

Con Decreto Ministeriale 6/2/96, è stata fissata, in via provvisoria, una indennità equipollente a quella prevista in precedenza per i membri del Collegio dei Revisori dei conti delle Organizzazioni portuali.

Ai membri supplenti è corrisposta una indennità pari al 20% di quella stabilita per i membri effettivi; ai Presidenti dei suddetti Collegi è corrisposta una maggiorazione del 20%.

Poichè il Consiglio di Amministrazione dell'Ente Autonomo Porto di Palermo nella seduta del 27/11/89 aveva stabilito per i componenti il Collegio dei Revisori un compenso annuo lordo di £.6.000.000, detto importo è stato mantenuto fermo, con la maggiorazione del 20% per il Presidente.

Ai membri del Comitato Portuale, ai Revisori dei Conti e al Magistrato delegato della Corte dei conti, nell'anno 1996 sono stati corrisposti gettoni di presenza pari a L.120.000 lorde a seduta (delibera Consiglio di Amministrazione dell'Ente Autonomo del porto 25/03/88) per la partecipazione alle riunioni del Comitato Portuale

Ai membri del Comitato e del Collegio dei revisori, (non residenti) è stata corrisposta una indennità di missione pari a L.110.000 lorde (delibera Consiglio di Amministrazione dell'Ente Autonomo del porto 12/02/90), oltre al rimborso delle spese viaggio (aereo, treno, nave e taxi, albergo).

1.6 SEGRETARIATO GENERALE

Il Segretariato Generale risulta composto dal Segretario Generale e dalla Segreteria Tecnico Operativa.

1.6.1 IL SEGRETARIO GENERALE

Il Comitato Portuale ha provveduto a nominare il Segretario Generale nella seduta del 27/11/96 con delibera n. 15, ove sono ampiamente illustrati le ragioni che hanno portato all'individuazione del prescelto.

All'atto dell'assunzione non si è stipulato un contratto di diritto privato, in quanto, con delibera del Comitato Portuale n. 16 del 27.11.96 sono stati stabiliti i punti del trattamento economico del Segretario Generale, il cui aspetto, sia economico che normativo, è regolato dal contratto dei Dirigenti di Aziende Industriali, come da accordo nazionale del 17/3/1982, recepito dall'allora Ministero della Marina Mercantile. Il Comitato ha approvato tale trattamento economico per 14 mensilità.

1.6.2 LA SEGRETERIA TECNICO-OPERATIVA

In sede di prima applicazione, per la Segreteria Tecnico-operativa è stato previsto un organico di 41 unità, escluso il Segretario Generale, come da delibera n. 14 del Comitato Portuale del 31/10/96, ampiamente illustrativa delle esigenze di funzionalità che lo hanno giustificato.

Il passaggio del personale all'Autorità Portuale non è avvenuto però contestualmente all'approvazione della pianta organica (ma, in attesa della approvazione ministeriale, solo nel 1997).

A fine 1996, il personale dell'Organizzazione Portuale non era ancora transitato nell'Autorità Portuale. La consistenza organica era pari a 30 unità di personale della carriera direttiva ed impiegatizia, cui va aggiunto il Segretario Generale e 40 unità della carriera operaia, per un totale di 71 unità più 3 in mobilità temporanea provenienti dall'ex Compagnia Lavoratori Portuali.

Rispetto alle previsioni della pianta organica, si registrava al 31/12/96 un esubero di personale pari a 33 unità.

Relativamente all'esubero creatosi, 21 unità sono state assorbite dai servizi di interesse generale, e 12 hanno usufruito di un apposito prepensionamento con decorrenza 31 Marzo 1997, come da decreto Ministeriale del 18/12/96.

Il premio di produttività, relativo al 1996, è stato corrisposto a tutto il personale, compreso quello in mobilità, con una spesa complessiva di L. 206.820.696.

Il Comitato Portuale ha recepito in data 27/11/96, con delibera n. 17, il nuovo C.C.N.L. stipulato tra le Organizzazioni Sindacali e l'Assoporti.

Nel 1996, nell'organico non erano presenti figure dirigenziali, fatta eccezione per il Segretario Generale.

1.7 IL COSTO DEL PERSONALE

La spesa complessiva per il personale (4,88 miliardi nel 1995) è stata nel 1996 di 5,38 miliardi (+10,25%), ivi compreso l'applicazione del nuovo contratto di lavoro. L'indicato importo comprende il pagamento di una annualità per indennità di mancato preavviso, così come previsto dall'art.25 del Contratto dei Dirigenti di Azienda Industriale, al Segretario Generale scomparso nel settembre 1996, nonché il pagamento a tutto il personale del premio annuale di produttività, pari ad una mensilità rapportata al 100% della retribuzione.

Le spese per il personale hanno assorbito nel 1996 il 44,24% delle entrate correnti e hanno rappresentato il 53,16% delle uscite correnti.

2. L'ATTIVITA'

2.1 Piano Operativo Triennale

Il P.O.T. (PIANO OPERATIVO TRIENNALE) è stato varato dal Comitato Portuale nella seduta del 13 febbraio 1996.

Detto piano è previsto dall'art. 9 comma 3 lettera a) Legge 84/94 che si ricollega ai compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, previsti nel precedente art. 6 comma 1 lett. a.

A tal fine è stata attivata una costante concertazione dei soggetti politici ed istituzionali.

Il documento in argomento ha inteso perseguire obiettivi di consolidamento e rilancio delle attività portuali, conformi alla situazione amministrativa ed istituzionale della portualità nazionale e comunitaria.

Sono stati presi in considerazione i processi avviati dalle Istituzioni territoriali (definizione Piano regolatore del Comune e/o varianti in corso di approvazione).

Sotto il profilo economico, è stato volto lo sguardo sugli andamenti dell'economia marittima mondiale, ripartendo lo studio sulle aree geografiche. E' stata, quindi, verificata la dinamica della domanda dei servizi portuali per adeguarvi l'offerta del porto di Palermo, non trascurando i mutamenti in corso nella politica dei porti concorrenti del Mediterraneo e articolando la strategia dell'Autorità Portuale in termini di promozione e di pianificazione dell'uso del territorio, ma anche in corrispondenza funzionale degli strumenti operativi esistenti e/o in corso di elaborazione da parte dell'Autorità Portuale stessa o da parte degli operatori che si candidano alla gestione privata dei vari settori portuali con i c.d. "piani d'impresa".

Quanto sopra premesso ha costituito condizione necessaria ma non sufficiente per addivenire ad una programmazione meno generalizzata.

Sono stati, altresì, presi in considerazione i dati attinenti le banchine ed il territorio portuale reale, la dotazione di impianti ed attrezzature, i collegamenti infrastrutturali esistenti e programmati, il livello di utilizzo del demanio marittimo portuale e del territorio

finalizzato (o da finalizzare) in attività portuali o, comunque, correlate a esse, le imprese autorizzate ad operare in porto, le risorse umane operanti direttamente in porto.

La configurazione generale del Porto di Palermo può considerarsi ormai del tutto definita per quanto riguarda le opere di difesa foranea ed i bacini portuali, a meno del completamento della Diga Foranea dalla progressiva 1386 alla 1522 ed a meno della costruzione del nuovo Molo di sottoflutto previo salpamento del Molo Sud.

Tali ultimi interventi (cioè il salpamento del Molo Sud e la costruzione del nuovo Molo di sottoflutto) comporteranno approfondite valutazioni sia in ordine all'impatto ambientale che in ordine ai vincoli storico-monumentali, e saranno pertanto oggetto di revisione nella redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Conseguentemente le opere di grande infrastrutturazione (così come definite all'art. 5 comma 9 della legge n. 84/94) previste nel P.O.T. riguardano soltanto l'escavazione dei fondali di alcune porzioni del porto commerciale ed in particolare:

- l'escavazione dei fondali antistanti il tratto sud della banchina Puntone ed il Molo S. Lucia;
- l'escavazione dei fondali dei tre bacini antistanti la Calata Marinali d'Italia.

Per le opere di grande infrastrutturazione di cui sopra (e cioè per l'escavazione dei fondali), i fondi necessari sono già previsti in un'apposita convenzione con il Ministero LL.PP..

Per quanto attiene al completamento della Diga Foranea, si rappresenta che tale intervento è previsto nei programmi di esecuzione diretta dello stesso Ministero LL.PP..

2.2 SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

L'Autorità Portuale di Palermo ha continuato a mantenere i servizi già espletati in veste di Ente Autonomo del Porto: e cioè il servizio idrico (da banchina e a mezzo bettolina), il

servizio di pulizia (aree a terra e specchi acquei portuali), il servizio di gestione Stazione Marittima ed il servizio di illuminazione.

Non sono stati quindi emanati provvedimenti di concessione.

2.3 MANUTENZIONE DELLE PARTI COMUNI

a) Per la manutenzione delle parti comuni dell'area portuale, è stata stipulata con il Ministero LL.PP. apposita convenzione triennale ai sensi dell'art. 6 della legge 84/94. In particolare, detta convenzione che ha efficacia dall'1.1.1995 al 31.12.1997, ha per oggetto i seguenti servizi indicati all'art. 1 della stessa:

- pulizia degli specchi acquei;
- pulizia delle aree portuali;
- manutenzione degli impianti elettrici di illuminazione e relative spese di fornitura di energia elettrica;
- manutenzione ordinaria di strade, piazzali e manufatti demaniali, destinati all'uso comune, in ambito portuale.

In base alla predetta Convenzione l'A.P. presenta annualmente al Ministero LL.PP. richiesta di finanziamento per i servizi di cui sopra elaborando apposita relazione motivata e dettagliata contenente tutti gli elementi che concorrono a formare il finanziamento stesso. Sulla scorta delle esigenze rappresentate, il Ministero eroga annualmente una quota del finanziamento richiesto quantificata - all'art. 4 - nell'importo di L. 944.168.900 per ciascuno degli anni 1995, 1996 e 1997.

Nessun altro onere può essere chiesto al predetto Ministero dall'A.P. che resta unica responsabile delle procedure di aggiudicazione, dei rapporti con gli appaltatori e dell'esecuzione dei lavori.

Il pagamento delle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria è stato effettuato con gli appositi fondi di bilancio senza fare ricorso ad alcun indebitamento.

I lavori di ordinaria manutenzione sono stati realizzati in parte in appalto ed in parte in economia diretta. Non è stata invece stipulata alcuna concessione.

2.4 PIANO REGOLATORE PORTUALE

La prima stesura del Piano Regolatore Portuale del Porto di Palermo risale al lontano 1938. Da tale data ad oggi sono state via via redatte dodici varianti, a cominciare dal 1967 e fino al 1988.

La configurazione generale del vigente P.R.P., in considerazione dei limiti e dei vincoli derivanti dalla edificazione urbana circostante, dalle emergenze storiche ed archeologiche, nonché dalla configurazione dei fondali marini, può considerarsi definita e non suscettibile di variazioni di rilievo.

Tale piano ha soddisfatto le esigenze di carattere minimale che il porto aveva in passato, ma non risponde alle attuali nuove esigenze derivanti dalla domanda dell'utenza.

In particolare, al fine di non fare disperdere la domanda storica che investe il porto di Palermo, l'Autorità Portuale ravvisa la necessità, pur nell'ambito dell'attuale configurazione generale, di apportare al vigente P.R.P. alcune integrazioni e variazioni funzionali finalizzate ad ottimizzare l'utilizzazione delle banchine e degli specchi acquei e soprattutto a creare nuovi ormeggi per il traffico commerciale.

Peraltro non è stata avviata ancora la redazione di ulteriori varianti al P.R.P. stante il conflitto interpretativo insorto tra Autorità Portuale e Comune di Palermo circa la normativa sulle competenze specifiche che regolano la materia.

2.5 CLASSIFICAZIONE DEL PORTO

Un progetto di classificazione ministeriale, realizzato a cavallo degli anni 1995-1996, aveva classificato lo scalo di Palermo tra i porti di interesse nazionale (classe II categoria II).

L'Autorità Portuale di Palermo non condividendo tale determinazione ministeriale, aveva richiesto una più congrua classificazione, supportata da pareri di illustri cattedratici.

Il problema è da considerarsi in atto risolto in via legislativa, essendo stato previsto nell'art. 8 bis lett. a D.L. n.457/97, convertito con modificazioni nella L. 30/98, che tutti i porti sede di Autorità Portuali sono porti di rilievo internazionale.

2.6 ATTIVITA' AUTORITATIVA E CONCESSORIA

2.6.1 Controllo

Gravi problemi di organico, connessi anche alla fase di dismissione delle attività operative non ancora completata, hanno, di fatto, comportato delle concrete difficoltà a realizzare una struttura operativa destinata al controllo delle operazioni portuali e delle attività imprenditoriali private.

I Servizi Marittimi, destinati alle attività di controllo, con un organico peraltro ridotto, hanno infatti continuato ad occuparsi della gestione delle attività operative (Gestioni Dirette, terminal containers e servizi di interesse generale). Nella predisposizione dell'organico della Segreteria tecnico-operativa si è cercato di tenere in debito conto le attività di controllo in questione che saranno svolte, allorquando si sarà completata la dismissione delle attività operative, da un congruo numero di dipendenti destinati specificamente a tale comparto.

2.6.2 CONCESSIONI

Nel corso dell'anno 1996 non sono state assentite concessioni ex art. 18 della legge 84/1994 per la mancata emanazione del regolamento previsto dallo stesso articolo.

Sono state, invece, rilasciate concessioni di aree portuali per altri usi e concessioni di aree marittime per usi turistico balneari, secondo le seguenti tipologie:

- lavori edili marittimi
- cantieristica navale
- attività nautico sportiva
- settore turistico ricreativo
- soc. navigaz. e spedizionieri
- servizi pubblica utilità
- settore commerciale e di servizio
- distributori carburante
- turistico alberghiero
- pubblicità
- enti morali
- attrazioni spettacolo viaggiante

In ordine ai criteri adottati per la quantificazione del canone demaniale si rappresenta che l'Autorità Portuale di Palermo, ai sensi dell'art. 7 della L. 494/93, determina in autonomia i canoni per le concessioni demaniali marittime applicando i criteri proposti dalla Commissione, a suo tempo nominata dal Presidente dell'allora operante Ente Autonomo del Porto di Palermo.

Tali criteri prevedono che i canoni vengano determinati sulla base di una tariffa al metro quadrato. Il prodotto della tariffa per la superficie della concessione viene quindi successivamente rettificato tramite l'applicazione di coefficienti correttivi che tengono conto del tipo di attività (coeff. 0,70 - 1,50), della finalità più o meno lucrativa (coeff. 0,70 - 2,00),

dell'ubicazione (coeff. 0,80 - 1,20), della tipologia (coeff. 0,10 - 8,00) e dello stato d'uso (coeff. 0,80 - 1,20). E' previsto altresì che, qualora emergano condizioni particolari, sia possibile discostarsi - in taluni casi anche sensibilmente - dai criteri indicati.

La tariffa base viene assoggettata ad incremento annuale, sulla base della media degli indici determinati dall'ISTAT per i prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati e per i corrispondenti valori per il mercato all'ingrosso.

In ordine all'applicazione dell'art.2 del decreto 15 novembre 1995, n.595 del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, che prevede l'applicazione di una speciale tariffa al metro quadrato per le concessioni di aree, specchi acquei, manufatti e pertinenze adibiti a cantieri navali di cui all'art.2 del R.D.L. 25.2.1924, n.456, convertito dalla legge 22 dicembre 1927, n.2535 e successive modificazioni, nonché di quelle attività comunque concernenti attività di costruzione, manutenzione, riparazione e demolizione di mezzi di trasporto aerei e navali, l'A.P. ha adottato una riduzione forfettaria del 10% sui relativi canoni. E ciò ai sensi dell'art.7 della legge 494/93 che fissa il principio dell'autonomia delle autorità portuali nella determinazione dei canoni e con il conforto del dispaccio n.5173088 datato 30.9.96 del Ministero dei Trasporti.

Nel corso del 1996, a fronte di una previsione di £.2.500.000.000 per canoni demaniali (Cap. 210 tit. II Categ. 2), ne sono stati accertati £.3.024.471.542, con una differenza in più, rispetto alle previsioni, di £.524.471.542.

Le somme riscosse sono state £.2.336.828.421 e quelle rimaste da riscuotere £.687.643.121.

La situazione dei residui, relativamente al citato cap. 210, mostrava all'inizio esercizio un totale da riscuotere di £.1.195.349.237, di cui sono state riscosse, nel corso del 1996, £.470.937.926, mentre sono rimaste da riscuotere £.724.411.311 che, aggiunti ai residui

attivi del 1996 (£.687.643.121), portano il totale dei residui al 31/12/1996 all'importo di £.1.412.054.432.

2.6.3 AUTORIZZAZIONI ALL'ESERCIZIO DI OPERAZIONI PORTUALI

Le entrate delle autorizzazioni ex art. 16 sono derivati dal sistema dei canoni istituito ed applicato dall'Autorità Portuale che non ha fatto riferimento ai fatturati dell'impresa, ma al criterio della diversificazione in ragione del volume di traffici mediante:

- un canone fisso annuo di lire 10.000.000 (diecimilioni) per tutte le imprese;
- un canone suppletivo in relazione alla merce movimentata.

Il numero massimo delle autorizzazioni determinato dall'Ente è stato di 5 (cinque).

L'Ente ha istituito il registro delle imprese autorizzate in data 1.12.1996.

Le richieste di autorizzazione presentate entro il 31.12.1996 sono state nove; durante l'iter istruttorio e a causa della mancata presentazione dei documenti atti a comprovare i requisiti di legge, cinque richieste sono state respinte; non si è dovuto procedere alla graduatoria di cui all'art. 5/2 Rg., in quanto sono state rilasciate solo tre autorizzazioni e due in self-handling;

Livelli medi di tariffe:

- imbarco/sbarco autovetture al seguito su navi traghetto miste: lire 5.000;
- imbarco/sbarco mezzi pesanti su navi traghetto miste: lire 45.000 ;
- imbarco/sbarco moto su navi traghetto miste: lire 4.000;
- imbarco/sbarco auto in polizza su navi traghetto miste: lire 15.000;
- imbarco/sbarco mezzi pesanti su navi ro-ro o tutto merci: lire 50.000;
- imbarco/sbarco auto in polizza su navi ro-ro: lire 30.000;
- imbarco/sbarco legname africano: lire 24.000 a tonn.;
- imbarco/sbarco legname preimbragato: lire 16.000 a tonn.;
- imbarco/sbarco legname non preimbragato: lire 22.000 a tonn.;

- imbarco pesce congelato: lire 135.000 a tonn.;
- imbarco/sbarco rotoli lamiera: lire 22.000 a tonn.;
- imbarco/sbarco rotoli bande stagnate: lire 12.000 a tonn.;
- imbarco/sbarco barre di ferro e profilati: lire 26.000 a tonn.;
- imbarco/sbarco merce in pallets inferiore a 1 tonn.: lire 27.000;
- imbarco/sbarco merce in pallets superiore a 1 tonn.: lire 25.000;
- imbarco/sbarco fertilizzante: lire 11.000 a tonn.;
- imbarco/sbarco carbone/polvere di rame: lire 11.000 a tonn.;
- imbarco/sbarco di cereali leggeri: lire 12.500 a tonn.;
- imbarco/sbarco fave cinesi con benna: lire 15.000 a tonn.;
- imbarco/sbarco saccheria: lire 35.000 a tonn.;
- imbarco/sbarco saccheria sup. a 1 tonn.: lire 18.000 a tonn.;
- introduzione ai silos, riconsegna su camion cereali: lire 4.650 a tonn.;
- introduzione a mezzo camion, vuotatura e reimbarco cereali su navi autostivanti: lire 7.200 a tonn.;
- reimbarco alla rinfusa su navi autostivanti per merce già stoccata ai silos: lire 4.650 a tonn.;
- disistivaggio cereali leggeri, introduzione e riconsegna su camion alla rinfusa: lire 20.600 a tonn.;
- disistivaggio fave/favette: lire 15.450 a tonn.

2.7 LA TRASFORMAZIONE DELLA OO.PP. IN SOCIETA'

Per la valutazione dei beni e delle attrezzature dell'Organizzazione Portuale sono stati nominati due periti scelti tra professionisti esterni.

L'incarico è stato svolto dal Novembre 1994 al maggio 1995.

La spesa sostenuta per l'onorario di tali periti è ammontata complessivamente a L.112.631.000.

Il valore complessivo attribuito dai periti alle attrezzature è stato di L.15.409.600.000.

Nel giugno 1995 è stata costituita una società a responsabilità limitata a socio unico, rappresentato dalla stessa O.P., con capitale sociale di L.99.000.000, denominata *Organizzazione Servizi Portuali (O.S.P.)*

Non è stata effettuata alcuna dismissione traslativa della titolarità delle complessive attività, nè è stata alienata alcuna quota dell'O.P. nella citata società O.S.P. e pertanto si sollecita il Presidente a dare urgente attuazione al Dettato normativo (art. 20, c. 2) per il quale la dismissione deve avvenire entro 6 mesi dall'insediamento del presidente stesso.

3. LINEE GENERALI DELLA OPERATIVITA' DEL PORTO NELL'ANNO 1996

Il porto di Palermo, durante il 1996, ha mantenuto un generale buon livello relativo ai traffici marittimi facendo registrare talune punte di sviluppo in alcuni settori.

Il terminal containers della banchina Puntone ha fatto registrare un graduale, seppur lento, trend di sviluppo con un + 7,66% rispetto al 1995.

Nonostante l'entrata in esercizio dell'hub port di Gioia Tauro, le tradizionali Compagnie di navigazione hanno continuato ad utilizzare il porto di Palermo e la perdita di approdi della Nedlloyd è stata compensata dall'acquisizione della C.M.A.

Si è registrato un sensibile incremento per quanto riguarda i traffici afferenti l'imbarco di autovetture nuove in export, così come per quanto attiene l'operatività dei Silos Granari della banchina Piave: rispetto alle 78.000 tonnellate movimentate nel 1995, si sono registrate 91.500 tonnellate nel 1996.

E' stato registrato, poi, un sostanziale mantenimento dei traffici relativo ai prodotti petroliferi, alle merci liquide ed alle merci secche: il 1996 si è chiuso con un movimento complessivo di merci di poco più di sei milioni di tonnellate.

Continua a manifestarsi l'indubbia vocazione del porto di Palermo per i traffici di cabotaggio e per il traffico passeggeri e crocieristico; il 1996 ha fatto oltrepassare la soglia di un milione di passeggeri che complessivamente ha di poco sfiorato quattro milioni di tonnellate.

Il traffico crocieristico ha potuto contare nell'efficienza dei servizi offerti dalla Stazione Marittima, con la positiva conseguenza che si è avuto un incremento di quasi 30.000 croceristi rispetto al 1995, con l'approdo a Palermo delle navi di alcune tra le principali società internazionali. Nel 1996 si sono, infatti, registrati ben 128 approdi con 112.000 croceristi.

Il porto di Palermo ha anche movimentato, nel corso del 1996, n.30.759 contenitori.

4. LA CONTABILITA' DELL'ENTE

4.1 L'ORDINAMENTO CONTABILE APPLICATO

Il bilancio 1996 è stato predisposto secondo la normativa prevista dal DPR 696/1979, fermo restando, relativamente all'adeguamento dei bilanci pubblici e del sistema di contabilità, quanto previsto dall'art.25, 1 comma della legge 468/78.

L'analisi delle singole voci dello stato patrimoniale e del conto economico dell'esercizio, è stata peraltro informata alla nuova disciplina del codice civile, introdotta dal decreto legislativo 9/4/91 n.127 che ha recepito nel nostro ordinamento la IV direttiva CEE relativa ai conti annuali delle società di capitali ed enti economici.

Lo schema di bilancio preventivo e del conto consuntivo del 1996, con gli annessi documenti contabili, predisposti dall'ufficio amministrativo dell'Autorità, sono stati esaminati dal Collegio dei Revisori il quale ne ha condiviso i contenuti, sottoponendoli all'approvazione del Comitato Portuale, rispettivamente in data 21/12/95 e 30/04/96.

Il servizio di cassa dell'Autorità, è stato espletato dalla Banca Popolare S. Angelo, a far data dal 23/10/91, ai sensi della delibera n.79 del 3/10/91 del Consiglio di Amministrazione dell'Ente Autonomo del Porto.

4.2 Il bilancio di previsione 1996

Il bilancio di previsione 1996 è stato deliberato dal Comitato Portuale nella seduta del 21/12/95 ed approvato dal Ministero con Telex 5190551 del 21/2/96, mentre con Telex 5190098 dell'11/1/96 lo stesso Ministero aveva autorizzato l'esercizio provvisorio.

Il bilancio di previsione 1996 consta di un totale complessivo di entrate e spese di L.28.150.000.000 con la utilizzazione di un presunto avanzo di amministrazione, pari a L.5 miliardi.

Tale avanzo di amministrazione è stato aumentato di L.9.477.030.654, giusta variazione di bilancio approvata dal Comitato portuale nelle seduta del 3/10/96, per adeguarlo all'avanzo di amministrazione accertato al 31/12/95, pari a L.14.477.030.654, con una incidenza del 41% circa sul totale delle previsioni assestate.

Durante l'esercizio, col parere favorevole del Collegio dei Revisori, sono state apportate variazioni di bilancio - delibera del Comitato Portuale n.12 del 3/10/96 - in aumento per L. 10.277.030.654 e in diminuzione per L.3.545.831.100, per cui il totale iniziale delle previsioni (28,1 miliardi), è passato a L.34.881.199.554.

Non si è ricorsi all'adozione dell'esercizio provvisorio.

4.3 IL CONTO CONSUNTIVO 1996

Il conto consuntivo 1996 è stato deliberato in data 30/4/97 e approvato dal Ministero con Telex 5190142 del 28/1/1998.

Come meglio specificato nella tabella 1 l'accertamento delle entrate assestate è stato nel 1996 di 16,3 miliardi - importo questo inferiore di 18,4 miliardi circa (-46,9%) rispetto alla previsione - dei quali 14,47 miliardi si riferiscono all'avanzo di amministrazione.

Le somme impegnate (uscite assestate) sono state 14,26 miliardi, con una differenza in meno di L. 20,61 miliardi rispetto alle previsioni, pari al 40,8%.

Oltre i 2/3 di dette economie riguardano il fondo di riserva (14,49 miliardi), previsto originariamente in 5,73 miliardi e incrementato poi di 8,76 miliardi, passati interamente a economia; una lieve economia pari 330 milioni si è avuta nelle spese correnti (utenze, rappresentanza, premi di assicurazione); vanno poi tenute presenti le partite di giro (3,7 miliardi) e il rimborso di 1 miliardo di anticipazioni passive (non utilizzato).

Sotto il profilo gestorio si evidenzia la differenza tra le entrate accertate e le uscite impegnate, queste ultime risultano inferiori di 2,12 miliardi.

TABELLA 1

RENDICONTO FINANZIARIO

ENTRATE

1996
Accertamenti o impegni

- Correnti	12.908,0
- In conto capitale	653,0
- Per partite di giro	2.824,1
- Totale entrate	16.385,1

SPESE

- Correnti	10.743,6
- In conto capitale	694,8
- Per partite di giro	2.824,1
- Totale spese	14.262,5
- Avanzo finanziario	2.122,6
- Totale a pareggio	16.385,1

Il bilancio evidenzia, inoltre, un avanzo di amministrazione di 16,56 miliardi (tabella 2).