

GESTIONE DEL PERSONALE

In data 20 dicembre 1990 è stato siglato, a livello nazionale, l'accordo relativo al testo del nuovo Regolamento per il personale, valido a decorrere dal 1° luglio 1988; con tale accordo, che deve essere ancora recepito in sede locale, viene conclusa la vicenda della VII piattaforma rivendicativa, i cui contenuti economici son già stati integralmente riconosciuti dall'Ente.

Sul piano dell'organizzazione interna va ricordato l'accordo aziendale 31 maggio 1990, in base al quale sono state successivamente applicate alcune misure in tema di razionalizzazione dell'orario di lavoro, con particolare riferimento alle esigenze del Terminale traffici specializzati.

Per quanto riguarda invece la gestione del personale dipendente, dall'esame dei dati più significativi relativi alle ore di effettiva prestazione, confrontati con quelli degli esercizi precedenti, risulta il seguente andamento:

ORE MEDIE PRO-CAPITE PER ANNO	1988	1989	1990
Lavorabili	1.946	1.943	1.935
Non lavorate	486	470	483
Lavoro straord./flessibilità	108	111	96
TOTALE ORE LAVORATE	1.568	1.584	1.548

In particolare, le ore comprese nell'orario contrattuale e che sono state comunque sottratte all'attività lavorativa sono in dettaglio così ripartite:

ORE MEDIE PRO-CAPITE NON LAVORATE	1988	1989	1990
1. Ferie	210	222	213
2. Riposi compensativi	44	48	40
3. Assenze:			
- Malattia + infortunio	184	161	201
- Diritti sindacali	17	20	18
- Altre (congedi, aspettative) ..	22	16	10
- Sciopero	9	3	1
A S S I E M E	486	470	483

COSTI

L'andamento delle retribuzioni nel corso del 1990 riflette principalmente l'applicazione dei trattamenti economici previsti dagli accordi di rinnovo contrattuale del 1988, con il riconoscimento dell'ulteriore 15% degli aumenti

complessivamente definiti e la conseguente applicazione, a partire dal 1° gennaio, dei valori tabellari a regime; tiene inoltre conto degli aumenti retributivi riconosciuti dal 1° luglio ai dirigenti in applicazione del rinnovo contrattuale definito nel 1989.

Gli aspetti innovativi sono costituiti dalla applicazione dell'art. 10 della regolamentazione quadri, con riconoscimento ai medesimi di premi collegati al raggiungimento di obiettivi prefissati, e dall'iscrizione del personale dirigente, in attuazione del vigente contratto di lavoro al Fondo a capitalizzazione per la previdenza integrativa.

Ciò premesso, il costo del personale nel 1990 presenta la seguente evoluzione rispetto agli anni precedenti:

Miliardi di Lire

Anno	1988	1989	1990
Retribuzioni	31,6	33,9	35,1
Oneri obbligatori	13,3	14,1	13,6
A S S I E M E	44,9	48,0	48,7

Tali dati non tengono conto della fiscalizzazione degli oneri sociali e degli altri rimborsi da parte degli istituti previdenziali; tali importi, per complessivi 1.029 milioni nel 1990, sono riportati in apposito capitolo delle entrate.

Rispetto alla previsione di 47.715 milioni, a consuntivo viene evidenziata una differenza in più di 944 milioni, che risulta determinata da un duplice ordine di motivi; in particolare:

- le retribuzioni erogate al personale dipendente hanno rispettato le previsioni per quanto concerne le competenze fisse; per quanto attiene invece le competenze variabili, la spesa è stata superiore del 47% circa al dato previsionale; in tale contesto i maggiori aumenti hanno riguardato i compensi per lavoro straordinario (+ 860 milioni) e gli incentivi (+ 400 milioni, di cui 156 per il premio riconosciuto ai quadri);
- la spesa per oneri sociali e contributi obbligatori si è mantenuta al di sotto delle previsioni iniziali, malgrado l'aumento retributivo sopra specificato; ciò è dipeso principalmente dall'assestamento dei dati relativi ai contributi dovuti all'INPS, a seguito dell'esatta valutazione delle minori retribuzioni erogate in

caso di infortunio, e dall'applicazione da parte dell'INAIL di un tasso più contenuto relativamente alla posizione assicurativa riguardante l'80% delle retribuzioni.

COMPAGNIA UNICA LAVORATORI PORTUALI

Il costo complessivo dei compensi corrisposti alla Compagnia Portuale per le prestazioni lavorative fornite durante l'anno 1990, si è attestato su un valore di 19,5 miliardi.

Detto valore risulta superiore ai dati elaborati in sede di bilancio di previsione. Un tanto non dev'essere attribuito ad un errore di valutazione delle voci di imputazione dei costi, bensì all'effetto di una serie di variabili esterne che non era possibile prevedere e che hanno sensibilmente alterato i valori consuntivi. Tra queste si possono evidenziare quelle più incidenti e precisamente:

- la trasformazione della Compagnia in Impresa Portuale: tale trasformazione, che ha avuto l'avvio ufficiale il 1° febbraio 1990, con il rilascio della licenza per lo svolgimento dell'attività d'impresa portuale nel settore delle merci convenzionali, e che è tutt'ora in fase di progressivo sviluppo, ha costretto l'Ente a mantenere

nei primi mesi dell'anno, la funzione d'impresa portuale anche nel settore convenzionale (T.O.P. 1 e T.O.P. 2), ed in particolare nel traffico degli agrumi ed in quello delle merci alla rinfusa, detta funzione d'impresa è stata mantenuta per tutto l'arco dell'anno 1990; ciò ha comportato un maggiore fatturato a carico dell'Ente per prestazioni C.U.L.P. di 1,6 miliardi.

- L'aumento del costo della giornata fuori riserva: il valore della giornata per lo svolgimento di operazioni fuori dalla riserva del lavoro portuale, costruito secondo i criteri indicati dalla Circolare Ministeriale n.97 del 9 maggio 1989, ha subito nell'arco dell'anno un progressivo aumento, passando dalle 265.000 lire del 31 dicembre 1989 alle 338.000 lire del 1° novembre 1990; tale aumento ha inciso in modo particolare nel settore traffici specializzati, nel cui ambito tutta l'attività delle maestranze portuali viene svolta in regime extra riserva; ciò ha comportato un maggiore costo per l'Ente, valutato in 2,5 miliardi. L'aumento del costo della giornata fuori riserva ha inciso in modo rilevante anche nell'impiego dei lavoratori portuali in mobilità nei settori operativi dell'Ente; infatti, tenuto conto che le giornate di avviamento a tale titolo, sono risultate pari a 9950 unità, e che tale numero è sensibilmente superiore alle previsioni ipotizzate, il maggior costo a carico dell'Ente, a questo titolo, è stato di 1,6 miliardi.

- Un intervento a supporto della gestione economica della Compagnia, finalizzato alla sua competitività e conseguente acquisizione di traffici; ciò ha comportato un aggravio di costo pari a 2,4 miliardi, portato a carico del Fondo Incremento Traffico.

Facendo riferimento all'attività lavorativa della Compagnia Portuale, in fase di consuntivo risulta che le giornate lavorate fra operazioni di riserva, fuori riserva e mobilità, sono risultate complessivamente di 81.000 avviamenti, inferiori quindi alle previsioni che facevano riferimento ad un volume complessivo di 100.000 giornate.

In tema di cassa integrazione guadagni, si pone in evidenza che la Compagnia Portuale nel corso dell'anno è ricorsa a tale istituto per complessive 70.400 giornate.

Per quanto riguarda infine, le eccedenze organiche ed il conseguente pensionamento anticipato previsto dal Decreto Legge 22 gennaio 1990, n.6, convertito con modificazioni nella Legge 24 marzo 1990, n.58, sono stati posti in esodo 89 lavoratori portuali e 5 addetti. Di conseguenza l'organico al 31 dicembre 1990 risultava di 746 lavoratori e di 24 addetti. Alla stessa data risultavano in possesso dei requisiti di prepensionamento previsti dalla Legge 58/90, ulteriori 109 lavoratori, che verranno posti in esodo, compatibilmente con i programmi elaborati a livello ministeriale, entro il 1991.

L'ANDAMENTO FINANZIARIO

L'esercizio finanziario 1990, si è chiuso con un disavanzo d'amministrazione di Lire 13.581.758.441, composto dal disavanzo d'amministrazione accertato nell'anno 1989 di Lire 14.331.859.014, migliorato di Lire 221.068.976 per variazioni positive nel conto dei residui verificatesi nel corso dell'anno 1990 e di Lire 529.031.597 milioni relativi all'avanzo di competenza accertato alla fine dell'anno stesso.

Pertanto il disavanzo del 1989, che avrebbe dovuto essere interamente ripianato dal mutuo di 14 miliardi stipulato con la Banca Nazionale del Lavoro, si è quasi integralmente riprodotto nel 1990, per una serie di fattori finanziariamente sfavorevoli, di cui qui di seguito si dà un rapido conto.

Innanzitutto, il principale obiettivo del programma approvato col bilancio di previsione 1990, e cioè il completo sganciamento dalla gestione diretta da parte dell'EAPT del settore dei traffici convenzionali, affidato a privati particolarmente qualificati ed opportunamente autorizzati, ha cominciato a realizzarsi ad anno già iniziato (in pratica dal 1 marzo) e non per tutto il comparto.

Questo ha comportato la necessità per l'Ente di sobbarcarsi una quota di oneri (in pratica il differenziale fra costi e ricavi) per tutto un settore dei traffici convenzionali, non calcolati in sede di previsione 1990; e ciò con l'evidente proposito di dare l'opportunità ai concessionari privati, e principalmente alla Compagnia Unica, di organizzarsi in imprese di sbarco/imbarco a tutti gli effetti.

A tale scopo è stato anche necessario sostenere le tariffe del traffico convenzionale con un intervento di 2.400 milioni a favore della Compagnia Unica portato a carico del Fondo Incremento Traffici.

Infine, quale spesa, sia pure prevista e prevedibile, ma non inserita nel preventivo 1990 per mancanza dei necessari presupposti legislativi, ha gravato sul risultato finanziario la spesa per il trattamento di fine rapporto degli 85 dipendenti, andati in prepensionamento il 1 dicembre 1990, a norma del D.L. 22 gennaio 1990 n.6, convertito in Legge 24 marzo 1990, n.58.

In termini di pura competenza, il risultato della gestione finanziaria dell'anno 1990 è illustrato dalla seguente tabella:

	PREVISIONI INIZIALI	ACCERTAMENTI/ IMPEGNI	DIFFERENZE
ENTRATE			
Correnti.....	91.751.000.000	91.040.394.928	- 710.605.072
Conto capitale.....	245.946.000.000	160.351.623.111	- 85.594.376.889
Partite di giro.....	58.500.000.000	45.779.951.598	- 12.720.048.402
<u>S O M M A</u>	396.197.000.000	297.171.969.637	- 99.025.030.363
SPESE			
Disavanzo al 31.12.89 .	14.332.000.000	14.331.859.014	- 140.986
Correnti.....	87.336.000.000	97.137.005.043	+ 9.801.005.043
Conto capitale.....	236.029.000.000	153.725.981.399	- 82.303.018.601
Partite di giro.....	58.500.000.000	45.779.951.598	- 12.720.048.402
<u>S O M M A</u>	396.197.000.000	310.974.797.054	85.222.202.946
RISULTATO DI COMPETENZA	0	- 13.802.827.417	- 13.802.827.417

I principali scostamenti del consuntivo in esame rispetto alle previsioni originarie sono stati causati più in particolare dai seguenti fattori:

ENTRATE

Correnti: - 711 mil.

Lo scostamento, non rilevante in sè, è l'effetto combinato di vari fattori di segno contrario. L'ottimo andamento del traffico petrolifero, che ha fatto segnare nel 1990 un record storico negli sbarchi di greggio al terminale della SIOT (26.413.969 tonn.) ha comportato un miglioramento di complessivi 831 milioni nelle entrate per tasse portuali e d'ancoraggio, rispetto alle già ottimistiche previsioni (anche se parte di tali entrate dovranno essere necessariamente ristornate al ricevitore del greggio quale premio per la rilevante attività acquisitiva). D'altro canto, sono venuti a mancare 1.140 milioni di contributi regionali, in quanto da un lato la Regione Autonoma Friuli - Venezia Giulia non ha potuto confermare l'aumento di un miliardo, già concesso nel 1989, del contributo ordinario, dall'altro ha potuto stanziare solo 1.060 milioni, rispetto ai 1.200 previsti, quale contributo a sostegno di attività promozionali.

Le entrate tariffarie hanno comportato uno scostamento in meno di soli 123 milioni, anche questo però dovuto, come si è accennato sopra, all'effetto combinato delle maggiori entrate per la non prevista movimentazione diretta di parte

del traffico convenzionale e delle conseguenti minori entrate per concessioni a terzi, diritti fissi e noleggi di aree, attrezzate o meno.

I proventi del servizio ferroviario sono stati fatturati e iscritti a bilancio a par convenzione scaduta il 31 dicembre 1989 e come tali risultano conformi alle previsioni; l'Ente Ferrovie, peraltro, si è dichiarato disposto, come di fatto è avvenuto, a corrispondere solo 5 miliardi sui 9.7 addebitatigli, in attesa dell'integrale rinnovo della convenzione con l'Ente. Anche questa circostanza ha contribuito a peggiorare notevolmente l'esposizione a breve nei confronti dell'Istituto cassiere.

Movimento di capitali: - 85.594 mil.

Parte dello scostamento è da attribuirsi a minori movimentazioni dei conti accesi presso la Banca d'Italia (cap.212: - 28.187 mil.) e a maggiori movimentazioni del conto anticipazione presso la Banca Nazionale del Lavoro (cap.271: + 33.426 mil.). Ma il grosso dello scostamento è dovuto essenzialmente al mancato impegno da parte dello Stato di fondi per il raddoppio del Molo VII, l'ampliamento della Riva Traiana, lo Scalo Legnami e per altre riparazioni e adattamenti di minore rilevanza, il tutto per complessivi 80 miliardi previsti al cap.221. Minori

accertamenti rispetto alle previsioni hanno pure fatto registrare i capp. 231/1 (-5.000 mil.) e 251/1 (- 6.000 mil.) per minori erogazioni, finalizzate ad opere e investimenti vari, rispettivamente da parte della Regione Friuli - Venezia Giulia e del Commissariato del Governo.

SPESE

Correnti: + 9.801 mil.

Lo scostamento delle spese correnti rispetto alle previsioni rappresenta gran parte del disavanzo realizzato nell'anno ed è costituito quasi integralmente dall'aumento del costo della Compagnia Unica (+ 9.115 milioni al cap. 131/1).

Sui motivi di tale aumento si è fatto più volte cenno in precedenza. Qui basterà solo aggiungere che nel corso dell'anno il costo della giornata fuori riserva del lavoratore portuale ha subito un progressivo aumento, passando dalle 265.000 lire della fine del 1989 alle 338.000 lire della fine del 1990, causando un maggior costo, solo a questo titolo, valutabile in circa 2,5 miliardi, e che una parte dei costi della Compagnia in riserva (relativi al traffico convenzionale) sono stati sostenuti direttamente dall'Ente, come già detto, nelle more che la programmata

ristrutturazione entrasse pienamente a regime.

Il costo del personale dipendente ha pure fatto registrare un limitato scostamento (+ 944 mil.) imputabile ai maggiori emolumenti variabili, al cui interno preponderanti sono risultati i compensi per lavoro straordinario e gli incentivi.

Le altre spese di gestione sono state tutte sostanzialmente contenute nei limiti degli stanziamenti, con la rilevante eccezione dei carburanti e lubrificanti, il cui costo ha risentito nella seconda metà dell'anno della incipiente crisi del Golfo Persico.

La spesa per gli oneri finanziari si è mantenuta al di sotto delle previsioni per complessivi 138 milioni, (nonostante la quasi costante esposizione finanziaria verificatasi nel corso dell'anno, che ha prodotto un costo per interessi passivi verso il cassiere di 503 milioni e verso i fornitori di 155 milioni), a causa del mancato incasso del mutuo di 14 miliardi stipulato a fine anno 1990 con la Banca Nazionale del Lavoro (incasso avvenuto solo nei primi mesi dell'anno in corso) e della diminuzione del prime rate bancario nel giugno 1990, che ha provocato un minor costo dei vari mutui a tasso variabile.

Il capitolo 181 - "Restituzione e rimborsi diversi" - ha superato lo stanziamento originario per complessivi 335 milioni a causa della necessità,

accertata in chiusura di anno, di ristornare integralmente alla SIOT la tassa portuale pagata sui quantitativi di traffico petrolifero sbarcati in eccedenza rispetto ai totali realizzati nell'anno precedente, secondo quanto deliberato a suo tempo dal Consiglio d'Amministrazione ed approvato dal Ministero vigilante (Cap.181/4: 771 mil, rispetto ai 190 stanziati).

Movimento di capitali: - 82.303 mil.

Il rilevante scostamento è da attribuirsi in gran parte alle medesime cause che hanno provocato gli analoghi scostamenti già analizzati nel corrispondente titolo delle entrate (- 90.792 per mancati contributi dello Stato, della Regione e del Commissariato del Governo per investimenti; - 28.187 per minori movimenti bancari sui conti della Banca d'Italia e + 33.426 per maggiori movimenti del conto anticipazione della B.N.L.).

La posta che ha realmente sbilanciato il movimento dei capitali per l'anno in esame e che dovrà, in mancanza di apposita contribuzione, essere finanziata mediante ulteriore indebitamento a lungo termine, è quella per il TFR degli 85 dipendenti andati in prepensionamento il 1 dicembre, che ha pesato sul conto finanziario dell'anno per complessivi 3.421 milioni.

I RESIDUI

La gestione dei residui assume una ridotta rilevanza rispetto al passato dovuta, come di seguito verrà dettagliato, sia al risultato della gestione nel suo complesso, che ai suoi singoli componenti.

Infatti il risultato della gestione dei residui registra un miglioramento di Lire 221.068.976.- rappresentato dalla somma algebrica delle variazioni in conto residui (minori residui attivi per Lire 754.051.971.-, maggiori residui attivi per Lire 695.910 e minori residui passivi per Lire 974.425.037.-).

Il risultato di amministrazione che al 31 dicembre 1989 registrava un disavanzo di Lire 14.331.859.014.-, risulta pertanto rettificato in Lire 14.110.790.038.-.

In particolare le variazioni nei residui attivi sono avvenute esclusivamente al titolo II° della parte corrente e riguardano annullamenti di fatture dovute ad errori o a sopravvenuta inesigibilità dei crediti commerciali.

Per quanto concerne le variazioni nei residui passivi si rileva che 751 milioni riguardano minori ristorni tariffari, 123 milioni effettive economie dovute ad autorizzazioni di spesa esuberanti rispetto alle effettive necessità e 100 milioni