

presidente e sentito il segretario generale, l'organico della segreteria tecnico-operativa).

La Corte rileva altresì che a tutt'oggi il Ministero vigilante non ha proceduto agli adempimenti commessigli dai commi 2 e 3 del ripetuto art. 23 della legge 84 del 1994 (decreti del Ministro dei Trasporti e della Navigazione sentita la commissione consultiva centrale) e che sono propedeutici alla mobilità dell'eventuale personale soprannumerario.

2.7 Spese del personale

Le spese per il personale sono specificate nel prospetto che segue:

COSTO GLOBALE DEL PERSONALE

TABELLA N. 7
(in miliardi di lire)

STIPENDI ED ALTRI ASSEGNI FISSI	1992	1993	1994
Emolumenti fissi al personale dipendente	38,8	34,5	29,5
Emolumenti fissi al personale distaccato c/o le società	7,1	10,5	9,3
Emolumenti variabili al personale dipendente	8,7	7,3	6,2
Emolumenti variabili al personale distaccato c/o le società	1,8	3,0	3,1
Emolumenti al personale distaccato (personale militare)	2,9	3,1	2,7
Spese per viaggi e missioni	0,2	0,1	0,1
Spese per frequenza corsi	0,0	0,0	0,0
Oneri previdenziali e assistenziali	21,9	20,5	17,7
Altri oneri per il personale	1,8	2,2	1,7
TOTALE	82,2	81,2	70,3

3. Consulenze

3.1 Ricorso a liberi professionisti

E' persistito negli esercizi in esame, in maniera sempre rilevante, il fenomeno del ricorso all'opera di liberi professionisti per consulenze e assistenza in giudizio. Come la Corte ha già avuto modo di rilevare nella precedente relazione, dell'opera di consulenti esterni ci si può avvalere solo in casi eccezionali, debitamente motivati, o quando l'Ente non abbia - a differenza del CAP di Genova - una propria organizzazione a tal fine preordinata.

Le relative spese hanno fatto carico al capitolo 104100 - spese per consulenze, studi e altre analoghe prestazioni - negli importi di cui alle tabelle seguenti:

CAPITOLO 104100 - SPESE LEGALI

(in milioni di lire)

	Onorari per difesa in giudizio	Onorari per consulenze forfettarie	Legali diverse	TOTALE
1992	392,0	411,4	154,4	957,8
1993	354,0	230,6	5,2	589,8
1994	419,1	447,0	2,5	868,6

SPESE PER ALTRE PRESTAZIONI

	Tecniche ed ingegneristiche	Sanitarie	Ricerche organizzative	TOTALE
1992	23,2	2,0	2.098	2.123,2
1993	7,4	3,3	862	872,7
1994	34,5	2,0	309	345,5

ANDAMENTO CAPITOLO 104100 NEGLI ANNI 1991-1994

(importi in milioni di lire arrotondate)				
	1991	1992	1993	1994
1 Legali	814	957	590	700
2- CAP	1.400	833	500	300
- Gestioni	400	650	163	=
3 Progettualità	155	=	=	=
4 Altre	406	642	210	214
TOTALE	2.175	3.082	1.463	1.214

3.2 Contenzioso

Il contenzioso del Consorzio riguarda sostanzialmente vertenze in materia di lavoro, intraprese a titolo diverso da un gran numero di dipendenti e di lavoratori portuali, e di cui si segnalano le più rilevanti:

- rivendicazione da parte di 29 ex Dirigenti consortili del diritto alla corrispondenza di somme a titolo di "scatti di anzianità";
- rivendicazione da parte di 18 dipendenti consortili del diritto alla corrispondenza di aumenti stipendiati connessi agli scatti biennali maturati dal 1° gennaio 1993;
- rivendicazione da parte di 6 lavoratori del diritto al riconoscimento dell'esistenza di un rapporto di lavoro subordinato, nonchè delle differenze a titolo di retribuzione e indennità oltre a rivalutazione ed interessi;
- rivendicazione da parte di 36 dipendenti consortili del riconoscimento della qualifica superiore e della qualifica di "quadro" nonchè la differenza retributiva e contributiva con rivalutazione monetaria;
- rivendicazione da parte di 62 soci della CULMV del riconoscimento dei periodi di attività in qualità di "avventizi" (prestati prima del compimento del 18° anno di età), non considerati utili ai fini del computo del TFR corrisposto o accantonato, nè ai fini della maturazione degli scatti di anzianità;
- rivendicazione da parte di 37 ex dirigenti consortili del diritto alla corrispondenza del premio di produttività previsto dall'art. 50 del R.O. per il personale

- del CAP con decorrenza dal 1° gennaio 1985 sino alla data del loro pensionamento, oltre interessi e rivalutazione monetaria;
- rivendicazione da parte di 300 dipendenti consortili per il ricalcolo dei compensi per le ore straordinarie prestate;
 - rivendicazione da parte di 234 ex dipendenti consortili del diritto alla corrispondenza di somme a titolo di indennità per riposi compensativi, ferie non godute e premio di anzianità ex art. 22 CCNL oltre rivalutazione monetaria ed interessi;
 - rivendicazione da parte di 19 ex dipendenti consortili del diritto a che il CAP sia obbligato, in applicazione dell'accordo INPS-CAP del 27 dicembre 1980, a costituire una posizione assicurativa IVS che determina una pensione di importo non inferiore al trattamento minimo vigente con risarcimento del relativo danno.

Il Consorzio ha continuato ad avere altresì, fino al 1993, un rilevante contenzioso in materia tributaria, riguardante l'I.V.A. e le conseguenti pene pecuniarie (espressi in miliardi di lire) sottoindicate:

Anno 1991	Lire	12,8
Anno 1992	Lire	14,4
Anno 1993	Lire	3,5

per cui il valore complessivo delle vertenze ammonta a L. 30,7 miliardi.

PARTE TERZA

IL LAVORO PORTUALE

1. Compagnie portuali operanti nell'ambito del porto di Genova

Fino al 1992 hanno operato nell'ambito del porto di Genova quattro compagnie portuali, di cui due nel ramo commerciale (la compagnia unica lavoratori merci varie - C.U.L.M.V. e la compagnia Pietro Chiesa) e due nel ramo industriale (la compagnia del ramo industriale e la compagnia di Carenanti).

Con decreti del Presidente del CAP nn. 288 e 289 del 26 febbraio 1993 la compagnia del ramo industriale ha cessato di operare e i suoi soci sono stati iscritti nei registri della C.U.L.M.V. dal 26 febbraio 1993 con abrogazione del relativo regolamento.

Nella tabella n. 8 che segue è riportata la consistenza numerica delle anzidette compagnie al 31 dicembre degli anni 1991, 1992, 1993 e 1994 e ciò per mettere a raffronto le variazioni di personale via via intervenute:

TABELLA N. 8

Consistenza Compagnie al 31.12.	1991	1992	1993	1994
<u>C.U.L.M.V.</u>				
- Lavoratori portuali	1.214	920	1.140	890
- Addetti	76	60	43	=
<u>Comp. Pietro Chiesa</u>				
- Lavoratori portuali	11	18	18	17
- Addetti	=	=	=	=
<u>Comp. Ramo Industriale</u>				
- Lavoratori portuali	225	202	=	=
- Addetti	=	=	=	=
<u>Comp. Carenanti</u>				
- Lavoratori portuali	28	27	12	8
- Addetti	=	=	=	=
TOTALE	1.554	1.227	1.213	915

2. Disciplina dettata dalla legge n. 84

Le vicende legate alla riserva del lavoro portuale, sancite dall'art. 100 del codice della navigazione, e che hanno visto per protagonisti negli anni novanta la C.U.L.M.V., il CAP di Genova e gli utenti portuali sono state descritte nella precedente relazione, nella quale le Corti non aveva tralasciato di evidenziare la necessità di uniformare il quadro normativo relativo al settore portuale al Trattato CEE, il cui rispetto è stato affermato dalla Corte di Giustizia della Comunità Europea, al fine di evitare forme di abuso e di monopolio nel campo delle operazioni portuali.

La risposta è stata fornita dal legislatore con la ripetuta legge n. 84 del 1994, i cui punti salienti sulla materia possono così essere sintetizzati:

- abrogazione dalla data di entrata in vigore della legge n. 84 (19 febbraio 1994) dell'art. 110, ultimo comma, e dell'art. 111, ultimo comma, del codice della navigazione (art. 27 - comma 8);
- svolgimento delle operazioni portuali, specificate nel comma 1 dell'art. 16, da parte di imprese autorizzate dall'autorità portuale ed iscritte in apposito registro tenuto dall'autorità portuale medesima;
- possesso da parte delle imprese, ai fini del rilascio dell'autorizzazione a svolgere operazioni portuali per conto proprio o di terzi, di specifici requisiti che si sarebbero dovuti fissare dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione con proprio decreto entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge n. 84 solo di recente emesso (D.M. 31 marzo 1995, n. 585 pubblicato sulla G.U. n. 47 del 26 febbraio 1996);
- comunicazione all'autorità portuale delle tariffe praticate dalle imprese autorizzate agli utenti e delle loro variazioni;
- determinazione da parte dell'autorità portuale, sentita la commissione consultiva locale, del numero massimo di imprese autorizzate;
- durata predeterminata dell'autorizzazione e sua rinnovabilità;
- pagamento da parte delle imprese autorizzate di un canone annuo all'autorità portuale e prestazione di una cauzione;
- trasformazione entro il 18 marzo 1995 delle compagnie e gruppi portuali in una o più società specificate nel comma 1, lettere a), b), c) dell'art. 21 della legge n. 84 con la previsione della loro messa in liquidazione ove entro l'anzidetta data del 18 marzo 1995 non avessero adottato la delibera di tra-

sformazione in società ed effettuato il deposito dell'atto per l'omologazione al competente Tribunale;

- i mancati adempimenti di quanto sopra avrebbero altresì comportato la decadenza delle autorizzazioni e delle concessioni ad operare in ambito portuale rilasciate alle compagnie ed ai gruppi portuali.

2.1 Compagnia unica lavoratori merci varie

Meritano di essere segnalate le vicende che successivamente all'emanazione della legge n. 84 del 1994 e della legislazione d'urgenza poi intervenuta, hanno interessato le compagnie portuali in precedenza menzionate.

La C.U.L.M.V., in vista del processo di trasformazione, ha avanzato in data 30 novembre 1994 istanza al commissario dell'organizzazione portuale volta ad ottenere l'autorizzazione all'esercizio delle operazioni portuali e l'uso, in via esclusiva e per la durata di un anno, di beni ed aree portuali già della Terminal Contenitori S.p.A., società operativa con partecipazione azionaria del Consorzio, la cui attività era stata già nel 1989 assunta direttamente dal Consorzio medesimo, attesone il cattivo andamento gestionale. Tale richiesta era sorretta dalla circolare del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 5191511 del 24 agosto 1994, che affermava l'impossibilità per i commissari di assentire nuove concessioni di durata superiore ad un anno e la necessità per concessioni di durata pari o inferiori ad un anno del previo assenso ministeriale nonchè della nota n. 5192000 del 21 novembre 1994 sempre dello stesso Ministro che affermava l'applicabilità, nella specifica materia concessoria, del quadro normativo previgente, non essendo stati emanati i provvedimenti ministeriali attuativi degli artt. 16 e 18 della legge n. 84 del 1994.

A seguito della disposta pubblicità di detta istanza ai sensi dell'art. 18 del Regolamento di navigazione marittima, del parere favorevole dato dalla commissione consultiva di cui al T.U. n. 831 del 1936 nonchè dell'assenso dato dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione con telex n. 5192277 del 4 gennaio 1995, il commissario dell'organizzazione portuale ha provveduto con atto del 5 gennaio 1995 a concedere alla C.U.L.M.V. per un anno, a decorrere dal 1° gennaio 1995, l'esercizio per conto terzi delle operazioni portuali nelle aree di ponte Ronco, ponte Canepa e ponte Libia nonchè le aree predette con la

corresponsione di un canone demaniale di L. 1.137 milioni, da versare in due rate semestrali anticipate e di un corrispettivo, a consuntivo trimestrale, determinato in L. 4.500 milioni a contenitore imbarcato/sbarcato, L. 1.000 a tonnellata di merce varia imbarcata o sbarcata, e L. 450 a nastro lineare per gli automezzi e/o semirimorchi. Contestualmente è stato previsto l'obbligo della C.U.L.M.V. di impiegare 58 unità tra dipendenti dell'autorità portuale e della Società Merci Convenzionali. La concessione è stata prorogata di sei mesi.

Anche in tema di operazioni portuali e di concessione di aree e banchine di cui, rispettivamente, agli artt. 16 e 18 della legge n. 84, la Corte deve rilevare l'inerzia del Ministero vigilante in ordine all'adozione dei provvedimenti ministeriali che condizionano l'azionabilità delle anzidette disposizioni.

Limitarsi a prendere atto della mancata adozione di detti provvedimenti per ritenere valida la precedente normativa e consentire le concessioni, come nel caso testè riferito, limitatamente ad un anno sia pure in base a specifica disposizione primaria d'urgenza, costituisce comportamento che confligge con l'intero impianto normativo della legge n. 84 vanificando l'obiettivo, da sempre evidenziato, di un rilancio competitivo dei porti, da raggiungere anche dando certezza e durata congrua ai rapporti che si vanno ad instaurare sui porti.

L'anzidetta compagnia, con delibera dell'Assemblea dei soci in data 18 marzo 1995, si è trasformata in "Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie e del ramo industriale del porto di Genova - Società cooperativa a responsabilità limitata", ed ha ottenuto l'omologazione da parte del Tribunale in data 21 luglio 1995.

2.2 Compagnia P. Chiesa

La compagnia P. Chiesa ha dato vita alla "Compagnia portuale P. Chiesa - Società cooperativa a responsabilità limitata" e alla "Sasport - Società a responsabilità limitata - Servizi portuali Genova". La società cooperativa ha ottenuto l'omologazione da parte del Tribunale ed è stata autorizzata a svolgere in ambito portuale le operazioni di cui all'art. 16 della legge n. 84; la Sasport è stata invece autorizzata a fornire servizi e prestazioni di lavoro come previsto dalla legge n. 84 (art. 21, nel testo introdotto dai decreti correttivi).

2.3 Compagnia Carenanti

La compagnia Carenanti ha deliberato la trasformazione in società cooperativa a responsabilità illimitata con omologazione da parte del Tribunale in data 21 dicembre 1995.

2.4 Traffico merci e movimento passeggeri

L'andamento dei traffici - sul versante delle merci e dei passeggeri - ha segnato un calo nel 1993, soprattutto con riguardo ai prodotti petroliferi, per poi risalire nel 1994. Esso comunque resta sempre notevolmente inferiore alle potenzialità del porto di Genova. Ciò denota la necessità di una attenta programmazione delle attività portuali da parte dell'autorità portuale, mercè la previsione contenuta al comma 3, lett a, dell'art. 9 della legge n. 84 che demanda al comitato portuale il compito di approvare, entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del Presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati.

E sotto tale particolare profilo la Corte non può non rilevare il danno grave per l'economia portuale di Genova derivante dal ritardo in ordine alla piena operatività degli organi dell'Autorità portuale.

MOVIMENTAZIONE DEL PORTO DI GENOVA

TABELLA N. 9

TONNELLATE	1992	1993	1994
MERCE VARIA	6.969.819	7.842.124	9.295.921
di cui:			
traffico containerizzato	3.209.448	3.173.287	4.244.526
traffico convenzionale	3.760.371	4.668.837	5.051.395
RINFUSE SOLIDE	6.993.344	7.887.461	8.126.162
RINFUSE LIQUIDE	27.417.594	24.378.540	24.984.195
BUNKERS E PROVV. DI BORDO	941.855	982.686	964.382
TOTALE	42.322.612	41.089.811	43.370.660
UNITA'			
TOTALE CONTAINERS TEU	337.624	343.479	512.098
NAVI ARRIVATE	6.040	6.281	6.537
NAVI PARTITE	6.046	6.280	6.540
MOVIMENTO PASSEGGERI			
Traghetti	2.005.182	1.938.168	2.044.276
Crociere	183.588	209.052	293.982
TOTALE	2.188.770	2.147.220	1.338.258

PARTE QUARTA

LA GESTIONE FINANZIARIA, ECONOMICA E PATRIMONIALE

1 Valutazione complessiva dei risultati

All'analisi della contabilità finanziaria, economica e patrimoniale dell'Ente si ritiene di dover premettere una valutazione complessiva dei risultati fondata sui saldi finanziari ed economici e sull'avanzo di amministrazione.

Il conto economico 1992 presenta ricavi per complessive L. 212.731,5 milioni e costi per L. 280.192,4 milioni, con una perdita di esercizio di L. 67.460,8 milioni, mentre il bilancio finanziario presenta un disavanzo di competenza di 2.883,2 milioni ed un avanzo di amministrazione al 31 dicembre 1992 di 121,5 milioni.

Il conto economico 1993 presenta ricavi per complessive L. 204.326,2 milioni e costi per 239.040,6 milioni, con una perdita di esercizio di 34.714,4 milioni, mentre il bilancio finanziario di competenza presenta un disavanzo di competenza di 66.700 milioni ed un disavanzo di amministrazione al 31 dicembre 1993 di 75.227,5 milioni.

Il conto economico 1994 presenta ricavi per complessive L. 192.103,7 milioni e costi per 167.873,9 milioni, con un utile di esercizio di 24.230,7 milioni, mentre il bilancio finanziario presenta un disavanzo di competenza di 11.002,8 milioni ed un disavanzo di amministrazione di 85.073 milioni.

I dati di sintesi testè riportati evidenziano il persistere, nel triennio di cui trattasi, della situazione di crisi gestionale del CAP, con continuo ricorso, come meglio si vedrà in seguito, per pareggiare i conti, all'indebitamento.

2. La gestione finanziaria

2.1 Cenni sui bilanci di previsione

Anche per gli esercizi finanziari in esame il bilancio del Consorzio - Organizzazione portuale di Genova è stato redatto complessivamente in conformità di quanto disposto dall'art. 25, comma 1 della legge 5 agosto 1978, n. 468 ed è risultato costituito da due documenti:

- il bilancio del CAP,
- il bilancio della gestione per la costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri.

Il bilancio del CAP ha ad oggetto le entrate e le spese relative alle attività non commerciali del Consorzio (manutenzione, opere marittime, contributi sulla mano d'opera portuale). Dal 1991 in esso sono state inserite le entrate e le spese relative alla movimentazione dei contenitori e delle merci varie in seguito alla requisizione delle attività svolte dalla Società Terminal Contenitori e dalla Società Merci Convenzionali.

La requisizione della Terminal Contenitori è cessata in seguito alla vendita dell'80% della quota di partecipazione del Consorzio a privati e alla concessione dell'area di Calata Sanità avvenuta il 30 aprile 1993 mentre quella delle Merci Convenzionali S.P.A. è cessata il 31 dicembre 1994, con la concessione delle aree di ponte Ronco, ponte Canepa e ponte Libia alla C.U.L.M.V. dal 1° gennaio 1995.

La legge n. 84 del 1994, nel disporre che all'autorità portuale non si applica la legge 20 marzo 1975, n. 70 e successive modificazioni, ha stabilito - art. 6 - che la gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del Tesoro e che il consuntivo delle autorità portuali è allegato allo stato di previsione del Ministero dei Trasporti e della Navigazione per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo è approvato.

La cennata legge n. 84 nulla stabilisce in ordine alle date entro cui approvare i bilanci di previsione ed i consuntivi; a ciò dovrà provvedere il previsto regolamento che ancora oggi, a distanza di quasi due anni dall'entrata in vigore della legge n. 84, non è stato ancora emanato.

2. La gestione finanziaria

2.1 Cenni sui bilanci di previsione

Anche per gli esercizi finanziari in esame il bilancio del Consorzio - organizzazione portuale di Genova è stato redatto in conformità di quanto disposto dall'art. 25, comma 1 della legge 5 agosto 1978, n. 468 ed è risultato costituito da due documenti:

- il bilancio del CAP,
- il bilancio della gestione per la costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri.

Il bilancio del CAP ha ad oggetto le entrate e le spese relative alle attività non commerciali del Consorzio (manutenzione, opere marittime, contributi sulla mano d'opera portuale). Dal 1991 in esso sono state inserite le entrate e le spese relative alla movimentazione dei contenitori e delle merci varie in seguito alla requisizione delle attività svolte dalla Società Terminal Contenitori e dalla Società Merci Convenzionali.

La requisizione della Terminal Contenitori è cessata in seguito alla vendita dell'80% della quota di partecipazione del Consorzio a privati e alla concessione dell'area di Calata Sanità avvenuta il 30 aprile 1993 mentre quella delle Merci Convenzionali S.P.A. è cessata il 31 dicembre 1994, con la concessione delle aree di ponte Ronco, ponte Canepa e ponte Libia alla C.U.L.M.V. dal 1° gennaio 1995.

La legge n. 84 del 1994, nel disporre che all'autorità portuale non si applica la legge 20 marzo 1975, n. 70 e successive modificazioni, ha stabilito - art. 6 - che la gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del Tesoro e che il consuntivo delle autorità portuali è allegato allo stato di previsione del Ministero dei Trasporti e della Navigazione per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo è approvato.

La cennata legge n. 84 nulla stabilisce in ordine alle date entro cui approvare i bilanci di previsione ed i consuntivi; a ciò dovrà provvedere il previsto regolamento che ancora oggi, a distanza di quasi due anni dall'entrata in vigore della legge n. 84, non è stato ancora emanato.

Nei paragrafi che seguono si riportano le risultanze degli esercizi 1992, 1993 e 1994.

2.2 La realizzazione della previsione

Devesi preliminarmente rilevare il ritardo con il quale sono stati deliberati i bilanci del triennio in esame (con conseguenti autorizzazioni all'esercizio provvisorio), onde la Corte non può esimersi dal censurare siffatto comportamento.

Tanto premesso, si formulano cenni in ordine alla struttura dei singoli documenti previsionali posti a raffronto con le corrispondenti risultanze contabili, sintetizzati nell'unita tabella n. 10.

Lo scarto poi tra preventivi e consuntivi evidenzia che la stima delle entrate in via di massima risulta effettuata con criteri scarsamente prudenziali, restandone influenzata perciò la quantificazione anche della previsione di spesa, mentre un allineamento della previsione alle reali esigenze di gestione avrebbe potuto essere effettuato mediante più mirate variazioni dei bilanci di previsione ed assestamenti degli stessi.

CONTO FINANZIARIO: CLASSIFICAZIONE PER TITOLI

TABELLA N. 10

(in miliardi di lire)

	19 92		19 93		19 94	
	PREV. DEF.	CONS.	PREV. DEF.	CONS.	PREV. DEF.	CONS.
<u>ENTRATE</u>						
Correnti	19,9	193,7	160,4	158,9	169,8	124,6
Alienazione beni patrimoniali	5,4	2,2	19,5	14,3	22,3	10,5
Riscossione crediti	6,1	0,6	0,07	0,3	90,4	48,1
Trasferimenti in c/ capitale	56,4	17,9	39,1	32,1	40,3	32,1
Operazioni finanziarie a breve termine	90,0	72,0	70,0	38,4	100,0	85,3
Operazioni finanz. a med. e lungo term.	74,9	74,9	=	=	=	=
Depositi	4,0	3,6	0,5	0,07	0,2	0,1
Partite di giro	115,3	99,6	77,9	55,7	64,2	51,9
TOTALE ENTRATE	551,1	464,5	367,5	299,7	464,9	342,2
<u>SPESE</u>						
Correnti	259,2	254,0	213,9	211,5	189,9	148,8
Conto capitale	67,1	22,8	47,5	35,0	74,6	58,0
Rimborso anticipazioni	90,0	72,0	70,0	38,4	100,0	85,3
Estinzione mutui	15,5	15,3	30,6	25,8	35,0	9,1
Restituzione depositi	4,0	3,6	0,5	0,07	0,2	0,1
Partite di giro	115,0	99,6	78,0	55,7	64,2	51,9
TOTALE SPESE	551,1	467,3	440,5	366,4	464,9	353,2
Avanzo disavanzo finanziario di competenza		-2,8	73,0	-66,7		-11,0