

Tabella n.8

CONCESSIONI DEMANIALI

TIPOLOGIA CONCESSIONE	NUMERO CONCESSIONI				SUPERFICI CONCESSE (mq.)			
	1992	1993	1994	1995	1992	1993	1994	1995
Area baracche attrezzi pesca	13	12	12	5	231	227	227	147
Attività commerciali generiche	11	11	11	8	6.276	6.276	6.276	3.460
Chioschi bar	29	29	29	9	1.412	1.412	1.412	449
Ristorazione	33	33	33	22	6.142	6.142	6.142	1.913
Attività commerciali generiche	187	187	187	67	412.411	412.411	412.411	252.053
Attività commerciali nautiche	61	67	63	34	129.150	129.926	129.540	18.248
Attività commerciali portuali	116	116	116	112	198.546	198.546	198.546	156.409
Cassoni, arganelli, gavitelli	13	12	12	3	15.160	15.150	15.150	10.181
Enti pubblici uso generico	12	12	12	2	9.699	9.699	9.699	1.950
Terminalisti portuali	2	2	2	5	80.781	80.781	80.781	112.000
Attività varie uso generico	58	56	56	86	7.186	7.086	7.086	149.255
Attività varie navali	94	94	94	80	425.381	425.381	425.381	278.911
Circoli sportivi	26	26	26	17	29.966	29.966	29.966	52.502
TOTALE	655	657	653	450	1.322.341	1.323.003	1.322.617	1.037.478

N.B. Le unità di personale sono state n: 19 (1992), 20 (1993), 22 (1994) e 12 (1995).

In ordine al 1995, premesso che l'art. 7 della citata legge n. 494 del 1993 riconosce agli enti portuali di fissare autonomi criteri di determinazione della misura di detti canoni - purchè questi non risultino inferiori a quelli derivanti dall'applicazione dell'art. 03 della legge n. 494 - si precisa che l'Ente ha ritenuto di non avvalersi del potere di fissare detti autonomi criteri, onde sono stati applicati quelli previsti dal citato art. 03⁵³.

9.2.3. Quanto alle connessioni sul piano generale tra la disciplina in materia di aree per finalità turistico-ricreative e le istituzioni portuali, va ricordato - oltre al citato art. 7 - il disposto dell'art. 59, c. 2 del D.P.R. n. 616 del 1977 che aveva escluso espressamente le aree comprese nelle circoscrizioni portuali dalla delega alle regioni delle funzioni statali.

Per le aeree diverse ma ugualmente ivi escluse dalla delega in ragione della sicurezza nazionale o della polizia doganale, solo di recente si è provveduto⁵⁴ alla relativa identificazione (che secondo l'art. 59 del citato DPR n. 616 doveva essere effettuata entro il 31 dicembre 1977, termine questo varie volte prorogato).

9.2.4. Nel quadro delle concessioni diverse da quelle per finalità turistico-ricreative meritano particolare cenno le concessioni di banchine delle quali l'art. 18 della legge di riordino detta una innovativa disciplina la cui operatività resta sostanzialmente condizionata dall'emanazione di uno specifico regolamento.

⁵³ Perciò la misura è stata di lire 1.800 al mq. per le superfici scoperte, di lire 3.000 per quelle con impianti di facile rimozione e di lire 4.000 per le superfici con impianti di difficile rimozione.

⁵⁴ Cfr. DPCM 21 dicembre 1995 (in S.O. alla G.U. n. 136 del 12 giugno 1996). Quanto poi all'esercizio da parte delle regioni delle funzioni delegate nella materia in esame in ordine alle aree non sottratte alla delega, l'art. 12 del recente D.L. n. 322 del 17 giugno 1996 ha previsto l'utilizzazione da parte delle regioni stesse delle capitanerie di porto sulla base di apposite convenzioni gratuite stipulate con il Ministero dei trasporti e della navigazione.

Detto atto normativo, adottato il 31 marzo 1995 e successivamente trasmesso alla Corte dei conti ai fini del controllo, è stato ritirato dal Ministero stesso per la prescritta preventiva acquisizione del visto del Ministro Guardasigilli, come già anticipato nel paragrafo 2.3.

Poichè peraltro successivamente al 31 marzo 1995, con il D.L. correttivo (della legge di riforma) 21 aprile 1995, n. 119 è stato previsto che il regolamento ex art. 18 della legge deve essere emanato (dal Ministro vigilante) previo concerto con il Ministro delle finanze, si è resa necessaria la reiterazione dell'intero iter, compresa la fase preliminare (è stata attivata perciò una nuova pronuncia consultiva del Consiglio di Stato).

9.3. Le sopravvenienze attive.

9.3.1. Soltanto nel 1994 la contabilità economica ha registrato una consistente dimensione della suindicata posta, costituita in misura preponderante da quasi 8 miliardi relativi a quote del trattamento di fine rapporto del personale beneficiario del pensionamento anticipato.

Con i decreti legge correttivi della legge di riordino, autorizzativi dell'ultima incentivazione all'esodo (cfr. paragrafo 7.1) del personale degli enti portuali è stato previsto all'art. 1 c. 6 che l'onere connesso all'indicato trattamento sarebbe stato posto a carico del fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, all'uopo autorizzato alla contrazione di un mutuo di 91 miliardi.

9.3.2. La parte restante della posta (768 milioni) è costituita dal recupero conseguito dal Consorzio delle rate di mutui dallo stesso in precedenza contratti, il cui onere relativo al 1994, ai sensi dell'art. 28 c. 1 della legge di riordino, è stato assunto dallo Stato (che a tal fine ha rimborsato l'Ente in misura corrispondente alla somma dallo stesso anticipata).

9.4. Proventi connessi a prestazioni di servizi.

I proventi derivanti direttamente dai servizi prestati ovviamente trovano considerazioni nella trattazione relativa ai rispettivi settori (idrico, mezzi meccanici, illuminazioni, manovre finanziarie etc.) e al riguardo si fa rinvio ai successivi specifici paragrafi.

All'amministrazione generale attengono, per contro, i proventi derivanti dai diritti di approdo, che hanno assicurato all'Ente entrate superiori al miliardo in ciascun esercizio, e che si collegano all'uso delle opere e degli impianti per l'approdo delle navi nei porti del golfo di Napoli (fino al 1994) e nel solo porto di Napoli a decorrere dal 1995.

Si premette che la fonte normativa di detta entrata è da individuare nell'art. 4, lett. f) della legge istitutiva del Consorzio, secondo la quale detti diritti sono determinati da quest'ultimo "quale corrispettivo del servizio prestato ed in rapporto alle spese ed alle attrezzature approntate per tale servizio", onde, come precisato dal giudice amministrativo⁵⁵, essi non possono superare l'onere economico che il Consorzio sostiene per offrire agli utenti il servizio richiesto. Per il 1995 non si è proceduto all'adeguamento di detti diritti volto ad assorbire l'incidenza inflattiva annua.

Nel biennio 1994-95 il diritto d'approdo è stato di lire 41 per ogni tonnellata di stazza lorda e per ciascun approdo di navi passeggeri (lire 39 nel 1993) e di lire 33 per le navi di carico di qualsiasi specie (lire 31 nel 1993)⁵⁶.

9.5. Le spese

9.5.1. Le spese dell'amministrazione generale hanno trovato in parte specifica analisi nei paragrafi (cui si fa rinvio): 7.3 e 7.4, relativi al personale, 4.4., relativo alle spese per gli organi istituzionali, con l'avvertenza che nella tabella n. 7 sono indicate per ogni anno le unità di personale impiegate in ciascun settore e ciò al fine di valutare l'apporto unitario al risultato di gestione dei singoli settori.

⁵⁵ TAR Campania n. 158 del 23 novembre 1983.

⁵⁶ Nelle ipotesi di collegamento con le isole del golfo la misura è ridotta a lire 19 per il trasporto passeggeri ed è aumentato a lire 100 per i rimorchiatori.

9.5.2 Sotto il profilo dimensionale assumono rilievo le poste correttive e per arbitraggi (liti e risarcimenti), specialmente nel 1994 in ragione dei vari casi di transazioni stipulate per porre fine a liti e controversie giudiziarie (1,9 miliardi).

Ed al riguardo va ricordato il suggerimento del collegio dei revisori dei conti⁵⁷ formulato in sede di relazione al consuntivo 1994, che cioè l'entità del contenzioso dovrebbe indurre l'Ente a valutare se non sia il caso che siano istituiti nel conto patrimoniale un apposito "fondo vertenze in corso" e per converso nel conto economico una posta intitolata "accantonamenti per rischi".

Il suggerimento traeva origine dalla censurata situazione emersa in ordine all'impegno assunto nel 1994 di 2,2 miliardi per oneri futuri ed incerti, connessi alle varie vertenze attivate da 25 dipendenti già in quiescenza e 49 dipendenti in servizio per ottenere l'inquadramento nella qualifica superiore⁵⁸.

9.5.3 Le spese generali e le spese di esercizio corrispondono in linea generale alle spese della categoria 4 (spese per l'acquisto di beni di consumo e servizi), differenziandosi a seconda che si riferiscano, rispettivamente all'attività pubblicistica dell'Ente ovvero a quella imprenditoriale.

9.6. I costi

All'amministrazione generale hanno capo i costi derivanti dai due tipi di accantonamento (per ammortamento e per trattamento di fine rapporto), ma rilevano significativamente in qualche anno le minusvalenze.

I 6,57 miliardi del 1993 sono rappresentativi dei minori residui attivi relativi alla cancellazione di quelli derivanti dai canoni demaniali, in dipendenza della stabilizzazione legislativa in materia, operata solo con la legge n. 494 del 1993, come già ricordato nel precedente paragrafo 9.2 cui si rinvia.

⁵⁷ Vedasi verbale n. 205 del 5 maggio 1995.

⁵⁸ Si ricordino in proposito i dati esposti nel precedente paragrafo 7.4.2 e nella tabella n. 5.

9.8. Valutazione di sintesi dei saldi attivi

I saldi dell'amministrazione generale, come già anticipato, tutti di segno positivo, si sono attestati su vari livelli e in particolare su quello minimo di 2 miliardi nel 1993 e su quello massimo di oltre 19 miliardi nel 1994.

A determinare dette differenze sono da ravvisare risultanze non significative di linee di tendenze, ma rapportabili a fatti gestionali atipici, come per le entrate, in particolare le ricordate sopravvenienze attive del 1994 per i rimborsi - ai sensi dell'art. 28 della legge di riforma - degli oneri concernenti il t.f.r. spettanti ai beneficiari dell'esodo anticipato (8 miliardi) e, per le spese, gli or ora ricordati 6,57 miliardi di minori residui attivi (in tema di canoni demaniali) cancellati nel 1993.

A fronte della indicata atipicità appare da sottolineare con particolare cautela l'indice di produttività media del saldo attivo assicurata dal personale impiegato nell'amministrazione generale (che è stato di 110 unità nel 1993, e di 88 nel 1994 e nel 1995), risultato di 18,3 milioni nel 1993, e di 55,6 milioni nel 1995, mentre il dato relativo al 1994 (217 milioni) è da porre in relazione esclusiva all'eccezionale entrata connessa alla conclusione della transazione tra l'Ente e l'Ente ferrovie.

10. Gestione dei mezzi meccanici

Dato costante di tale gestione è il sistematico saldo negativo emerso in ciascun anno di riferimento, anche se in tendenziale linea decrescente, ove si consideri - a fronte della perdita di quasi 11 miliardi del periodo precedente (1992) - il saldo negativo di 9,42 miliardi, di 9,39 miliardi circa e di 5,25 miliardi, relativo, rispettivamente, a ciascuno degli anni in esame.

10.1. I proventi

I mezzi meccanici del Consorzio sono costituiti essenzialmente da gru elettriche di vario tonnellaggio, delle quali solo 4 di tipo più moderno, capaci cioè di fronteggiare la movimentazione dei contenitori (containers).

Rispetto al volume complessivo del fatturato, l'incidenza dei containers è stata dell'88,49% nel 1993, del 92,3% nel 1994 e del 94% nel 1995, con un numero di contenitori movimentati⁵⁹, rispettivamente, di 182.284, di 200.035 e di 206.714 ed un fatturato di milioni di tonnellate per 3,947 (1993), 3,198 circa (1994) e 4,022 (1995); corrispondentemente il numero delle ore lavorative (fatturate) è stato di 6.994 (1993), 5.060,5 (1994) e 6.607,5 (1995) e quello degli addetti, rispettivamente, di 51, 32 e 29 unità⁶⁰.

Va sottolineato pertanto il progressivo aumento dell'indice di utilizzo annuo di ciascun addetto, che è stato di 137,14 ore nel 1993, di 158,16 ore nel 1994 e di 227,86 ore nel 1995, per effetto in questi ultimi anni del ridimensionamento delle unità, dovuto all'esodo incentivato: sul costo di ciascun addetto peraltro nel successivo sub-paragrafo saranno svolte specifiche considerazioni.

Ai volumi di fatturato complessivo, cioè da gru containers e da altre gru - risultato di tonnellate 4,46 milioni (1993), di 3,443 milioni (1994) e di 4,28 milioni (1995) - si ricollegano le entrate esposte nella tabella n. 7, provenienti dall'utenza che si è avvalsa per lo svolgimento delle operazioni portuali dei mezzi meccanici del Consorzio.

Le entrate stesse peraltro si rapportano altresì alle tariffe applicate, la cui quantificazione non scaturisce dalla valutazione prettamente economica, relativa al costo dei materiali e del personale addetto, ma prioritariamente dalla esigenza di prevenire possibili sviamenti di traffico a favore di altri porti, senza considerazione perciò dell'incidenza dei costi.

Il carattere "politico" delle tariffe a carico dell'utenza è alla base del tradizionale segno negativo della gestione in esame, come innanzi anticipato e come meglio sarà esplicito nel successivo sottoparagrafo, del resto non dissimilmente da quanto emerge in ordine ad altre consimili istituzioni portuali.

La privatizzazione di detti mezzi meccanici e delle attività imprenditoriali in genere svolte dai soppressi enti portuali, voluta dalla legge di riforma, comporterà l'adozione da parte dei privati di condotte ispirate a criteri meramente economici, fondati cioè esclusivamente sul rapporto costi-benefici,

⁵⁹ La valutazione dei contenitori è effettuata in T.E.U.

⁶⁰ Gli addetti considerati sono i macchinisti e i manovratori.

nell'assenza di quell'"ombrello protettivo" (l'ente pubblico) sul quale riversare le perdite di gestione⁶¹.

10.2. Le spese

Dai dati della tabella n. 7 emerge che le spese della gestione in esame hanno costituito quasi il triplo (2,9) dalle entrate nel 1993, più del triplo (3,35) nel 1994 e il doppio nel 1995 (2,03).

Alla formazione del volume delle spese hanno concorso gli oneri diretti e riflessi del personale per oltre il 70% nel 1993, per i due terzi nel 1994 e per l'83,67% nel 1995, mentre la residua parte è costituita dalle spese d'esercizio e dagli accantonamenti per ammortizzare i mezzi meccanici.

Se si tiene conto che le unità di personale addette ai mezzi meccanici sono stati alla fine ciascun anno del triennio 1993-95, rispettivamente, 128, 53 e 53, deriva un costo medio di 78 milioni nel 1993 e non dissimile risulta quello dell'anno successivo, dato che la riduzione delle unità a 53, per effetto di prepensionamenti, si è verificata verso la fine del 1994⁶².

La notevole incidenza sul saldo negativo di gestione svolta dai costi del personale - che sono risultati più del doppio delle intere entrate nei primi due anni e uguali alle entrate nel 1995, trae origine dalla censurabile condotta aziendale concernente il sovradimensionamento del dato occupazionale, come è reso ostensivo dalle risultanze del 1995, secondo le quali il dimezzamento delle unità addette ai mezzi meccanici non ha determinato una contrazione delle entrate, che, anzi sono aumentate da 3,75 a 4,23 miliardi.

Non va poi trascurato di considerare al riguardo la stessa prassi aziendale in tema di turnazione (di otto ore) che è stata assicurata sistematicamente per l'intero arco giornaliero con personale gruista di pronto impiego per l'eventualità dell'improvvisa attivazione di operazioni di carico e scarico anche nelle ore notturne.

⁶¹ Le ulteriori entrate indicate nella tabella n. 7 si riferiscono essenzialmente ai proventi per magazzini e spazi (sosta merci varie, contenitori), la cui esigua entità non incide sostanzialmente sull'andamento della gestione.

⁶² Nel 1995 il costo medio è risultato di 94,4 milioni.

Tale singolarità è stata annualmente rilevata dal collegio dei revisori dei conti in sede di relazione sul consuntivo, dalla quale si ritiene di mutuare la conclusione, che cioè nel 1993, a fronte di una sola ora d'impiego effettivo (fatturata), ne sono state retribuite 20,13; tale rapporto non migliora nel 1994 (1 su 21,20), ma solo nel 1995 (1 su 13,40) - come si desume dall'unità tabella n. 9 - per il provvido sfoltimento delle unità addette, in dipendenza dell'esodo incentivato.

L'esperienza s'incaricherà di avvalorare o smentire la bontà di siffatta condotta gestoria, allorquando saranno i privati ad approntare la organizzazione più economicamente idonea di uomini (oltre che di mezzi) per soddisfare le esigenze dell'utenza.

Tab. n. 9

**Fatturazione e retribuzione di ore di lavoro
degli addetti ai mezzi meccanici**

Anno 1	Ore retribuite 2	Ore prestate 3	Ore fatturate 4	Col. 2 Col.4	Col. 3 Col.4
1990	219.937	198.091	12.096	18,18	16,38
1991	238.202	192.769	12.273	19,41	15,71
1992	221.197	201.764	12.512	17,67	16,12
1993	225.614	204.958	11.209	20,13	18,28
1994	167.395	154.557	7.896	21,20	19,57
1995	115.075	105.596	8.597	13,40	12,30

10.3. Dati strutturali dello scalo e relativo grado di utilizzazione.

10.3.1. All'indicato antieconomico impiego di personale addetto al funzionamento dei mezzi meccanici si è accompagnata la sottutilizzazione delle strutture portuali.

Già nel precedente paragrafo 10.1 si è accennato alla stragrande rilevanza svolta dalle 4 gru porta contenitori (da 50 tonn., ciascuna) sul totale del fatturato (88,49% nel 1993; 92,3% nel 1994 e 94% nel 1995), a fronte di

un parco macchine costituito anche da altri diversi macchinari, sebbene non utilizzabili (per la movimentazione containeristica)⁶³.

Si dà atto che la recente tendenza, sempre crescente, della domanda mondiale di trasporti merci containerizzate ha determinato il superamento di fatto dei precedenti sistemi di movimentazione delle merci; tuttavia proprio tale circostanza avrebbe dovuto indurre il Consorzio oltre che all'ammodernamento del parco macchine - previa dismissione di quelle superate, sovente abbisognevole di reiterati costosi interventi manutentori - di una più oculata condotta nel potenziamento delle immobilizzazioni tecniche.

Peraltro a tale oculatezza - come è confermato dal sistematico rilievo del collegio dei revisori dei conti contenuto nella relazione sul consuntivo degli ultimi anni - non è risultata ispirata, ad esempio, la spesa relativa all'impianto meccanizzato per la discarica delle banane, acquistato nel 1988, già scarsamente impiegato nei primi anni e del tutto inutilizzato negli ultimi cinque esercizi⁶⁴.

⁶³ Trattasi di n. 30 gru con gancio (da 6, da 12, da 15 e da 20 tonn.), a parte una quinta gru container inutilizzabile per avaria. In sede di valutazione peritale ai sensi dell'art. 2343 c.c. - della quale è cenno nel paragrafo precedente n. 7.4 - è attestato che il grado di utilizzo complessivo annuo attuale (al 15 luglio 1995) di siffatte gru non supera le 8.500 ore, con un conseguente carico operativo medio inferiore alle 300 ore annue (pag. 40 di detta perizia). Da tale premessa i periti deducevano l'esigenza di una razionalizzazione dell'offerta mediante la drastica riduzione del numero delle gru da tenere in esercizio e cioè mediante la rottamazione delle gru da 6 tonn. con un ricavo di lire 100 al Kg. (il relativo peso complessivo era di 100 tonn.). E' al riguardo da ricordare che nel 1994 sono state alienate per la rottamazione n. 3 autogru (con un introito di 30 milioni) e 15 milioni sono state le entrate del 1995 allo stesso titolo.

⁶⁴ In ordine all'acquisto di detta discarica pende presso la competente Sezione giurisdizionale specifico giudizio per il danno (arrecato all'Ente) dalla decisione del Consorzio di stipulare un mutuo per l'acquisto dell'attrezzatura, sotto il riflesso anche della eccessiva entità dell'onere per interessi derivanti dal mutuo. E' al riguardo da ricordare che l'acquisto della indicata discarica - effettuato dal Consorzio prima ancora della prescritta approvazione ministeriale della relativa deliberazione consortile - fu assunto come motivazione (unitamente ad altri profili) giustificativa del commissariamento del Consorzio mediante DPR 6 dicembre 1993. Quanto alla mancata utilizzazione della struttura, è da considerare anche la rilevanza della sopravvenuta crisi dei rapporti con la Somalia,

Per contro - nel quadro della scarsa manutenzione dei mezzi meccanici - insoddisfacenti sono risultati gli standards di sicurezza, oltre che di funzionalità, delle stesse gru portaccontaineri, come comprovato dagli ispettori USL⁶⁵ a seguito del sequestro preventivo disposto dall'autorità penale in ordine alle portainers n. 3° e 4°, successivamente all'incidente mortale verificatosi il 2 novembre 1993 ai danni d'un operatore portuale addetto alle operazioni svolte dalla gru n. 5 (anch'essa sottoposta a sequestro)⁶⁶.

10.3.2 Lo sviluppo delle banchine dello scalo di Napoli comprende 11.500 metri, ma il coefficiente complessivo di sfruttamento delle stesse⁶⁷ è solo del 42,5%, percentuale che si riduce al 25,8%, ove la si depuri dei valori relativi agli approdi delle cisterne per acqua potabile e dei traghetti.

Le più elevate percentuali (ma solo del 50%) sono raggiunte dalle banchine destinate al traffico dei containeri (molo Bausan) o dei prodotti petroliferi (Calata Vigliena) o al trasporto idrico (dati i tempi di sosta molto brevi).

A fronte di siffatta situazione è ritenuto dal CAP indispensabile un potenziamento dell'opera di riammodernamento delle banchine e delle attrezzature, ciò che peraltro comporta investimenti di notevole rilevanza finanziaria.

determinativa dell'arresto delle importazioni delle banane "somalite", consentite al CAP di Napoli.

⁶⁵ Ne è cenno nella nota diretta all'Amministratore straordinario dal dirigente dell'area tecnica in data 28 dicembre 1993.

⁶⁶ In dipendenza dell'indicato infortunio mortale l'Ente, su disposizione dei verificatori USL, all'uopo incaricati dal magistrato penale, ha svolto negli anni 1994 e 1995 interventi vari di manutenzione straordinaria delle portainers comportanti oneri per 2,6 miliardi circa, che si sono aggiunti agli altri 3 miliardi per analoghi interventi che erano stati svolti prima del ricordato sinistro, e che evidentemente non erano stati congrui ad assicurare il raggiungimento pieno di standards di sicurezza.

⁶⁷ Cfr. "La rivista del porto di Napoli", giugno-dicembre 1994, e in particolare a pag. 45 ss. il Rapporto di sintesi della ricerca condotta dalla locale Camera di commercio sul tema "Il porto di Napoli fattore di sviluppo dell'economia regionale".

L'indicato sottutilizzo concerne anche le gru più impegnate (nella produzione del fatturato), come le portainers, il cui grado d'impiego è stato calcolato solo al 35,5%, con riferimento al 1994, in ragione anche di frequenti interruzioni connesse ad interventi manutentori⁶⁸.

In tale quadro sono da registrare iniziative dirette ad un uso alternativo delle banchine, come quella posta in essere nel giugno del 1995 da oltre trenta imprenditori portuali, che hanno costituito il "Consorzio gestione banchine", destinato a creare all'interno dello scalo un'area per effettuare le riparazioni navali⁶⁹, con una prevista utilizzazione di 500 dipendenti.

D'altra parte l'insoddisfacente grado di utilizzo delle strutture dello scalo risulta tenuto ben presente nel piano operativo triennale, redatto dall'Amministratore straordinario ai sensi dell'art. 9, c. 3 della legge di riordino⁷⁰.

In tale documento dopo essere stati assunti come peculiari compiti la prioritaria "analisi delle destinazioni d'uso per tutte le aree e fabbricati del porto, la specializzazione per trasporti specifici delle banchine, la separazione dei traffici di caratteristiche diverse, la razionalizzazione degli impianti ferroviari e della viabilità interna", è stabilito che sulla base di detta analisi "deve farsi immediatamente luogo ai necessari interventi di razionalizzazione con l'obiettivo di rovesciare le attuali condizioni d'impiego limitato delle strutture e di occupazione minima, che rappresentano chiaramente la sottutilizzazione dell'infrastruttura portuale nel suo complesso".

10.4 Dati funzionali dello scalo (la movimentazione merceologica).

L'unita tabella n. 10 evidenzia i dati relativi all'intero golfo di Napoli, con inclusione perciò della movimentazione relativa ai porti minori, anche se dal 1 gennaio 1995 questi esulano dalla circoscrizione territoriale dell'Ente.

⁶⁸ L'aliquota d'impiego delle altre gru è stata calcolata solo all'1,7%.

⁶⁹ Da intendersi come interventi navalmeccanici, di pitturazione, di arredamento.

⁷⁰ Il documento è stato inviato al Ministero vigilante con nota n. 4019 del 28 aprile 1995.

Tabella n.10

SISTEMA PORTUALE DEL GOLFO DI NAPOLI

MERCİ SBARCATE E IMBARCATE NEGLI ANNI 1992/1995

(valori espressi in tonnellate)				
MERCİ	1992	1993	1994	1995
a) IN ARRIVO				
Grano e altri cereali	568.639	434.867	534.190	603.510
Legname	185.111	158.941	246.957	586.320
Carta e cellulosa	456.563	297.227	223.789	460.688
oli minerali greggi	2.590.125	2.589.704	42.400	3.970
Oli minerali raffinati	3.435.102	2.942.955	5.123.776	3.543.066
Carbone	34.558	39.372	28.138	25.381
Metalli lavorati e semilavorati	119.159	102.118	46.273	55.299
Prodotti chimici e solventi	195.188	208.619	194.127	660.594
Banane e frutta esotica	7.678	1.532	4.046	4.626
Minerali metallici	92	452	1.289	369
Altre merci	1.762.322	1.612.867	1.567.099	1.263.235
TOTALE a)	9.354.537	8.388.654	8.012.084	7.207.058
b) IN PARTENZA				
Oli minerali raffinati	849.848	1.107.435	102.415	98.056
Prodotti chimici e solventi	104.899	78.965	69.081	84.899
Conserve di pomodoro, frutta e legumi	261.613	244.175	318.487	354.426
Metalli lavorati, semilavorati e grezzi	70.667	79.497	40.714	38.132
Materiale da costruzione (mattoni, sabbia,calce, cemento,ecc.)	113.165	127.349	119.276	164.736
Rifornimento idrico	2.396.903	2.248.103	2.517.704	2.524.037
Altre merci	1.429.996	1.580.635	1.624.035	2.143.272
TOTALE b)	5.227.091	5.466.159	4.791.712	5.407.558
TOTALE a) + b)	14.581.628	13.854.813	12.803.796	12.614.616
c) Bunkeraggio	244.631	254.508	240.200	198.547
TOTALE a) + b) + c)	14.826.259	14.109.321	13.043.996	12.813.163

Premesso che i traffici del golfo di Napoli sono riconducibili alle tre funzioni trainanti costituite dalla movimentazione passeggeri e crocieristica (cfr. al riguardo il successivo paragrafo 14) e dalla cantieristica, la tabella 10 pone in rilievo, in ordine ai tratti essenziali della movimentazione commerciale, il peso svolto dalle rinfuse liquide - prodotti petroliferi e rifornimento idrico⁷¹, ancorchè i primi in arrivo e i secondi in partenza - e dalle rinfuse solide (in particolare del grano e altri cereali).

Come dati di sintesi vanno sottolineati quelli relativi al 1994, nel quale la riduzione complessiva dell'attività commerciale è da porre in stretta relazione al fermo di varie gru nella prima metà dell'anno, conseguente ai provvedimenti di manutenzione straordinaria imposti dall'autorità giudiziaria dopo il ricordato incidente mortale.

A fronte tuttavia del trend decrescente dell'intera movimentazione va sottolineato il ritmo espansivo delle esportazioni complessive, sebbene non idoneo a fronteggiare per intero l'andamento riflessivo delle importazioni, restandone influenzati i saldi totali.

10.5 Stato delle procedure di dismissione delle attività portuali.

Soltanto all'inizio del corrente anno può considerarsi avviata la privatizzazione dello scalo, come anticipato nel paragrafo 4.1.3. cui si fa rinvio.

L'Amministratore straordinario, a termini dell'art. 20 della legge di riordino, infatti, aveva promosso fin dal giugno 1995 la trasformazione del Consorzio nella "Società porto di Napoli" s.p.a., costituita, poi, in data 2 novembre 1995, con un capitale sociale di 200 milioni, sottoscritto per 199 milioni dall'Organizzazione portuale e per 1 milione della locale camera di commercio.

Nelle delibere preliminari a tale trasformazione⁷² lo stesso Amministratore straordinario s'era riservato di conferire alla costituenda società infrastrutture e beni mobili del Consorzio ai fini della successiva dismissione dei medesimi e perciò della privatizzazione voluta dalla legge.

⁷¹ Al riguardo si veda il successivo paragrafo 10.5.

⁷² Delibere nn. 245 e 391 del 1995.

Detti beni sono stati individuati⁷³ nelle già considerate 4 gru portacontenitori, all'uopo sottoposte, ai sensi dell'art. 2343 del c.c., a valutazione (da parte degli esperti nominati dal Tribunale) che, aggiornata al 12 febbraio 1996, è risultata di lire 6.153.148.000.

Mediante la citata delibera commissariale del 20 febbraio 1996 e la susseguente delibera assembleare della società in data 1 aprile 1996 perciò sono state conferite alla società stessa dette gru, con contestuale emissione di 6.153.148 azioni del valore nominale unitario di lire 1.000 che l'azionista pubblico mediante apposita asta pubblica (deliberata il 27 maggio 1996 ed ancora in corso di espletamento) ha deciso di porre in vendita⁷⁴ - e contestualmente è stato prefigurato il distacco presso la Società porto di Napoli del necessario personale dell'Organizzazione portuale ai sensi dell'art. 23, c. 3 della legge di riordino.

Anteriormente a tale data la Società mediante apposita assemblea del 26 marzo aveva provveduto alla nomina di tre amministratori, in sostituzione dell'amministratore unico, originariamente stabilito.

Va ricordato - secondo quanto anticipato nel paragrafo 4.1.4 cui si rinvia - che alle cenante riunioni assembleari della Società ha partecipato il Magistrato delegato al controllo, ai sensi dell'art. 12 della legge n. 259 del 1958, dell'Autorità portuale, previa convocazione effettuata dagli organi amministrativi della società stessa⁷⁵ che hanno ritenuto applicabile il principio posto dalla Corte costituzionale con sentenza n. 466 del 17-28 dicembre 1993 in ordine alla privatizzazione dell'ENEL, dell'IRI, dell'ENI e dell'INA.

Come risulta poi dalla deliberazione commissariale n. 72 del 20 febbraio 1996 l'Autorità portuale intende avvalersi ai fini della dismissione delle attività operative oltre che della cennata trasformazione del Consorzio in società, anche del ricorso a concessioni in favore di imprese che presentino un programma di utilizzazione del personale e dei beni e delle infrastrutture, così come precisato

⁷³ Delibera commissariale n. 72 del 20 febbraio 1996.

⁷⁴ Dall'allegato n. 4 al piano operativo triennale formulato dall'Amministratore straordinario nell'aprile del 1995 risulta che all'epoca n. 4 imprese avevano già inoltrato domanda di acquisto a titolo oneroso, di leasing o di affitto delle 4 gru portainers localizzate al molo Bausan.

⁷⁵ Nota n. 001095 dell'8 febbraio 1996.

aggiuntivamente dai decreti legge correttivi della legge di riordino e in particolare all'art. 3, c. 11 dei medesimi.

Si fa riserva pertanto di esporre nel prossimo referto le linee attuative dell'indicato programma operativo.

A margine della esposta rassegna delle fasi inerenti alla privatizzazione è appena da segnalare la singolare iniziativa assunta da un'impresa portuale che ha impugnato presso il TAR di Napoli la cennata deliberazione commissariale n. 72 del 20 febbraio 1996, sotto il riflesso che l'Amministratore straordinario era tenuto a procedere alla dismissione dei beni non già per il tramite della costituzione della società - alla quale sono state conferite le indicate gru - ma mediante il ricorso alla concessione delle stesse alle imprese che avessero presentato apposito programma di utilizzazione delle gru e del personale addetto alla conduzione delle stesse (e l'impresa ricorrente era in possesso di tale requisito, secondo quanto indicato nella nota 73).

L'art. 3, c. 11 del citato decreto legge correttivo n. 322 del 17 giugno 1996 - e di quelli precedenti - per contro attribuisce ai commissari degli enti ampia facoltà di scelta in proposito ("anche congiuntamente").

Che poi sia stata privilegiata la dismissione traslativa della proprietà dei beni (mediante la costituzione della società), rispetto a quella dell'uso dei medesimi (insita nella concessione), costituisce, ad avviso della Corte, apprezzabile decisione e ciò per le considerazioni che saranno puntualizzate nel successivo paragrafo 22.2, cui si rinvia.