

IL PERSONALEA) ORGANICI

Anche nel corso del 1991 la forza lavoro ha registrato una diminuzione, per effetto dei programmi di prepensionamento previsti per il triennio 1990/92 dalla legge 58/90 e dal decreto interministeriale 6 giugno 1990.

Con il collocamento in quiescenza delle 90 unità previste per il 1991, che si aggiungono al contingente di 85 unità del 1990, il programma complessivo è stato in gran parte realizzato; rispetto agli esercizi precedenti la consistenza numerica del personale dipendente registra il seguente andamento:

CATEGORIA	PIANTA	DIPENDENTI IN SERVIZIO AL 31 DICEMBRE		
	ORGANICA	1989	1990	1991
DIRIGENTI	7	7	7	7
QUADRI		34	31	32
IMPIEGATI	358	404	363	331
OPERAI	316	439	394	334
ASSIEME	681	884	795	704

Rispetto al 31 dicembre 1990 il numero dei dipendenti ha subito pertanto una riduzione superiore all'11%.

B) GESTIONE DEL PERSONALE

Sulla base dell'accordo 20 dicembre 1990 con il quale è stato definito il testo del Regolamento Unico Nazionale valido a decorrere dal 1° luglio 1988 e delle successive intese in sede locale, perfezionate con accordo 26 luglio 1991, in merito alle modifiche ed alle norme integrative ed aggiuntive derivanti da norme transitorie o da specificità locali già in atto, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato in data 3 ottobre 1991 il nuovo Regolamento per il personale dipendente, che è stato successivamente approvato dal Ministro della Marina Mercantile; con tale formale adempimento si è pertanto definitivamente conclusa la complessa vertenza del rinnovo contrattuale 1988-90 (c.d. VII piattaforma).

Quasi contestualmente a livello di contrattazione integrativa sono state concluse, in data 2.5.91, le intese per la disciplina del premio di produttività. Il confronto con le organizzazioni sindacali si è sviluppato anche in materia di ristrutturazione aziendale, per adeguare l'organizzazione in funzione tanto dell'avvenuta riduzione del personale quanto della trasformazione del ruolo dell'Ente nel comparto dei traffici convenzionali. In particolare con distinti accordi sindacali siglati in data 30.5.91 e 11.12.91 sono state concordate la struttura e l'organizzazione del lavoro della Divisione Ferroviaria e rispettivamente l'istituzio-

ne, le funzioni e l'organizzazione interna del Dipartimento Centro Servizi Operativi, che subentra ai terminali operativi N. 1 e N. 2 per i traffici convenzionali.

Gli effetti del collocamento anticipato in pensione di 90 unità lavorative nel corso del 1991, che si somma a quello di 85 unità intervenuto alla fine del 1990, si sono riflessi sulla gestione del personale dipendente; dall'esame dei dati più significativi si evidenzia il seguente andamento rispetto agli esercizi precedenti.

ORE MEDIE PRO-CAPITE PER ANNO	1989	1990	1991
LAVORATIVE	1.943	1.935	1.940
NON LAVORATE	470	483	440
LAVORO STRAORD./FLESSIBILITA	111	96	146
TOTALE ORE LAVORATE	1.584	1.548	1.646

Dall'esame comparativo dei dati soprariportati emerge che: le ore contrattuali non lavorate sono diminuite di circa il 9% rispetto al 1990; sia per una più limitata fruizione nel corso dell'anno delle ferie che segna una riduzione superiore al 7% rispetto al 1990, sia per l'aumento delle prestazioni di lavoro straordi-

nario e flessibilità, che in valori assoluti è pari al 26% rispetto al 1990, sia per un più contenuto, anche se non del tutto soddisfacente, andamento dell'assenteismo per malattia ed infortunio, il cui tasso complessivo si attesta sull'8,8% rispetto al 10,4% del 1990, con un miglioramento del 15% circa; in particolare, per quanto attiene la malattia si registra una diminuzione del 10% (media ora procapite annuo 103 rispetto alle 115 del 1990) mentre per l'infortunio si registra una diminuzione del 21% (media ora procapite annuo 67 rispetto alle 85 del 1990).

C) COSTI

Nessuna intesa a livello nazionale è intervenuta in materia di rinnovo del contratto del personale dipendente degli enti, già scaduto con il 31 dicembre 1990; analoga la situazione interessante i dirigenti, non essendo stata siglata nel corso dell'anno la prevista intesa per la modifica del trattamento economico con effetto dal 1° luglio.

La dinamica delle retribuzioni nel corso del 1991 rispetta pertanto esclusivamente situazioni di carattere locale, quali l'andamento occupazionale, il monte-ore di prestazioni straordinarie, la disciplina del premio di produttività, il riassetto delle posizioni del vertice aziendale nonché l'inquadramento professionale del personale dipendente.

In particolare il costo del personale presenta il seguente andamento rispetto agli esercizi precedenti.

IN MILIARDI DI LIRE

	1989	1990	1991
RETRIBUZIONI	34,0	35,0	32,1
ONERI SOCIALI	14,1	13,7	12,2
TOTALE	48,1	48,7	44,3

Tali dati non tengono conto della fiscalizzazione degli oneri sociali e degli altri rimborsi da parte degli istituti previdenziali; i suddetti importi, per complessivi 1.235 milioni, sono riportati in apposito capitolo delle entrate.

Rispetto alle previsioni iniziali pari a 45.563 milioni, successivamente ridotte con variazione di bilancio a 44.578 milioni in relazione all'accertato maggiore addensamento dei prepensionamenti nella parte iniziale dell'anno, il risultato finale a consuntivo pari a 44.340 milioni va valutato comunque in termini non negativi, tenuto anche conto del forte aumento delle prestazioni straordinarie, che ha determinato un incremento del costo pari a 800 milioni circa rispetto ai dati previsionali.

La spesa media per addetto, al netto della fiscalizzazione e degli altri rimborsi, risulta pari a 59,5 milioni per l'anno 1991; il costo effettivo, considerato anche l'incremento medio individuale di t.f.r., ammonta invece a 63,9 milioni circa.

COMPAGNIA UNICA LAVORATORI PORTUALI

Per quanto riguarda la Compagnia Portuale si può confermare che il programma relativo alla definizione del costo del Lavoro Portuale, (riserva e fuori riserva) per l'anno 1991, stabilito in sede di Consiglio del Lavoro, è stato sostanzialmente rispettato. Le condizioni sui cui si basava tale programma, oltre tener conto dei riflessi della forte esposizione economica della Compagnia per effetto delle passività pregresse (ammontanti al 31.12.1990 a 7,5 miliardi), erano le seguenti:

- Abbattimento delle spese generali dai 6 miliardi del 1990 ai 4,6 miliardi, mediante la ristrutturazione del quadro tecnico amministrativo e la compressione delle spese varie;
- Raggiungimento di un volume complessivo di giornate di lavoro, tra riserva e fuori riserva di 80 - 85 mila unità;
- Copertura totale delle giornate di Cassa Integrazione effettivamente usufruite;

- Intervento di contributi esterni (E.A.P.T., Regione Fondo Trieste, Fondo Benzina), a sostegno della gestione economica;
- Prepensionamento di 100 - 130 lavoratori portuali.

La realizzazione delle citate condizioni avrebbe consentito di mantenere invariato il costo del lavoro rispetto l'anno precedente (salvo l'adeguamento automatico del valore della contingenza), ed avrebbe agevolato di conseguenza qualsiasi manovra tariffaria atta al consolidamento del traffico esistente oltre all'acquisizione di nuovi contratti, specificamente nel settore delle merci convenzionali.

L'obiettivo finale, che doveva essere quello del pareggio di bilancio, sarebbe stato raggiunto se non fosse subentrata all'ultimo momento la necessità di far fronte alla copertura degli interessi sull'esposizione complessiva della Compagnia nei confronti dell'Ente, ammontanti a 637 milioni e che in fase di predisposizione di bilancio 1991 si era ritenuto possibile coprire con finanziamenti derivanti da F.I.T. (Fondo Incremento Traffici), come riportato nel verbale n° 9 del Consiglio del Lavoro Portuale in data 19/12/90. Tale fatto, non preventivato, ha

determinato una posta passiva di uguale importo che di conseguenza va a costituire il disavanzo per l'anno 1991.

Nel quadro complessivo dei recuperi economici, un fattore determinante è stata la riduzione delle spese generali, realizzata principalmente per effetto del trasferimento del costo di parte del quadro tecnico e di quello amministrativo (complessivamente 19 persone) dalla gestione C.U.L.P. a quella C.I.P., nonché la razionalizzazione delle spese varie e di manutenzione.

In tema di Cassa Integrazione Guadagni, si pone in evidenza che le giornate complessive risultano pari a 60.570 unità, che sono state tutte coperte a seguito dell'emanazione di un provvedimento ministeriale, resosi necessario in quanto la quota stabilita in precedenza dallo stesso Ministero, che era di 43.680 giornate, era già stata esaurita nel corso del mese di agosto.

Per quanto riguarda il provvedimento di riduzione degli organici attraverso il prepensionamento, durante l'anno sono stati posti in quiescenza solamente 91 lavoratori; di conseguenza al 31 dicembre 1991 l'organico della C.U.L.P.T. risultava composto da 655 lavoratori e da 24 addetti, con un'eccedenza di 361 unità rispetto all'organico prefissato dal Ministero.

La quota di spese iscritta nel bilancio di previsione dell'Ente,

relativa ai compensi da erogare alla C.U.L.P.T. per le prestazioni lavorative, era di 15.419 milioni; a consuntivo detta quota è risultata pari a 16.306 milioni (dato finale: 17.206 milioni da cui vanno dedotti 900 milioni erogati a titolo di sostegno tariffa). Tale importo corrisponde a 46.600 giornate di lavoro, superiori del 5,6% alle 44.000 giornate preventivate.

Nelle citate giornate risultano comprese quelle relative alle prestazione in mobilità nei settori operativi dell'Ente, che ammontano a 7.794 unità e ad un costo di 2.796 milioni; tali valori risultano inferiori del 21,5% rispetto all'anno 1990, nel quale sono state realizzate 9.926 giornate per un costo totale di 3.231 milioni.

L'ANDAMENTO FINANZIARIO

L'esercizio finanziario 1991 si è chiuso con un disavanzo d'amministrazione di Lire 2.448.399.662.-, che tiene conto del mutuo di 25,2 miliardi in corso di perfezionamento e già inserito fra i residui attivi.

L'obiettivo del pareggio finanziario non è stato centrato, principalmente a causa del mancato raggiungimento dei 145.000 teu da movimentarsi al Molo VII, fissati nel piano triennale 1991/93 quale condizione necessaria per il mantenimento dell'equilibrio finanziario. Tale mancato raggiungimento, da imputarsi in parte alla guerra del Golfo, che ha di fatto bloccato per un certo periodo gli scambi con l'area mediorientale e resi più complessi i transiti via Suez, ed in parte alle difficoltà derivanti dal conflitto interno alla ex Jugoslavia, ha comportato un minor fatturato nel settore containers di circa due miliardi che costituiscono da soli gran parte del disavanzo accertato; a questi si può aggiungere, quale ulteriore posta significativa del mancato pareggio, l'esborso di quasi 500 milioni oltre le previsioni, per il trattamento di fine rapporto erogato ai 90 dipendenti andati in prepensionamento nel corso dell'anno in esame.

Detto disavanzo d'amministrazione sarà peraltro, ripiananto mediante l'accensione di un mutuo del medesimo importo, le cui rate d'ammortamento verranno interamente portate a carico della Regione Friuli-Venezia Giulia, la quale è stata autorizzata dalla legge finanziaria 1992 (L.R. 5 febbraio 1992, n. 4) ad iscrivere nello stato di previsione della spesa un limite d'impegno di Lire 500 milioni per 10 anni a partire dal 1993 per la concessione, a titolo di concorso nelle spese di funzionamento e ad integrazione del contributo ordinario, di un ulteriore contributo straordinario per la copertura integrale degli oneri derivanti dal mutuo suddetto.

Il risultato dalla gestione finanziaria dell'anno 1991 è illustrato dalla seguente tabella, nella quale si evidenzia, oltre agli scostamenti fra accertamenti/impegni e le previsioni definitive della gestione di competenza, anche il saldo positivo delle varie rettifiche intervenute nel conto dei residui.

	PREVISIONI INIZIALI	PREVISIONI DEFINITIVE	ACCERTAMENTI/ IMPEGNI	DIFFERENZE
ENTRATE				
CORRENTI	88.379.000.000	90.338.000.000	92.157.974.249	1.819.974.249
CONTO CAPITALE	221.070.000.000	247.438.000.000	209.386.307.272	-38.051.692.728
PARTITE DI GIRO	46.000.000.000	46.000.000.000	44.503.082.335	-1.496.917.665
SOMMA	355.449.000.000	383.776.000.000	346.047.363.856	-37.728.636.144
SPESE				
DISAVANZO AL 31.12.90	14.794.000.000	13.582.000.000	12.816.789.353	-765.210.647
CORRENTI	92.455.000.000	95.714.000.000	99.514.205.482	3.800.205.482
CONTO CAPITALE	202.200.000.000	228.480.000.000	191.661.686.348	-36.818.313.652
PARTITE DI GIRO	46.000.000.000	46.000.000.000	44.503.082.335	-1.496.917.665
SOMMA	355.449.000.000	383.776.000.000	348.495.763.518	-35.280.236.482
RISULTATO DI AMMINISTRAZIONE	0	0	-2.148.399.662	-2.148.399.662

Si illustrano qui di seguito, in particolare, le cause principali degli scostamenti registrati nel consuntivo in parola rispetto alle previsioni assestate.

ENTRATE

Correnti: + 1.820 mil.

Lo scostamento positivo nelle entrate correnti è l'effetto combinato di vari fattori di segno contrario. Fra quelli positivi, bisogna ricordare il buon andamento delle tasse portuali (+ 238 milioni cap. 108), principalmente per l'ulteriore miglioramento del traffico petrolifero, nonché l'accertamento di due contributi straordinari, concessi dalla Camera di Commercio di Trieste (+ 1.500 mil., cap. 131) e del Commissariato del Governo (+ 1.000 mil. cap. 132) e finalizzati al Fondo incremento traffici portuali (e conseguentemente impegnati al cap. 181/3 delle spese). Occorre menzionare anche il buon andamento delle entrate derivanti dai canoni di locazione (+ 90 mil. al Cap. 151) e dai canoni di concessione demaniale (+ 813 mil. al cap. 152) - Fra i fattori di segno negativo, si annoverano una minore contribuzione regionale per sostegno e promozione dei traffici (- 300 mil. al cap.

111/5) e minori entrate tariffarie per complessivi 1.337 mil. alla cat. I^a del titolo II. Anche quest'ultimo minor accertamento è l'effetto combinato del buon risultato del magazzinaggio (+ 1.338 mil. al cap. 144), e del mancato raggiungimento degli obiettivi di traffico nel settore specializzato (- 2.467 mil. al cap. 141) e di adeguamenti tariffari nel settore convenzionale (- 441 mil. al Cap. 145). Il gettito della convenzione ferroviaria, nonostante il radicale rinnovo intervenuto nel corso dell'anno, si è mantenuto sostanzialmente nell'ambito delle previsioni.

Movimento di capitali: - 38.052 mil.

Lo scostamento è da attribuirsi principalmente ai minori movimenti bancari intervenuti sui conti intrattenuti presso la Banca d'Italia (- 34.472 mil. al cap. 212), in relazione anche ai minori finanziamenti affluiti sul cap. 221 e provenienti dal Ministero dei Lavori Pubblici : - 17.915 mil.

I 46.485 mil. accertati al cap. 221 sono composti da 31.485 mil., provenienti dall'ANAS e destinati al collegamento viario Riva Traiana - Molo VII, e da 15.000 mil. destinati all'acquisto delle nuove gru Reggiane al Molo VII.

Si evidenzia un minor accertamento di 6.000 mil. al cap. 251/1 per fondi commissariali destinati ad investimenti, rispetto ai 10.000 mil. preventivati.

Si è accertato, infine, al cap. 261 il credito di Lire 25.200 mil. derivante dalla stipulazione con la Banca Nazionale del Lavoro del contratto di mutuo, destinato a sopperire allo squilibrio finanziario dell'anno 1991, firmato negli ultimi giorni dell'anno stesso.

SPESE

Correnti: + 3.800 mil.

Gli oneri per il personale in servizio (44.335 mil., cat. II) hanno sostanzialmente rispettato la previsione complessiva (- 243 mil.), in quanto la maggior spesa per emolumenti variabili è stata compensata da un corrispondente risparmio sugli emolumenti fissi.

Le spese di funzionamento (Cat. IV) hanno superato le previsioni per l'importo di Lire 1.751 milioni, che corrisponde sostanzialmente al maggior costo della CULP (+ 1.787 mil. al cap. 131/1). L'altra posta che ha notevolmente superato lo stanziamento è quella relativa alle manutenzioni/riparazioni a carico del bilancio dell'Ente (cap. 132/1: + 1.048 mil.), a causa sia della decurtazione subita nel corso dell'anno dei fondi regionali, parte dei quali veniva utilizzata per

manutenzioni straordinarie su impianti ed edifici, sia della sempre più elevata concentrazione di tecnologia al Molo VII, i cui costi di manutenzione sono difficilmente preventivabili con esattezza, sia infine per la crescente vetustà degli altri impianti. Detto supero, peraltro, è stato ampiamente compensato dal risparmio realizzato nel cap. 145 per pulizia uffici, aree e specchi acquei (- 1.052 mil.), per effetto della nuova convenzione per la pulizia delle aree portuali, stipulata a seguito della gara effettuata a metà anno.

Gli oneri finanziari, nonostante la forte esposizione verso l'Istituto Cassiere, sono stati complessivamente contenuti all'interno delle previsioni, sia per effetto del calo dei tassi sui mutui a tasso variabile, sia per effetto dello spostamento al 30 giugno della liquidazione della prima tranche d'interessi di preammortamento sul mutuo di 14 mld. stipulato con la BNL alla fine del 1990 a ripiano della gestione 1989, spostamento che ha consentito un minor esborso di Lire 1.251 mil. rispetto alle previsioni formulate prima della stipula del contratto definitivo.

L'importo di Lire 461 mil. impegnato nel cap. 171 : "Imposte, tasse e tributi vari" comprende anche l'INVIM decennale liquidata in dicembre e l'imposta sostitutiva del 16% sul saldo attivo della rivalutazione obbligatoria dei beni