

spondenti centri di costo e centri di entrata, al fine di evidenziare i singoli saldi (positivi e o negativi).

TABELLA n.3

INCIDENZA PERCENTUALE DEL COSTO DEL PERSONALE

(in milioni di lire)

	1995	%	1996	%	1997	%	1998	%
Costo del personale	19.181		20.277		(a) 17.458		(a) 13.307	
Entrate correnti	35.932	53,4	42.647	47,5	41.333	42,2	36.468	36,5
Spese correnti	25.930	74,0	30.496	66,5	32.280	54,1	30.170	44,1
Spese di gestione	6.816	281,4	7.961	254,7	8.654	201,7	10.382	128,2
Proventi servizi porti	19.852	96,6	19.524	103,9	12.625	138,3	10.353	128,5

Nella presente sede la valutazione complessiva delle spese per beni e servizi porta ad evidenziare - come emerge dalla tabella n. 4 - un incremento da 6,8 a 7,9 miliardi nel 1996, a 8,6 miliardi nel 1997 e a 10,4 miliardi circa nel 1998²⁹, nel quale il totale delle spese correnti ha registrato una flessione.

Anche l'incidenza sul totale delle entrate correnti costituisce un'aliquota tendenzialmente stabilite nel primo biennio, attestatasi poco sotto il 20% nel 1996 e poco sopra nel 1997, mentre si è incrementata di circa 8 punti percen-

²⁹ L'incremento di 1,1 miliardi del 1996 e quello di 0,7 miliardi del 1997 si ricollegano in particolare, quanto al primo anno, all'aumento di 872 milioni delle utenze e di 280 milioni per manutenzioni e per il 1997 essenzialmente al compenso di 1,3 miliardi riconosciuto alla FER-PORT s.r.l. dall'1 luglio 1997 quale corrispettivo per la gestione del servizio manovra carri ferroviari nell'ambito portuale, (cfr. paragrafo 5.6), compenso non integralmente fronteggiato con la riduzione di altre spese per acquisto di beni e servizi. L'incremento di 1,7 miliardi nel 1998 risulta prevalentemente dalla nuova spesa derivante dal corrispettivo per la gestione del servizio di pulizia nell'ambito del porto corrisposto alla SEPN spa a decorrere dal 1 luglio 1998 per 687 milioni (cfr. paragrafo 5.5.), dall'istituzione di un fondo progettazioni (800 milioni) nell'ambito delle spese per consulenze (cap. 19) e dall'incremento di 330 milioni delle spese promozionali.

tuali nel 1998 a motivo della riduzione delle entrate correnti e dell'incremento delle stesse spese per acquisto di beni e servizi.

Il rapporto da ultimo con le entrate da servizi portuali evidenzia il ridimensionamento dell'attività imprenditoriale dell'Ente nel 1997 e nel 1998, anni in cui le entrate si sono ridotte, rispettivamente del 35,3% e del 18% - a fronte del cennato incremento delle spese in esame - derivandone la esposta (nella tabella n. 4) espansione della aliquota dal 40,78% al 68,55% nel 1997 e alla sostanziale equivalenza nel 1998.

Pur con siffatta contrazione, i 12,6 miliardi (1997) e i 10,35 miliardi (1998) di entrata per servizi portuali costituiscono una grave anomalia, dopo quattro anni dall'entrata in vigore della legge di riordino, che ha affidato la gestione dei porti ai privati, riservando alle istituzioni pubbliche soltanto funzioni di indirizzo, coordinamento, programmazione, controllo e promozione delle operazioni portuali e delle attività commerciali e industriali, che i privati esplicano nei porti.

Nel quadro della disaggregazione delle spese per beni e servizi, le spese per consulenze hanno registrato un ridimensionamento nel primo biennio (dai 720,6 milioni del 1995 sono passate a 667,4 milioni nel 1996 e a 555,3 milioni nel 1997), ma si è registrato, come già anticipato, un'impennata nel 1998, derivante dell'istituzione del fondo progettazioni sul cui utilizzo si segnala all'Ente l'esigenza che esso sia finalizzato ad obiettivi e realistiche finalità istituzionali. Dal consuntivo risultano impegnati 800 milioni, ma trattasi solo di accantonamenti che si è ritenuto effettuare in relazione alle progettazioni da commissionare per l'utilizzo dei fondi stanziati con l'art. 9, c. 1 della legge n. 413/1998 (cfr. paragr. 2.4.).

Tra le spese promozionali poi (55,3 milioni nel 1996 e 108 milioni nel 1997) va segnalata quella relativa alla partecipazione dell'Autorità al progetto "Terra", proposto dall'Amministrazione provinciale di Napoli e diretto ad approfondire una visione europea dei problemi connessi alla pianificazione e alla gestione integrata delle zone costiere in vista della ricerca di soluzioni comuni; il progetto è stato cofinanziato dall'Unione Europea con una spesa di 2,83 milioni di Ecu (208.000 è la quota a carico dell'Autorità).

Vanno altresì ricordate la presenza del Presidente dell'Ente nella delegazione dei rappresentanti dei porti italiani, guidata dal Ministro dei trasporti e della navigazione in visita nei paesi asiatici e la conseguente ospitalità a Napoli offerta dall'Ente ad una delegazione del Governo della Repubblica popolare cinese.

TABELLA n.4

INCIDENZA PERCENTUALE DEL COSTO DEI BENI DI CONSUMO E DEI SERVIZI
(in milioni di lire)

	1995	%	1996	%	1997	%	1998	%
Costo beni e servizi	6.816		7.961		8.654		10.382	
Spese correnti	25.930	26,29	30.496	26,11	32.280	26,81	30.170	34,41
Entrate correnti	35.932	18,97	42.647	18,67	41.333	20,94	36.468	28,47
Entrate servizi portuali	19.852	34,33	19.524	40,78	12.625	68,55	10.353	100,28

Nel 1998 la partecipazione a mostre e convegni è stata più accentuata (246 milioni): vanno ricordate al riguardo le partecipazioni: alla Seatrade Cruise Shipping di Miami con un proprio stand; alla mostra logistica italiana "China Transpo 1998" di Pechino, con uno stand in collaborazione con gli operatori del settore; alla "Intermodal 98" di Rotterdam.

Ovviamente, la ricaduta di tali spese - dirette a stimolare l'attenzione e gli interessi dei cennati qualificati ambienti sull'attività dell'Ente e sulle opportunità di avvalersi dello scalo napoletano - comporta di norma tempi medio-lunghi.

Ove si consideri, in conclusione, che la promozione costituisce a mente dell'art. 6 della legge di riordino uno degli essenziali compiti delle autorità portuali, i cennati importi di 55,3 milioni e di 108 milioni, costituiscono, rispettivamente per gli anni 1996 e 1997 solo lo 0,18% e lo 0,33% delle spese correnti, aliquota questa che l'Ente dovrebbe aver cura di aumentare, sia pure gradualmente, come ha iniziato con il 1998 (ai 246 milioni innanzi indicati vanno aggiunti 128 milioni per spese promozionali in genere), programmando proficue specifiche azioni, previa adeguata valutazione sotto il profilo dei costi e dei benefici.

4. Il sistema dei controlli

4.1. Il controllo del collegio dei revisori dei conti.

Nel triennio in esame il collegio ha ritenuto in sede di verifica trimestrale di cassa, non disgiunta dal riscontro - a campione - degli atti di gestione e dall'accertamento della regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili, di riferire al Ministro vigilante su taluni aspetti singolari della condotta gestoria dell'Ente.

In particolare il collegio si è opportunamente soffermato sull'esigenza non solo del sollecito affidamento in concessione, mediante gara, del servizio di ritiro dei rifiuti a bordo delle navi (che continua ad essere gestito in regime di autorizzazione ex art. 68 del codice della navigazione), ma anche dell'attuazione delle istruzioni relative agli adempimenti connessi all'introduzione dell'EURO (elaborazione di un programma operativo da inviare al Ministero del tesoro e nomina di un responsabile per l'attuazione di detto programma).

Ciò che più rileva è che il collegio dei revisori ha sollecitato l'Ente alla dismissione completa delle attività operative, essendo da tempo scaduto il termine di "sei mesi" improrogabili, introdotto nell'art. 20 della legge di riordino con l'art. 2 del D.L. n. 535/1996, convertito nella legge n. 647/1996.

Costituisce poi indicazione di massimo rilievo quella contenuta nella relazione al consuntivo 1997, con la quale è stato raccomandato che "il bilancio, attraverso specifiche note illustrative, venga riclassificato per centri di servizio al fine di verificarne la redditività e l'efficienza"; tale argomento è affrontato nel successivo paragrafo 6.1 del presente referto, cui si fa rinvio.

Le tematiche particolarmente seguite attengono al personale e in special modo oltre che ai prepensionamenti incentivati - in relazione ai connessi oneri a

carico dell'Ente - specialmente alla attribuzione di livelli superiori e alla connessa definizione del contenzioso con il personale.

A tale ultimo riguardo il Collegio - come già anticipato - ha ritenuto di informare la competente Procura regionale di questa Corte (nota del 12.XI.1998) dell'avvenuta conciliazione di varie vertenze, ad opera del Presidente, di dubbia ammissibilità, dalla quale sono derivati oneri a carico dell'Ente per 216,8 milioni (personale collocato a riposo) e per 185 milioni circa (personale in servizio).

Si fa riserva di tenere informato il Parlamento in ordine agli sviluppi che saranno assunti dall'eventuale formale attivazione del cennato contenzioso.

Non va poi tralasciata l'altra delicata tematica segnalata dal Collegio in esame, vertente sui ritardi in ordine alla determinazione da parte dell'Ente dell'organico della Segreteria tecnico-operativa, peraltro solo di recente definito - come già anticipato - con l'approvazione della delibera in data 14 aprile 1999.

Alle riunioni del Comitato portuale ha assicurato la propria presenza il Presidente del Collegio, che ha formulato specifiche puntualizzazioni in ordine ai profili contabili di talune deliberazioni proposte ed ha corrisposto alle richieste di chiarimenti sul versante del controllo contabile dalla legge affidato allo stesso Collegio.

Pur nell'assenza di specifica disposizione di legge, l'organo in esame ha opportunamente redatto apposita relazione in ordine non solo al conto consuntivo - come stabilito testualmente dalla norma - ma altresì a quello preventivo.

4.2. La vigilanza ministeriale

Meritano adesione le innovazioni legislative intervenute in tema di approvazione ministeriale di taluni atti emanati dalle autorità portuali.

Opportunamente è stato soppresso tale tipo di controllo in ordine alle concessioni emanate da detti enti per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale, nonchè per la fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali dei servizi di interesse generale³⁰: costituisce sufficiente elemento di garanzia infatti la previsione per la quale le indicate concessioni sono assentite previa gara pubblica; rileva poi specialmente il fatto che tali provvedimenti costituiscono il sistema normale previsto dalla legge per ottemperare a specifici obiettivi, il cui perseguimento è dettato testualmente dalla legge di riordino (art. 6, c. 1 L. n. 84/1994) come uno dei normali compiti delle autorità portuali.

Va condivisa pure la disposizione - in senso contrario - relativa alla approvazione ministeriale delle delibere di costituzione o di partecipazione delle autorità portuali a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali³¹: come già anticipato nel paragrafo 2.2., questa Sezione³² aveva ritenuto precluso - sulla base della disciplina recata dalla legge di riordino - alle autorità portuali tale potere; il legislatore successivamente ha inteso riconoscerlo, circondandone però l'esercizio con puntuali garanzie (l'approvazione ministeriale), nella prospettiva di prevenire pesanti ricadute sulle finanze statali, come quelle che avevano connotato le fallimentari partecipazioni societarie poste in essere dai pregressi enti portuali.

L'integrazione legislativa intervenuta in tema di approvazione merita adesione anche in ordine alla tematica relativa al regolamento di contabilità.

Come noto, l'art. 6, c. 3 della legge di riordino ha stabilito che la gestione patrimoniale e finanziaria delle autorità portuali è disciplinata da un regolamen-

³⁰ Art. 8 bis, lett. i) del D.L. n. 457/97 (L. n. 30/1998)

³¹ Art. 8 bis lett. h) del D.L. n. 457/1997 (L. n. 30/1998)

³² Cfr. det. n. 9 del 21 marzo 1997 e n. 29 del 4 luglio 1997

to di contabilità "approvato" dal Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro.

Come auspicato da questa Sezione nel precedente referto, il problema relativo all'esatto significato del termine "approvato" ha poi avuto soluzione in sede di parere del Consiglio di Stato³³ sul testo del regolamento predisposto - ai sensi dell'art. 17, della legge n. 400/1988 - dai predetti Ministeri.

E' stato ivi chiarito che la corretta interpretazione del disposto di cui all'art. 6, c. 3 comporta la conseguenza che le singole autorità portuali deliberano il proprio regolamento di contabilità, che viene poi sottoposto all'approvazione del Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro; detti Ministri, perciò - secondo il Consiglio di Stato - non sono competenti all'emanazione del testo regolamentare, ma, al limite, a predisporre solo uno schema -tipo di regolamento, allo scopo di assicurare l'uniformità nel controllo ministeriale dei vari testi regolamentari e indirettamente dell'azione delle varie autorità portuali.

La esposta soluzione ha trovato conferma nell'art. 8 bis del più volte citato D.L. n. 457/97 avendo quivi il legislatore colmata la lacuna - già evidenziata da questa Sezione nel precedente referto³⁴ - relativa all'inesistenza nell'elencazione (art. 9, c. 3 L. n. 84/1994) delle più rilevanti deliberazioni del comitato portuale di quella concernente il regolamento di contabilità.

Successivamente alla cennata pronuncia consultiva il Comitato portuale aveva deliberato il testo del regolamento di contabilità, che ha riportato l'approvazione - condizionata a talune integrazioni - solo in data 30 ottobre 1998.

Il Ministero vigilante - da parte sua - con nota del 10.XI.1998 ha segnalato all'Ente l'esigenza di trasmettere a questa Corte il testo definitivo - risultante

³³ Sez. Cons. Atti Normativi, n. 9 del 27 agosto 1997

³⁴ Detta lacuna costituiva uno degli argomenti utilizzati in favore della competenza ministeriale all'emanazione - e non all'approvazione - del regolamento in esame.

dall'integrazione indicata in sede di approvazione ministeriale - che è di recente pervenuto, (1 giugno 1999), dopo la definitiva deliberazione del Comitato (25 marzo 1999).

Il rinvio (dal dicembre 1998 al maggio 1999) era stato motivato con l'opportunità di aderire alla conforme sollecitazione rivolta dall'Assoporti ai vari enti portuali, stante la ravvisata esigenza di approfondimenti relativi alle condizioni poste dai ministeri competenti all'approvazione dei vari testi regolamentari deliberati dalle autorità portuali.

L'Amministrazione vigilante, da parte sua, aveva di recente segnalato l'urgenza del recepimento di dette modifiche ed integrazioni³⁵, significando, ad ogni modo, che il testo regolamentare dovesse "ritenersi operante nel corrente esercizio 1999", onde "il bilancio consuntivo 1998 dovrà essere predisposto tenendo conto delle integrazioni richieste (in particolare, specifica in sottocapitoli dell'entità dei compensi corrisposti agli organi di amministrazione e di controllo nonchè delle spese di pubblicità").

Sul punto si rinvia alle considerazioni svolte nel successivo paragrafo 6.2.

4.3. Il controllo della Corte dei conti

Come già anticipato nel paragrafo 2.2., fino al 28 febbraio 1998 la Corte ai sensi dell'art. 6, c. 4 della legge di riordino, ha esercitato "il controllo di legittimità sulla gestione dell'autorità portuale con le modalità previste dagli articoli 4, 7, 8, 9 e 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259"; in forza di detto ultimo art. 12, perciò, alle riunioni degli organi collegiali ha assistito un magistrato della Corte dei conti, all'uopo delegato dalla Sezione.

³⁵ Cfr. nota n. 5190206 del 3 marzo 1999.

Con la legge di conversione n. 30 del 1998 del D.L. n. 457/97 è stato disposto all'art. 8 bis che "il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti".

La mancanza nel nuovo testo normativo di un richiamo della citata legge n. 259/1958 ha posto il problema dell'individuazione della esatta intenzione del legislatore nel confermare - ma con formulazione nuova - l'assoggettamento delle autorità portuali al controllo della Corte dei conti.

A tale indagine ermeneutica ha provveduto questa Sezione con l'allegata determinazione n. 21 del 20 marzo 1998, nella quale in sintesi sono state ritenute decisive, per un verso, la specifica natura di detta legge n. 259/1958 - che attua l'art. 100, c. 2 della Costituzione - e, per altro verso, l'acquisizione da parte delle autorità portuali dei canoni di concessione delle aree demaniali marittime, nonché del gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate (art. 13 L. n. 84/1994), venendo perciò a concretizzarsi una contribuzione in via ordinaria, prevista dalla legge n. 259/1958 quale presupposto del generale controllo della Corte dei conti sugli enti.

Questa Sezione ha perciò interpretato la nuova disposizione nel senso che il controllo deve essere effettuato a consuntivo sul rendiconto ai sensi dell'art. 2 della L. n. 259 e non più mediante la presenza di un proprio magistrato alle riunioni degli organi collegiali degli enti, come stabilito nell'art. 12 di detta legge in ordine ai casi in cui sussista un apporto dello Stato al patrimonio degli enti in capitale o in servizi o in beni ovvero mediante concessione di garanzia finanziaria.

5. Gli andamenti gestori istituzionali

5.1. I risultati complessivi

Nel proseguire la metodologia adottata dalla Corte nell'ultimo referto, si premettono le risultanze economiche dell'Ente nel biennio 1996-1998, di segno positivo (rispettivamente, 14,34 miliardi, 5,3 miliardi e 3,78 miliardi), sottolineando che l'analisi della contabilità economica sarà effettuata nel successivo paragrafo 6.6.

Nella presente sede i cennati saldi economici sono oggetto di disaggregazione extra-contabile in vari centri di responsabilità (o di servizio), finalizzata alla individuazione delle risultanze gestorie dei singoli grandi aggregati dell'attività dell'Ente, considerati, perciò, sia come centri d'entrata che come centri di costo.

A motivo della persistenza nel triennio in esame di una residua attività imprenditoriale i settori sottoposti ad analisi nei quali si compendia la gestione corrente dell'Ente sono a carattere sia pubblicistico (si vedano l'amministrazione generale e il lavoro portuale) sia operativo (si pensi in particolare alla gestione dei mezzi meccanici).

L'unita tabella n. 5 offre relativamente a ciascuno degli indicati centri di responsabilità un quadro di sintesi che consente, pur nel segno positivo delle risultanze economiche complessive (gli avanzi economici registratisi in ciascuno dei tre anni) la verifica dei risultati raggiunti nei vari centri di responsabilità e perciò l'evidenziazione sia di quelli nei quali l'Ente ha realizzato profitti sia di quelli nei quali sono emerse perdite.

Complessivamente le risultanze finali dei singoli centri hanno mantenuto lo stesso segno (positivo o negativo) registratosi negli anni precedenti, con la eccezione del servizio passeggeri (stazione marittima), passato da -244 milioni

TABELLA n. 5

SINTESI DEI RISULTATI COMPLESSIVI

(in milioni di lire)

SETTORE OPERATIVO	1995			1996			1997			1998		
	entrate	spese	saldo	entrate	spese	saldo	entrate	spese	saldo	entrate	spese	saldo
Amm. generale (1)	15.648	10.751	4.897	29.057	14.200	14.857	22.517	14.020	8.497	21.472	14.889	6.583
Mezzi meccanici	5.064	10.319	-5.255	4.260	8.811	-4.551	2.601	7.762	-5.161	901	4.368	-3.467
Acquedotto	8.553	4.422	4.131	9.038	5.587	3.451	7.959	5.075	2.884	7.135	4.419	2.716
Gestione aree	1.772	2.732	-960	2.096	3.435	-1.339	2.103	2.960	-857	4.261	6.117	-1.856
Manovre ferroviarie	4.433	2.184	2.249	4.741	1.944	2.797	3.717	3.713	4	3.501	3.643	-142
Uff. lavoro port.le	404	1.084	-680	574	1.203	-629	647	1.229	-582	947	1.415	-468
Staz. marittima	776	1.413	-637	1.339	1.583	-244	1.982	1.442	540	2.168	1.751	417
TOTALE	36.650	32.905	3.745	51.105	36.763	14.342	41.526	36.201	5.325	40.385	36.602	3.783

1) Le entrate sono comprensive delle sopravvenienze attive

a 540 milioni nel 1997 e a 417 milioni nel 1998 e, all'opposto, del servizio manovre ferroviarie, tradizionalmente attivo, passato a -142 milioni nel 1998.

Il quadro di sintesi di cui alla tabella n. 5 è affiancato da un prospetto disarticolato (cfr. tab. n. 6) nel quale di ogni centro di responsabilità sono indicate le varie entrate e i vari costi giustificativi dei saldi (esposti in sintesi nella tab. n. 5).

Mette conto poi sottolineare che l'articolazione dei cennati grandi aggregati dovrebbe in avvenire modellarsi in stretta aderenza ai connotati essenzialmente pubblicistici assunti dalle istituzioni portuali come disciplinate dalla legge di riordino e in tale prospettiva un utile contributo avrebbe potuto offrire la stessa struttura dei bilanci dell'Ente prevista nel regolamento di contabilità, come non si mancherà di puntualizzare nel successivo paragrafo 6.1., cui si fa rinvio (del resto va ricordata la conforme segnalazione contenuta nella relazione al consuntivo 1997 del collegio dei revisori dei conti, come già anticipato nel precedente paragrafo 4.1.).

5.2. L'amministrazione generale

L'andamento positivo del centro di responsabilità in esame - cfr. tab. 6 - in ciascuno dei tre anni va esaminato in relazione ai principali sub-comparti nei quali si articola l'amministrazione generale; sotto il profilo dimensionale le entrate e le spese complessive registrano le aliquote più consistenti dei corrispondenti totali dei vari centri di responsabilità (e quindi dell'avanzo economico), risultanti, rispettivamente, per le entrate il 56,8% (1996), il 54,2% (1997) e il 53,1% (1998), nonchè per i costi il 38,6% (1996) e il 38,7% (1997) e il 40,6% (1998).

ANALISI FUNZIONALE DEGLI ANDAMENTI GESTORI CORRENTI

TABELLA n.6

(in milioni di lire)

ENTRATE

Classificazione economica		Amm/ve generale	Mezzi meccanici	Servizio idrico	Gestione aree portuali	Manovre ferroviarie	Lavoro portuale	Stazione marittima
Prestazioni	95	1.323,3	4.237,4	8.552,9		4.433,3		161,1
	96	1.091,9	3.585,3	9.037,9		4.741,2		775,1
	97	1.011,2	294,1	7.958,7		3.000,0		29,9
	98	544,9	13,4	7.134,9		2.163,1		
Tasse, canoni e diritti port.	95	8.133,7	827,0				360,0	580,0
	96	13.751,4	179,5				557,9	563,8
	97	13.383,6	21,9				646,3	1.431,1
	98	9374,2			2.348,8		931,1	1.637,9
Contributi	95	3.080,0			1.468,2			
	96	972,0			1.418,2			
	97	3.684,0			1.418,2			
	98	6.171,2			1.418,2			
Rimborsi	95	1.848,2			303,4		44,3	34,6
	96	331,7	495,5		678,0		16,0	0,4
	97	2.632,2	2.285,4		684,6	716,7	0,3	521,2
	98	633,3	888,0		496,1	1.338,3	16,3	531,0
Interessi e proventi vari	95	544,8						
	96	1.004,4						
	97	1.633,7						
	98	829,3						
TOTALE ENTRATE	95	14.930,0	5.064,4	8.552,9	1.771,6	4.433,3	404,3	775,7
	96	17.151,4	4.260,3	9.037,9	2.096,2	4.741,2	573,9	1.339,3
	97	22.324,7	2.601,4	7.958,7	2.102,8	3.716,7	646,6	1.982,2
	98	17.552,9	901,4	7.134,9	4.261,1	3.501,4	947,4	2.168,9
Sopravven. attive	95	717,7						
	96	11.905,7						
	97	192,5						
	98	3.918,1						
Totale spese	95	10.750,9	10.319,1	4.421,8	2.731,6	2.184,4	1.084,1	1.413,2
	96	14.199,8	8.811,1	5.587,2	3.435,3	1.944,2	1.203,0	1.583,1
	97	14.020,3	7.762,2	5.074,6	2.960,0	3.712,7	1.229,4	1.442,0
	98	14.888,9	4.367,8	4.419,0	6.117,3	3.643,2	1.414,7	1.751,3
Eccedenze attive	95	4.896,8		4.131,1		2.248,9		
	96	14.857,3		3.450,7		2.797,0		
	97	8.496,9		2.884,1		4,0		540,2
	98	6.583,1		2.715,9				417,6
Disavanzo di gestione	95		-5.254,7		-960,0		-679,8	-637,5
	96		-4.550,8		-1.339,1		-629,1	-243,8
	97		-5.160,8		-857,2		-582,8	
	98		-3.466,4		-1.856,2		-467,3	

SPESE

Classificazione economica (NB)		Amm/ve generale	Mezzi meccanici	Servizio idrico	Gestione aree portuali	Manovre ferroviarie	Lavoro portuale	Stazione marittima
237-223-210-131		88-68-64-40	53-60-58-23	19-21-21-18	30-29-26-8	25-22-20-13	13-13-13-17	9-10-8-12
Oneri di personale diretti e riflessi	95	5.613,3	5.064,5	1.388,0	1.842,9	1.614,8	987,4	723,8
	96	6.514,1	5.157,8	1.617,2	2.043,7	1.686,2	1.125,7	862,3
	97	6.625,4	5.175,8	1.648,6	1.909,3	1.704,6	1.137,5	732,2
	98	4.833,5	3.785,1	1.635,3	1.331,1	1.465,9	1.112,5	946,2
Organi istituzionali	95	463,6						
	96	414,3						
	97	315,5						
	98	576,6						
Spese generali	95	1.459,2						
	96	1.439,7						
	97	1.375,6						
	98	2.775,3					181,8	
Spese di esercizio	95	451,6	918,4	2.862,9	567,4	74,9	5,4	529,7
	96	466,9	763,7	3.569,7	1.132,5	68,2	3,3	581
	97	608,1	244,8	3.280,9	757,8	1.896,2	6,0	603,5
	98	575,9	129,5	2.646,3	1.431,7	2.100,8	20,4	673,9
Tributi	95	331,9						
	96	2.500,0						
	97	3.770,0						
	98	3.528,1						
Poste correttive	95	1.105,9						
	96	547,3						
	97	486,0						
	98	307,7						
Interessi passivi	95	68,4						
	96	27,1						
	97	2,5						
	98	2,1						
TOTALE SPESE	95	9.493,9	5.922,9	4.248,9	2.410,3	1.689,7	1.154,6	1.253,5
	96	11.910,0	5.921,5	5.186,9	3.176,2	1.754,4	1.129,0	1.443,3
	97	13.183,1	5.420,6	4.929,5	2.667,1	3.600,8	1.143,5	1.335,7
	98	12.699,2	3.924,6	4.281,6	2.762,8	3.566,7	1.314,7	1.620,1
Minusvalenze	95	335,2						
	96	1.710,8						
	97	333,9						
	98	1.816,6						
Scarto cartelle	95	105,0						
Rischi su crediti	96	96,2						
	97	64,1						
	98	61,2						
Accantonamento TFR	95	753,2	453,6	162,6	256,8	214,0	111,3	77,0
	96	387,3	341,7	119,6	165,2	125,3	74,0	57,0
	97	358,1	324,5	117,5	145,5	111,9	72,7	44,8
	98	235,3	135,4	105,9	47,1	78,5	100,0	70,7
Accantonamento Fondo ammort.	95	63,6	3.942,6	10,3	64,5	280,7		82,7
	96	95,7	2.547,9	280,7	93,9	64,5		82,8
	97	81,1	2.017,1	27,6	147,4		13,2	61,5
	98	76,3	307,8	31,5	3.307,4			60,5
TOTALE GENERALE	95	10.750,9	10.319,1	4.421,8	2.731,6	2.184,4	1.265,9	1.413,2
	96	14.199,8	8.811,1	5.587,2	3.435,3	1.944,2	1.203,0	1.583,1
	97	14.020,3	7.762,2	5.074,6	2.960,0	3.712,7	1.229,4	1.442,0
	98	14.888,9	4.367,8	4.419,0	6.117,3	3.643,2	1.414,7	1.751,3

La disaggregazione dell'amministrazione generale, sia per le entrate che per i costi, consente di sottolineare i tratti salienti dei principali sub-comparti.

5.2.1 Le entrate

5.2.2.1. La contribuzione

Cessati il contributo ordinario dello Stato e quello obbligatorio degli enti consorziati per effetto della legge di riordino, la contribuzione della quale gode l'autorità portuale ha natura volontaria e proviene dalla Regione e dagli enti locali (comune, provincia ed ente camerale).

I dati esposti evidenziano una consistente contribuzione nel 1997, essenzialmente di provenienza regionale (2,59 miliardi), inesistente nell'anno precedente (nel quale per contro si era registrata la riscossione in conto residui di 2,59 miliardi) e compensativamente doppia nel 1998 (5,18 miliardi, cui si sono aggiunti contributi di enti locali per 987 milioni).

I documenti di bilancio evidenziano però in tema di contributi comunali e provinciali un elevato indebitamento di detti enti locali nei confronti del soppresso Consorzio autonomo del porto, solo in lieve misura ridottosi nel periodo in esame (da 4,3 a 2,25 miliardi).

Trattasi di contributi obbligatori non pagati dagli enti che facevano parte del soppresso Consorzio del porto (e quindi risalenti ad anni passati), in ordine ai quali sono in corso procedimenti per l'esecuzione coattiva dei crediti³⁶.

Gli esigui flussi contributivi di cui gode l'Ente sono alla base di un soddisfacente indicatore di autonomia finanziaria³⁷.

³⁶ Cfr. verbale n. 8 del Collegio dei revisori dei conti in data 28.7.1998 (pag. 6)

³⁷ E' risultato in ciascun anno, rispettivamente, 0,93 (1996), 0,86 (1997) e 0,77 (1998) - come riportato nell'apposita appendice al presente referto - e quindi vicino ad 1 che rappresenta l'assoluta autonomia finanziaria.

Nel presupposto che l'indice di autonomia finanziaria delle varie autorità portuali sia in progressiva riduzione - come si registra per l'Ente in esame - si condivide l'intendimento del Governo di individuare un nuovo sistema di autonomia finanziaria di dette autorità, basato, oltre che sulle entrate previste dalla legge n. 84, anche sulla devoluzione in favore delle medesime delle maggiori entrate determinate per effetto delle attività poste in essere per lo sviluppo dei traffici marittimi³⁸

5.2.1.2. Canonì, tasse e diritti portuali

I 13,7 miliardi, i 13,4 miliardi circa e i quasi 9,4 miliardi circa relativi, rispettivamente, al 1996, al 1997 e al 1998, sono composti essenzialmente da entrate per canoni demaniali e per la residua parte dai proventi delle tasse portuali.

In relazione ai canoni demaniali va rilevato il determinante apporto svolto dai canoni per concessioni di durata superiore al quadriennio o che importino impianti di difficile rimozione (art. 9 reg. c.n.), rispetto ai canoni derivanti da licenze³⁹ e perciò di durata non superiore al quadriennio in ragione dell'inesistenza di impianti di difficile rimozione (art. 8 reg. c.n.).

Detti flussi di entrata si sono attestati, rispettivamente, su 5,2 miliardi e su 2,79 miliardi nel 1996, su 6,94 miliardi e 2,85 miliardi nel 1997 e su 5,8 miliardi e 4,3 miliardi nel 1998⁴⁰.

³⁸ Cfr. Atto Camera n. 5858/A (l'art. 28 prevede una delega al Governo per la riforma del sistema delle tasse e dei diritti marittimi).

³⁹ La determinazione di tali ultimi canoni è disciplinata dall'art. 04 della legge n. 494/1993 e per il 1998 si è sostanziata nell'aumento dello 0,90% del canone relativo al 1997. Sussiste ancora un notevole contenzioso presso il TAR a suo tempo determinatosi in seguito all'applicazione del DM 19 luglio 1989 circa le modalità di calcolo del canone, che la sopravvenuta citata legge ha modificato.

⁴⁰ Tali due sub-categorie avevano assicurato nel 1995 entrate rispettivamente per soli 3,48 miliardi e per 2,3 miliardi.