'ingiusto, l'interesse pubblico all'interesse privato, abbandonando forme di superficialità e di approssimazione che possono indurre in errore anche se si cammina sul lastricato delle buone intenzioni.

*La concessione all'Italsider.*

Lo stesso è a dire per una analoga presa di posizione assunta da alcuni per quanto concerne la concessione di ampliamento territoriale all'Italsider di Bagnoli. Come tutti sanno, quella di Bagnoli è una zona che da oltre mezzo secolo è stata destinata all'industria pesante; un'industria che è andata sempre più sviluppandosi e che ha visto crescere intorno a sé altri stabilimenti connessi con la sua attività.

Or questa industria, per mettersi a livello delle altre del genere, per non morire, per non ridurre le possibilità di assorbimento della mano d'opera locale, anzi per moltiplicare sensibilmente tali possibilità, ha bisogno di ampliarsi; e ha presentato all'uopo un progetto che, lungi dal deturpare la zona, la bonifica e la potenzia. Apriti cielo! I tutori del paesaggio — ma non essi soltanto — insorgono a tutt'uomo e preferiscono veder sradicati macchinari e forni e caldaie anziché dare impulso e vita a nuove fonti di lavoro, ormai da decenni e decenni installate in quel posto. Non c'è criterio, diciamo noi. Non c'è criterio se si vuol creare un dibattito proprio dove manca ogni ragione per ingaggiarlo, giacché la già scontata destinazione dei luoghi a sede industriale, la inamovibilità degli impianti (pena la distruzione di macchinari per centinaia di miliardi) e la fame di lavoro che divora il nostro Paese sono argomenti granitici che devono consigliare un saggio temperamento tra paesaggio

e progresso e non porre intralci al divenire di Napoli. Ci auguriamo pertanto che anche in questa occasione, mercé la buona volontà di tutti e la più ponderata considerazione della Soprintendenza (la sola che finora si sia pronunciata in senso contrario), la concessione venga attuata, in conformità del parere favorevole espresso dal nostro Ente, il quale sta procedendo alla prescritta istruzione della pratica.

#### *Il porticciuolo di Mergellina.*

Problemi di opportunità e di estetica sono sorti per la sistemazione del porticciuolo di Mergellina, ma anche in quella zona non deve dissociarsi il lato pratico da quello paesistico, e deve evitarsi ogni esagerazione. Siamo riusciti, dopo trattative e accorgimenti molteplici, ad autorizzare — d'accordo con la Soprintendenza alle bellezze panoramiche — l'impianto di due distributori di benzina sulla banchina di riva della darsena di Mergellina, indispensabili per rendere funzionale la motonautica da diporto. Anche la ditta Luise & Fariello è stata autorizzata ad impiantare un distributore di gasolio sul molo foraneo di detto porticciuolo. Non così è accaduto per la costruzione, alla radice del pontile degli aliscafi, di un piccolo edificio nel quale alloggiare i servizi di polizia marittima, di informazioni turistiche, nonché la biglietteria della Società « Aliscafi ». Quando sembrava che si fosse trovato un punto di convergenza, tutto è naufragato, ma bisogna pur rendersi conto che una zona così vasta, così frequentata ed esposta alle intemperie, come è quella del porticciuolo di Mergellina, ha pur bisogno di una sede e di un riparo per il personale addetto al servizio di polizia, se si vuole che tale servizio sia serio e continuativo; come sarebbe utile, anche per decoro pubblico, che al posto di qualche sgabuzzino in legno, ora esistente, sorgesse un'appropriata, piccola costruzione per gli altri servizi. Or l'estetica, dinanzi ad argomenti così consistenti e perentori, deve pur saper trovare delle maniere di adattamento per non diventare una forza negativa e reazionaria di ogni progresso umano.

#### *Il porticciuolo di S. Lucia.*

Un piano di riassetto si sta svolgendo per il porticciuolo di Santa Lucia, congestionato dai mezzi di diporto, da alcune infrastrutture per la coltivazione dei mitili, e da uno stabilimento balneare, sicché la superficie di accosto per i natanti è del tutto insufficiente. Senza ricorrere per ora ad una trasformazione integrale della zona, che pur si addirebbe al caso, e per cui si renderebbe necessaria la partecipazione della locale amministrazione comunale, trasformazione che implicherebbe ovviamente una spesa considerevole e porterebbe di conseguenza alla compressione di alcuni interessi, è stata autorizzata la costruzione, con durata stagionale, di alcuni praticabili in legno al fine di aumentare la ricettività di detto porticciuolo per un più ordinato ormeggio dei mezzi nautici ivi sostanti. Stiamo anche esaminando, con l'intervento diretto del Ministero della marina mercantile, la questione interessante l'attività balneare dello stabilimento « Eldorado » e la progettata trasformazione di esso in una grande stazione di assistenza alla motonautica con relativi saloni di esposizioni.

Il piccolo manufatto costruito dal Comune di Napoli sul piazzale Angioino per essere adibito ad elistazione, ed ultimato con notevole ritardo sui tempi previsti, è stato sottoposto al collaudo di una commissione nominata dal Ministero dei lavori pubblici. Si attendono ora da parte delle autorità competenti le prescrizioni necessarie per rendere funzionale l'opera, e gli apprestamenti del caso da parte dell'Ente costruttore.

#### *Conclusione sulle aree portuali. Il problema della vigilanza.*

Riassumendo va notato che le aree portuali occupate da magazzini per deposito merci, compresi i silos, assommano a circa metri quadrati 160.000, con un corrispondente volume disponibile di circa 1 milione di metri quadrati ed una capacità di immagazzinamento di circa 180.000 tonnellate. Sono poi disponibili per depositi di carbone allo scoperto metri quadrati 10.000 circa di aree portuali al Molo Bausan e sul lato di levante della calata Granili.

Con l'assegnazione di metri quadrati 1.500 circa alla Società Elice, a monte della calata Piliero; di metri quadrati 1.500 alla ditta Muratgia, alla calata di Porta di Massa, e di metri quadrati 8.200 alle Società Moccia, DO.GI. e SO.GE.MAR. ai Granili (come si è fatto cenno innanzi), si è esaurita la disponibilità di aree portuali in vicinanza di banchine, onde asse-

gnazioni in concessione di aree portuali non potranno essere accordate se non in zone interne, tra i varchi Sant'Erasmo e Vigliena, per un totale di circa metri quadrati 60.000, sulla cui superficie dovrà poi effettuarsi la progettata sistemazione definitiva della rete ferroviaria portuale.

Tale stato di cose fa mettere l'accento con ancor maggiore energia sulla necessità di ampliare il porto di Napoli, secondo il piano regolatore da tempo redatto, se non si vuole precludere ogni ulteriore possibilità di ingresso alle iniziative commerciali e industriali che intendono metter radici nell'ambito del porto. Ampliamento che, contribuendo allo sviluppo del traffico, apporterebbe maggiori entrate all'amministrazione portuale, la quale, per l'esercizio in esame, ha riscosso dalle concessioni demaniali 204.976.499 lire, con un avanzo, rispetto all'esercizio precedente, di circa 10 milioni, salvi sempre i canoni dovuti dalle amministrazioni dello Stato per l'occupazione di beni demaniali marittimi, canoni ammontanti fino al 30 giugno di quest'anno ad oltre 192 milioni di lire.

E giacché il discorso ci conduce, prima di passare ad altro argomento, ne vogliamo sottolineare uno che ha stretta attinenza col demanio marittimo, ma che sarebbe ugualmente appropriato per qualunque altro settore della vita portuale. Ed è l'argomento relativo alla vigilanza e alla polizia portuale. È un problema che solleviamo per Napoli, ma che, certamente, interessa tutti i porti, per lo meno tutti i grandi porti. Non basta avere un *corpus iuris* di norme legislative e regolamentari, un vasto campo di disposizioni impositive da emanare con decreto, e affidate alla discrezionalità del presidente dell'Ente, se tutto questo materiale normativo non ha un corpo di agenti tecnicamente e tempestivamente preparato per farlo osservare. Occorre all'uopo una competenza tanto vasta quanto particolareggiata la quale non può spezzettarsi fra organismi diversi, ma esige una unità organica di conoscenze e di funzioni, quanto mai indispensabile in uno stabilimento della complessità giuridica di un porto e in un'epoca nella quale la specializzazione è requisito essenziale di progresso.

E se la fondatezza di questa necessità è stata avvertita, e si è provveduto in conformità, per altri settori amministrativi, sotto tanti riguardi più modesti e più ristretti del mondo portuale, non si comprende perché anche questo importantissimo ramo della vita pubblica, per giunta a carattere internazionale, non possa essere sottoposto allo stesso regime di vigilanza.

#### *Il ritmo del lavoro portuale.*

Anche il ritmo del lavoro portuale si è mantenuto in questo esercizio sostenuto ed intenso.

Le maestranze, appartenenti come è noto alle quattro Compagnie « Caracciolo » per gli stivatori, i pesatori e i commessi; « Diaz » per le operazioni di sottoparanco; « Bausan » per le merci nere; e « Pisacane » per il servizio bagagli, nel numero complessivo, fino al 30 giugno scorso, di 1.441 operai permanenti e 418 occasionali — in totale 1859 unità — hanno maneggiato merci per tonnellate 2.130.756. Il fatturato è stato di 3.892.358.245 lire, di cui circa 2 miliardi e 150 milioni sono andati per mercedi alla mano d'opera, e 1 miliardo e 742 milioni sono stati versati per contributi sociali, per la cassa mutua malattia, l'assistenza ecc.

#### *L'attività assistenziale.*

L'attività assistenziale economica e ricreativa per i lavoratori permanenti in servizio, e per i loro figli, alimentata dall'aliquota di L. 1,45 per cento applicata sulle fatture di lavoro delle quattro compagnie, è stata esplicitata alla stregua delle seguenti erogazioni:

Somme per sussidi . . . . .	L. 2.753.000
Spese per colonia marina . . . . .	» 6.694.953
Spese per « Befana » ai figli dei lavoratori . . . . .	» 3.815.272
Assegnazione di borse di studio ai figli dei lavoratori portuali più meritevoli . . . . .	» 385.000
Sussidio al Circolo ricreativo aziendale . . . . .	» 400.000

Dal quale prospetto si rileva che, oltre a mantenere ad un elevato livello le tradizionali forme assistenziali della colonia marina, della Befana, ecc. (colonia marina istituita per la prima volta nel 1955), abbiamo inteso creare in questo esercizio la istituzione di alcune borse

di studio a favore dei figli dei lavoratori portuali e dei dipendenti dell'Ente, per incoraggiare e sviluppare quelle capacità tecnico-culturali che costituiscono il più ricco patrimonio di un popolo civile. E siamo stati lieti di assegnare un premio « fuori programma » alla figlia di un nostro gruista — la signorina Anna di Lorenzo, iscritta alla Facoltà universitaria di lettere del nostro Ateneo — la quale, per ciascuno dei vari esami sostenuti, aveva riportato una votazione non inferiore al « trenta ».

La Cassa mutua di previdenza fra i lavoratori portuali permanenti ha totalizzato entrate per circa 250 milioni di lire, che sono state così distribuite:

- 60% ai lavoratori permanenti;
- 22% alle vedove e agli orfani dei pensionati;
- 18% per sussidi vari.

Allo scopo poi di assicurare ai lavoratori portuali o ai loro eredi, all'atto del collocamento in pensione o in caso di decesso, la corresponsione della somma complessiva di L. 375 mila a persona, la « Cassa mutua » ha stipulato con l'I.N.A. delle polizze di assicurazione.

L'ammontare dei relativi premi versati al predetto Istituto è stato per l'esercizio 1961-62 di oltre 60 milioni di lire.

Ugualmente curata è stata l'assistenza sanitaria, per cui, a prescindere dalle forme di assistenza prestate in porto dall'« Inam » e dall'« Inail », e dall'impiego di un'autoambulanza di appartenenza dell'« Inail », funziona un ambulatorio per assicurare il servizio di pronto soccorso dalle ore 16 alle 20 dei giorni feriali. La spesa, di 1 milione e 700 mila lire circa, è stata erogata dal « fondo assistenza lavoratori » alle cui dipendenze è posto l'ambulatorio.

#### *Le cooperative.*

Accanto ai lavoratori portuali, regolarmente inquadrati in compagnie, sono da epoca lontana ammessi in porto per lo svolgimento della loro attività lavorativa all'interno dei magazzini, dei capannoni e dei depositi esistenti nell'ambito portuale, le 5 cooperative: l'Emancipazione, Era Nuova, La Spiga, Frigoriferi Napoletani e Fri.Ma.Gen., per un numero complessivo di 116 soci. Non poche volte, e con sempre rinnovata lena, si è tentato di dare a queste cooperative una sistemazione definitiva; ma ogni tentativo è finora naufragato. Sembra tuttavia prossimo un provvedimento che, senza infrangere interessi preconstituiti in seno alle compagnie portuali, metterà il problema sul binario della regolarità e della soddisfazione per tutti.

#### *Il Consiglio del lavoro portuale.*

Intensa è stata per l'esercizio in parola l'attività del Consiglio del lavoro portuale il quale, come si sa, pur non avendo poteri deliberanti, fornisce un cospicuo materiale di proposte da cui traggono vita i provvedimenti definitivi. Notevole fra questi il decreto presidenziale n. 240 del 28 settembre 1961 riguardante la così detta « inoperosità » dei lavoratori; il decreto n. 305 del 22 novembre 1961 che aumenta la giornata lavorata base dei lavoratori portuali per scatti di contingenza e adeguamenti stabiliti con circolare ministeriale; il decreto n. 107 del 26 marzo 1962 che aumenta la giornata lavorata base dei lavoratori portuali in dipendenza dell'intervenuto riassetto zonale; e via dicendo. Da ricordare, in materia tariffaria, il decreto n. 164 del 6 luglio 1961 riguardante l'applicazione della maggiorazione del 28 per cento sull'importo della *quota silo* per il tiraggio dei cereali dalle navi cisterne; il decreto n. 251 del 7 ottobre 1961 sull'aggiornamento delle tariffe per le operazioni del « frigorifero portuale »; il decreto n. 318 del 21 dicembre 1961 circa la classificazione di alcune merci agli effetti dell'applicazione delle tariffe massime, e altri provvedimenti ancora.

#### *Trasformazioni e propositi.*

Sono poi in corso di sistemazione, o di avanzato studio, varie situazioni che avevano creato in passato difficoltà e contrasti. Si è addivenuti così alla trasformazione radicale della Sezione autonoma lavoratori Bagnoli istituita nel 1954 e che, avendo reso insostenibile la con-

dizione di vita di quei lavoratori, non poteva essere ulteriormente tenuta in essere. Mercè l'intervento autorevole ed equilibrato del Ministero della marina mercantile, e in conformità di quanto anche noi avevamo umanitariamente suggerito ai soci delle varie compagnie, esse assorbiranno nel tempo gli iscritti della menzionata sezione di Bagnoli, rivelatasi del tutto sprovvista di ogni capacità vitale. Si sta inoltre provvedendo alla redazione dei regolamenti interni delle quattro compagnie portuali, alla revisione del regolamento della « Cassa mutua », alla redazione di un progetto per la determinazione del compenso dovuto alle imprese per le loro prestazioni, e via di seguito.

#### *Il premio della fedeltà al lavoro.*

A suggellare infine i vincoli spirituali tra Ente e lavoratori portuali, ed a testimoniare il sentimento di riconoscenza per il lungo lavoro prestato, sono state distribuite oltre cento medaglie commemorative d'argento insieme con un diploma in pergamena agli anziani della categoria. La cerimonia, svoltasi alla presenza del Ministro della marina mercantile, onorevole Macrelli, il quale portò il calore della sua parola e il prestigio della sua persona, ebbe luogo nei saloni della Stazione marittima, con la partecipazione di tutte le principali autorità cittadine e delle rappresentanze sindacali, ed assunse il significato di una nobile manifestazione di solidarietà umana.

In quella occasione furono conferiti medaglie-ricordo e attestati di benemerenzza anche ai dipendenti della nostra amministrazione, che negli ultimi anni erano andati in pensione, perpetuando anche per essi una tradizione da noi inaugurata — come per i lavoratori portuali — nel 1959, allo scopo di onorare gli anziani del lavoro e della fedeltà.

#### *Il personale dell'Ente.*

Il personale dell'Ente autonomo del porto, sia della categoria operaia, sia di quella impiegatizia, ha ricevuto in questo esercizio la sua sistemazione attraverso l'inquadramento nei ruoli organici previsti dal nuovo regolamento. È ovvio che non tutte le aspirazioni hanno potuto essere appagate, ma sta di fatto che contro i provvedimenti d'inquadramento adottati, non è stato presentato nessun ricorso all'autorità amministrativa, e che anche per i concorsi interni, riguardanti l'assunzione in pianta stabile del personale avventizio — a norma dell'articolo 80 del regolamento — le decisioni prese non hanno dato luogo che ad un solo ed unico ricorso al Consiglio di Stato. La qualcosa fa per lo meno presumere che ragioni positive di doglianza non vi sono state, e di questo risultato bisogna dar lode specialmente ai componenti dell'apposita Commissione prevista dall'articolo 78 del regolamento, i quali, in lunghe e spesso faticose sedute, hanno portato il contributo del loro zelo e della loro perizia.

Il concorso per un posto di ingegnere capo, nella carriera direttiva tecnica, bandito anch'esso a norma del regolamento, non ha avuto esito favorevole, giacché la Commissione giudicatrice, presieduta da un insigne magistrato del Consiglio di Stato, e composta, fra gli altri, da un docente di fama della nostra Università, non ha ritenuto che l'unico concorrente ammesso avesse raggiunto il prescritto punteggio per sostenere le prove orali.

Allo scopo di integrare le disposizioni del regolamento organico con quanto, non essendo in esso espressamente previsto, è contenuto nel regolamento dei dipendenti dello Stato o in altre leggi, l'amministrazione ha applicato al personale dell'Ente varie norme contenute nel regolamento degli statali e in altre disposizioni. Si sono così estesi i benefici per benemerenzze belliche al personale collocato a riposo; si è concesso l'assegno integrativo previsto dalla legge 19 aprile 1962, nn. 174 e 180; sono stati estesi i benefici previsti dalla legge 22 ottobre 1961, n. 1143, relativi alla istituzione di ruoli aggiunti, alle promozioni a ruolo aperto, alle promozioni in soprannumero; sono stati estesi al personale operaio addetto a mansioni di natura non salariale i benefici previsti dall'articolo 64 della legge 5 marzo 1961, n. 90, per il passaggio nei ruoli aggiunti della categoria impiegatizia, e via discorrendo.

Sono stati infine erogati sussidi per L. 2.740.000 ai dipendenti bisognosi, e prestati nella misura di circa 10 milioni di lire; mentre si è tenuta festosamente in vita la ricorrenza della « Befana », con scelti premi ai bimbi e piccole borse di studio ai più volonterosi, nonché la istituzione della colonia estiva, fonte di ricreazione e lievito spirituale di elevazione morale.

*La Fondazione di cultura marinara.*

Né cure minori sono state rivolte alla « Fondazione di cultura marinara » la quale, nell'incessante progredire dei traffici e nell'affannoso travaglio degli interessi, rappresenta la luce dell'intelletto che nobilita l'opera di ogni giorno e la volge a fini di eccelsa superiorità. La superiorità degli ideali civili, da non disgiungere dai progressi della tecnica e della scienza, ma da saldare con questi in perfetta comunione; l'amore degli orizzonti più distanti, intesi come amore per l'umanità intera, senza distinzione di razze e di luoghi.

Questo soffio di vita intima ha voluto e vuole esprimere la nostra Fondazione, che dal 1956 — data della sua creazione — ad oggi ha tenuto a valorizzare tutte le forme dell'intelletto e dell'arte applicate alla vita marinara, premiando monografie di carattere economico o tecnico, incoraggiando i giovani laureati che s'incamminano per gli studi attinenti al mare, indicando mostre ed esposizioni, divenute notevoli nel mondo dell'arte, promuovendo gare per « cortometraggi » a carattere marinara, e soprattutto organizzando conferenze, incontri e convegni, alcuni dei quali, come quelli sui traffici africani, hanno avuto risonanza nazionale.

Anche quest'anno, alla presenza del sottosegretario alla Marina mercantile — onorevole Dominè — che prese viva parte alla manifestazione, svoltasi sulla bellissima motonave *Colombo*, si celebrò l'annuale conferimento dei premi. Fu consegnato un premio di L. 300.000 al dottore Leonardo Fiore, per una interessante monografia sulla vita del porto di Napoli nell'ultimo cinquantennio; molteplici premi furono assegnati ad elaborate e rilevanti tesi di laurea presentate nel corso del precedente anno accademico; due premi infine per un racconto marinara a due valenti scrittrici, riuscite vittoriose nell'apposito concorso.

Gli incontri con rappresentanze economiche e politiche le più svariate: dell'Africa come del Canada, del Belgio come degli Stati Uniti d'America — ultimo l'incontro con un folto gruppo di operatori del Maryland, intrattenutisi con noi in lunghi e proficui colloqui — hanno fatto sì che il porto di Napoli formasse oggetto di più diretta e approfondita conoscenza, creando quella catena di consultazioni e quell'intrecciarsi di rapporti che sono il lievito di ogni forma di scambi fra i popoli.

*Guardare in alto !*

Questi avvenimenti e queste manifestazioni, pur essendo apparentemente marginali ai compiti d'istituto dell'Ente, rappresentano tuttavia il sale della sua attività: costituiscono lo stimolo e il mordente del suo organismo, il quale pur poggiando su cose concrete non può prescindere dal guardare in alto, sempre più in alto...

Il mare ed i porti, invero, non sono soltanto una dimensione geografica, sono soprattutto una dimensione umana, sulla quale circola un segreto fascino, dalla quale traspira una profonda poesia, e a cui è necessario, oltreché bello, legare buona parte della propria esperienza e della propria sensibilità.

NICOLA SALERNO, *Relatore*

PAGINA BIANCA

**RELAZIONE AL CONSUNTIVO DELL'ESERCIZIO 1961-62**

PAGINA BIANCA

ALLEGATO C.

RELAZIONE AL CONSUNTIVO DELL'ESERCIZIO 1961-1962

Si premette che il bilancio di previsione per l'esercizio 1961-62 considerava i seguenti stanziamenti:

<i>Entrata:</i>		<i>Spesa:</i>	
Entrate effettive ordinarie . . . . .	L. 515.650.800	Spese effettive ordinarie . . . . .	L. 481.150.800
Entrate effettive straordinarie . . . . .	» —	Spese effettive straordinarie . . . . .	» 34.500.000
<b>Totale . . . . .</b>	<b>L. 515.650.800</b>	<b>Totale . . . . .</b>	<b>L. 515.650.800</b>
Movimento di capitali . . . . .	» 41.000.000	Movimento di capitali . . . . .	» 41.000.000
Partite che si compensano . . . . .	» 589.000.000	Partite che si compensano . . . . .	» 589.000.000
<b>Totale . . . . .</b>	<b>L. 1.145.650.800</b>	<b>Totale . . . . .</b>	<b>L. 1.145.650.800</b>

Per effetto delle variazioni in più di lire 32.675.000 apportate nel bilancio nel corso dell'esercizio, corrispondentemente nell'entrata e nella spesa, ai sensi delle deliberazioni del Comitato direttivo del 7 dicembre 1961 e 14 febbraio e 25 giugno 1962, le previsioni, limitatamente alla parte effettiva, sono passate da lire 515.650.800 a lire 548.325.800 e, conseguentemente, il totale generale si è elevato da lire 1.145.650.800 a lire 1.178.325.800.

Ciò premesso, il rendiconto consuntivo per l'esercizio 1961-1962 ha offerto i seguenti risultati riassuntivi:

<i>Entrata:</i>	
Entrate effettive accertate (ordinarie e straordinarie) . . . . .	L. 548.458.798
Movimento di capitali . . . . .	» 58.832.000
Partite che si compensano . . . . .	» 785.898.636
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>L. 1.393.187.434</b>

<i>Spesa:</i>	
Spese effettive impegnate (ordinarie e straordinarie) . . . . .	L. 548.426.589
Fondo di riserva straordinario . . . . .	» 32.209
	L. 548.458.798
Movimento di capitali . . . . .	» 102.162.136
Partite che si compensano . . . . .	» 785.898.636
<b>TOTALE GENERALE DELLA « SPESA » . . . . .</b>	<b>L. 1.436.519.570</b>

Soffermando l'esame alla sola parte effettiva, si deduce che le entrate accertate, rispetto a quelle dell'esercizio 1960-61 in lire 516.574.151 registrano, come emerge dal prospetto che segue, un vantaggio di circa 32 milioni.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
<i>Ordinarie:</i>			
Proventi patrimoniali . . . . .	26,5	27 -	+ 0,5
Contributi, tasse e diritto portuale . . . . .	203,3	230,4	+ 27,1
Servizio mezzi meccanici . . . . .	185,2	201,8	+ 16,6
Servizio Stazione marittima . . . . .	72,4	76,8	+ 4,4
Servizio Punto Franco . . . . .	2,2	1,9	- 0,3
Bollettino . . . . .	0,3	1,3	+ 1 -
Entrate diverse e recuperi . . . . .	18,6	4,9	- 13,7
<b>TOTALE EFFETTIVE ORDINARIE . . .</b>	<b>508,5</b>	<b>544,1</b>	<b>+ 35,6</b>
<i>Straordinarie:</i>			
Contributi . . . . .	1,3	1,3	-
Entrate diverse e recuperi . . . . .	6,8	3,1	- 3,7
<b>TOTALE ENTRATE EFFETTIVE STRAORDINARIE . . .</b>	<b>8,1</b>	<b>4,4</b>	<b>- 3,7</b>

RIEPILOGO

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
Entrate effettive ordinarie . . . . .	508,5	544,1	+ 35,6
Entrate effettive straordinarie . . . . .	8,1	4,4	- 3,7
<b>TOTALE ENTRATE EFFETTIVE ACCERTATE . . .</b>	<b>516,6</b>	<b>548,5</b>	<b>+ 31,9</b>

Si rileva quindi che tutti i cespiti dell'Ente hanno contribuito alla determinazione di tali risultati favorevoli, giacchè la differenza in meno di lire 13,7 milioni relativa alla voce « entrate diverse e recuperi », riflette la riscossione, verificatasi nell'esercizio 1960-1961, di un canone di concessione relativo agli esercizi precedenti, mentre quella di lire 3,7 milioni, di cui alla voce « entrate straordinarie diverse », si riferisce alla vendita effettiva nell'esercizio 1960-1961 di rottami di ferro per l'importo di circa 4 milioni.

Le entrate straordinarie furono riportate in bilancio solo per memoria. Il loro gettito complessivo accertato in lire 4.424.972 è così costituito:

- a) Contributo straordinario versato dalla Camera di Commercio . . . . L. 1.250.000
- b) Ricavato della vendita di materiali fuori uso . . . . . » 636.778
- c) Indennità di risarcimento danni . . . . . » 991.662
- d) Premio assegnato ad un S. T. N. sorteggiato . . . . . » 996.750
- e) Multe per ritardato pagamento ed entrate varie . . . . . » 449.782

Si conclude quindi che l'andamento di gestione dell'esercizio in esame è stato decisamente più favorevole di quello del precedente esercizio.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Le spese effettive impegnate sono così costituite:

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
<i>Ordinarie:</i>			
Spese per il funzionamento organi dell'ente . . . . .	10,3	11,9	+ 1,6
Spese per il personale addetto ai servizi generali . . . . .	79 -	92,6	+ 13,6
Spese per il personale addetto all'Ufficio del lavoro portuale . . . . .	20,6	22,7	+ 2,1
Spese generali di Amministrazione . . . . .	13,7	19,2	+ 5,5
Servizi dei mezzi meccanici:			
personale . . . . .	146 -	163,4	+ 17,4
esercizio . . . . .	25 -	28 -	+ 3 -
Servizio della Stazione marittima			
personale . . . . .	44,2	50,6	+ 6,4
esercizio . . . . .	30,3	23,1	- 7,2
Servizio Punto Franco:			
personale . . . . .	3,8	4 -	+ 0,2
esercizio . . . . .	0,7	0,4	- 0,3
Spese per le pubblicazioni . . . . .	3,3	3,7	+ 0,4
Servizi diversi . . . . .	14,9	16,9	+ 2 -
Manutenzione ordinaria degli arredamenti portuali . . . . .	6,8	5,3	- 1,5
Annualità a favore del fondo indennità licenziamento e previdenza del personale . . . . .	45 -	32,2	- 12,8
<b>TOTALE SPESE EFFETTIVE ORDINARIE . . . . .</b>	<b>443,6</b>	<b>474 -</b>	<b>+ 30,4</b>
<i>Straordinarie:</i>			
Spese generali di Amministrazione . . . . .	25,4	28,2	+ 2,8
Servizio dei mezzi meccanici . . . . .	44,7	8,4	- 36,3
Servizi diversi . . . . .	2,7	-	- 2,7
Opere portuali . . . . .	-	37,8	+ 37,8
	72,8	74,4	+ 1,6
Fondo di riserva straordinario . . . . .	0,2	0,1	- 0,1
<b>TOTALE SPESE EFFETTIVE STRAORDINARIE . . . . .</b>	<b>73 -</b>	<b>74,5</b>	<b>+ 1,5</b>

RIEPILOGO

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
Spese effettive ordinarie . . . . .	443,6	474 -	+ 30,4
Spese effettive straordinarie . . . . .	73 -	74,5	+ 1,5
<b>TOTALE SPESE EFFETTIVE . . . . .</b>	<b>516,6</b>	<b>548,5</b>	<b>+ 31,9</b>

Dal prospetto che precede, si rileva che le spese effettive impegnate nel predetto importo di lire 548,5 milioni sono costituite per lire 393,4 milioni da spese per il personale (compresa l'annualità a favore del fondo di quiescenza) per lire 51,5 milioni da quelle per nuove opere

---

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

---

portuali, manutenzione e miglioramento degli impianti e delle attrezzature, e per 103,6 milioni da spese per l'esercizio e il funzionamento delle gestioni dirette (mezzi meccanici, stazione marittima e punto franco) e da spese di amministrazione e di carattere generale.

In sintesi si rileva che la spesa complessiva di lire 548,5 milioni risulta erogata nelle seguenti misure percentuali:

Spese per il personale . . . . .	71,72 %
Spese per le attrezzature . . . . .	9,39 %
Spese di esercizio . . . . .	18,89 %
	<hr/>
	100 — %
	<hr/>

**RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI**

PAGINA BIANCA

ALLEGATO D.

RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI AL BILANCIO CONSUNTIVO  
DELL'ENTE PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1961-1962

Il bilancio di competenza dell'esercizio finanziario 1961-1962 approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente presentava riassuntivamente le seguenti risultanze:

PARTE I. — *Entrate:*

entrate effettive ordinarie . . . . .	L.	515.650.800
entrate effettive straordinarie . . . . .	»	—
entrate per movimento capitali . . . . .	»	41.000.000
entrate per partite che si compensano . . . . .	»	589.000.000
		<hr/>
TOTALE . . . . .	L.	<u>1.145.650.800</u>

PARTE II. — *Spese:*

spese effettive ordinarie . . . . .	L.	481.150.800
spese effettive straordinarie . . . . .	»	34.500.000
spese per movimento di capitali . . . . .	»	41.000.000
spese per partite che si compensano . . . . .	»	589.000.000
		<hr/>
TOTALE . . . . .	L.	<u>1.145.650.800</u>

Il raffronto fra le entrate e le uscite poneva in evidenza un pareggio economico (entrate effettive ordinarie per lire 515.650.800; uscite effettive ordinarie e straordinarie per lire 515.650.800) e un pareggio finanziario.

Nel corso dell'esercizio, peraltro, si è reso necessario operare delle variazioni che, deliberate dal Comitato direttiva dell'ente, hanno comportato un aumento nelle previsioni delle entrate effettive di lire 32.675.000 e uguale maggiore previsione di spesa effettiva.

In conseguenza, le previsioni delle entrate e delle spese effettive, sia ordinarie sia straordinarie, sono risultate assestate nella identica misura di lire 548.325.800.

Il consuntivo predisposto dai servizi dell'Ente relativo allo stesso esercizio finanziario 1961-1962, presenta le seguenti risultanze:

PARTE I. — *Entrate:*

entrate effettive ordinarie e straordinarie accertate . . . . .	L.	548.458.798
entrate per movimento di capitali . . . . .	»	58.830.000
entrate per partite che si compensano . . . . .	»	785.898.636
		<hr/>
TOTALE . . . . .	L.	<u>1.393.187.434</u>

PARTE II. — *Spese:*

spese effettive ordinarie e straordinarie impegnate . . . . .	L.	548.426.589
fondo di riserva straordinarie . . . . .	»	32.209
spese per movimento capitali . . . . .	»	102.162.136
spese per partite che si compensano . . . . .	»	785.898.636
		<hr/>
TOTALE . . . . .	L.	<u>1.436.519.570</u>

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

In particolare, per quanto concerne le entrate e le spese effettive, sia ordinarie sia straordinarie, i risultati di bilancio in lire 548.458.798, mettono in luce una variazione in più di circa 32.000.000 rispetto agli accertamenti e impegni figuranti nel consuntivo relativo all'esercizio 1960-1961 che per le accennate voci dava un ammontare di lire 516.574.151.

A questo favorevole risultato hanno contribuito in misura sostanziale i maggiori accertamenti verificatisi nei capitoli di entrata relativi ai contributi e tasse portuali (oltre 27 milioni) e al servizio dei mezzi meccanici (oltre 16 milioni).

Minori accertamenti per oltre 13 milioni nel capitolo delle entrate « diverse e recuperi » e di circa 4 milioni nello stesso capitolo di spese straordinarie, rappresentano un elemento del tutto occasionale. Infatti, nell'esercizio 1960-1961 fu riscossa la somma di lire 13,7 milioni per canoni di concessione relativi all'esercizio precedente e circa lire 4 milioni per vendita di rottami di ferro, effettuata nello stesso esercizio.

Per una più completa analisi dei maggiori accertamenti verificatisi nell'esercizio 1961-1962 rispetto al precedente esercizio si ritiene opportuno riportare nel prospetto che segue i movimenti verificatisi nei capitoli di entrata che hanno contribuito a determinare il citato incremento di accertamenti.

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
<i>Ordinarie:</i>			
Proventi patrimoniali . . . . .	26,5	27 -	+ 0,5
Contributi, tasse e diritti portuali . . . . .	203,3	230,4	+ 27,1
Servizio mezzi meccanici . . . . .	185,2	201,8	+ 16,6
Servizio Stazione marittima . . . . .	72,4	76,8	+ 4,4
Servizio Punto Franco . . . . .	2,2	1,9	- 0,3
Bollettino . . . . .	0,3	1,3	+ 1 -
Entrate diverse e recuperi . . . . .	18,6	4,9	- 13,7
<b>TOTALE EFFETTIVE ORDINARIE . . .</b>	<b>508,5</b>	<b>544,1</b>	<b>+ 35,6</b>
<i>Straordinarie:</i>			
Contributi . . . . .	1,3	1,3	-
Entrate diverse e recuperi . . . . .	6,8	3,1	- 3,7
<b>TOTALE ENTRATE EFFETTIVE STRAORDINARIE . .</b>	<b>8,1</b>	<b>4,4</b>	<b>- 3,7</b>

RIEPILOGO

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
Entrate effettive ordinarie . . . . .	508,5	544,1	+ 35,6
Entrate effettive straordinarie . . . . .	8,1	4,4	- 3,7
<b>TOTALE ENTRATE EFFETTIVE ACCERTATE . . .</b>	<b>516,6</b>	<b>548,5</b>	<b>+ 31,9</b>

Per le entrate effettive straordinarie il Collegio ritiene di dover segnalare il contributo straordinario di lire 1.250.000 versato dalla Camera di Commercio, che sta a dimostrare la concreta e fattiva partecipazione di questo Ente, anche dal punto di vista finanziario, all'azione di miglioramento dei servizi portuali.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

A questo punto il Collegio non può esimersi dal constatare che gli altri Enti, che per legge sono tenuti a versare un contributo all'Ente del porto, nel corso dell'esercizio finanziario 1961-1962, non hanno provveduto al pagamento di quanto da essi dovuto.

Per quanto concerne le maggiori spese impegnate nel corso dell'esercizio cui il consuntivo si riferisce, esse figurano così costituite:

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
<i>Ordinarie:</i>			
Spese per il funzionamento Organi dell'Ente . . . . .	10,3	11,9	+ 1,6
Spese per il personale addetto ai Servizi generali . . . . .	79 -	92,6	+ 13,6
Spese per il personale addetto all'Ufficio lavoro portuale . . . . .	20,6	22,7	+ 2,1
Spese generali di Amministrazione . . . . .	13,7	19,2	+ 5,5
Servizio dei mezzi meccanici:			
personale . . . . .	146 -	163,4	+ 17,4
esercizio . . . . .	25 -	28 -	+ 3 -
Servizio della Stazione marittima:			
personale . . . . .	44,2	50,6	+ 6,4
esercizio . . . . .	30,3	23,1	- 7,2
Servizio Punto Franco:			
personale . . . . .	3,8	4 -	+ 0,2
esercizio . . . . .	0,7	0,4	- 0,3
Spese per le pubblicazioni . . . . .	3,3	3,7	+ 0,4
Servizi diversi . . . . .	14,9	16,9	+ 2 -
Manutenzione ordinaria degli arredi portuali . . . . .	6,8	5,3	- 1,5
Annualità a favore del fondo indennità licenziamento o previdenza del personale . . . . .	45 -	32,2	- 12,8
<b>TOTALE SPESE EFFETTIVE ORDINARIE . . . . .</b>	<b>443,6</b>	<b>474 -</b>	<b>+ 30,4</b>
<i>Straordinarie:</i>			
Spese generali di Amministrazione . . . . .	25,4	28,2	+ 2,8
Servizio dei mezzi meccanici . . . . .	44,7	8,4	- 36,3
Servizi diversi . . . . .	2,7	-	- 2,7
Opere portuali . . . . .	-	37,8	+ 37,8
	72,8	74,4	+ 1,6
Fondo di riserva straordinaria . . . . .	0,2	0,1	- 0,1
<b>TOTALE SPESE EFFETTIVE STRAORDINARIE . . . . .</b>	<b>73 -</b>	<b>74,5</b>	<b>+ 1,5</b>

RIEPILOGO

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenza
Spese effettive ordinarie . . . . .	443,6	474 -	+ 30,4
Spese effettive straordinarie . . . . .	73 -	74,5	+ 1,5
<b>TOTALE SPESE EFFETTIVE . . . . .</b>	<b>516,6</b>	<b>548,5</b>	<b>+ 31,9</b>

È da segnalare che dell'ammontare delle spese effettive il 71,72 per cento è rappresentato da oneri per il personale, mentre le spese per le attrezzature dell'Ente raggiungono il 9,39 e le spese di esercizio il 18,89 per cento.

Nelle entrate ed uscite per movimento di capitali, ad un disinvestimento in titoli dello Stato per l'ammontare di lire 15.630.000, ha fatto riscontro un investimento in titoli dello Stato per l'ammontare di lire 58.692.136.

Nelle « partite che si compensano » costituite da « ritenute varie », da « depositi a garanzia » per prestazioni di servizio, la notevole differenza fra accertamenti ed impegni (lire 785.898.636) e previsioni (lire 589.000.000), va attribuita particolarmente all'aumento del traffico portuale verificatosi nel corso dell'esercizio.

Per quanto concerne la gestione dei residui degli esercizi precedenti, quelli relativi alle entrate effettive ordinarie e straordinarie, risultano tutti regolarmente incassati, mentre i residui passivi relativi alle spese ordinarie e straordinarie, risultano estinti per il 39 per cento del loro ammontare esistente al principio dell'esercizio (lire 76.188.814 su lire 194.862.817).

Trattasi, peraltro, di impegni per il potenziamento dei mezzi meccanici con pagamento pluriennale.

Gli atti di impegno sono formalmente esatti.

Al 30 giugno 1962 all'ammontare dei residui passivi a fine esercizio in complessive lire 698.945.974, fanno riscontro i seguenti elementi:

residui attivi . . . . .	L.	53.852.425
titoli per . . . . .	»	448.517.407
depositi bancari . . . . .	»	196.576.138
immobili ed arredamenti vari . . . . .	»	4

Ciò premesso, il Collegio esprime avviso favorevole all'approvazione del bilancio consuntivo dell'Ente per l'esercizio finanziario 1961-62.

Napoli, 25 settembre 1962.

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

<i>f.to</i> Dott. Andrea Esposito	—	<i>Presidente</i>
» Avv. Luigi Del Giudice	—	<i>membro</i>
» Dott. Guido Maurino	—	<i>membro</i>
» » Vincenzo Vitelli	—	<i>membro</i>
» » Corradino Azzolini	—	<i>membro</i>