

Nella tabella n. 7, sono articolati i vari dati rilevanti in tema di concessioni, con riferimento cioè alle più significative tipologie, alla superficie concessa ed al gettito proveniente dai canoni⁴¹.

Quanto all'estensione, trattasi di poco più di un centinaio di ettari, il 35 % circa dei quali concesso nel 1997 per attività commerciali generiche ed il 25 % per l'esercizio di attività terminalistica.

Il più elevato valore dimensionale medio tuttavia attiene a quest'ultima tipologia concessoria (con oltre 40.000 mq. a fronte dei 6220 mq dell'altra).

In termini di volume (delle entrate) le concessioni per attività commerciali portuali hanno assicurato elevati flussi (3,25 miliardi nel 1996 e 3,04 miliardi nel 1997); i canoni per attività terminalistica in tale anno sono stati la componente più elevata (3,07 miliardi).

Il rapporto poi entrate-superfici concesse vede al primo posto le entrate concessorie per attività commerciali portuali (con 25.000 lire circa per mq), a fronte delle 12.700 lire per mq. realizzate con le concessioni a terminalisti.

Va sottolineata in tema di banchine ed aree concesse quanto ricordato nel precedente referto⁴² e cioè che il coefficiente complessivo di sfruttamento degli 11.500 metri relativi alle banchine dello scalo di Napoli è rimasto attestato su dimensioni insoddisfacenti (appena il 50% la più elevata percentuale di utilizzazione: ad esempio del molo Bausan, destinato al traffico dei contenitori, o della Calata Vigliena, destinata al traffico dei prodotti petroliferi).

Già nel primo piano operativo triennale infatti era stato assunto l'obiettivo "di rovesciare le attuali condizioni di impiego limitato delle strutture", rappresentative della sottoutilizzazione dell'infrastruttura portuale nel suo complesso.

⁴¹ Non sono ancora disponibili quelli relativi al 1998.

⁴² Cfr. paragrafo 10.3.2.

Tab. n.7

Concessioni demaniali

Tipologia concessione	Numero			Superfici concesse (Mq.)		
	1995	1996	1997	1995	1996	1997
Aree baracche attrezzi pesca	5	6	9	147	457	595
Stabilimenti balneari	8	8	8	3.460	3.450	19.968
Chioschi bar	9	11	12	449	512	800
Ristorazione	22	22	15	1.913	1.913	1.730
Attività commerciali generiche	67	67	56	252.053	252.053	348.279
Attività commerciali nautiche	334	34	32	18.248	18.248	36.356
Attività commerciali portuali	112	113	119	156.409	157.629	121.812
Cassoni, arganelli, gavitelli	3	10	14	10.181	14.081	23.967
Enti pubblici uso generico	2	2	3	1.950	1.950	1.950
Terminalisti portuali	5	5	6	112.000	112.000	240.416
Attività varie uso generico	86	89	49	149.255	158.692	29.919
Attività varie navali	80	79	108	278.911	278.901	183.600
Circoli sportivi	17	17	13	52.502	52.502	27.310
	447	463	444	1.037.478	1.052.398	1.036.702

Canoni Demaniali

Tipologia concessione	1995	1996	1997
Aree baracche attrezzi pesca	9.341.175	22.702.411	16.780.883
Stabilimenti balneari	45.767.307	47.552.232	63.157.373
Chioschi bar	70.820.073	74.393.409	111.170.050
Ristorazione	160.761.176	167.030.862	162.164.185
Attività commerciali generiche	935.258.751	971.733.842	2.072.703.586
Attività commerciali nautiche	303.865.292	315.716.038	616.753.840
Attività commerciali portuali	2.996.444.338	3.249.285.269	3.038.058.094
Cassoni, arganelli, gavitelli	74.197.050	110.403.173	115.913.088
Enti pubblici uso generico	2.115.139	2.197.629	2.251.470
Terminalisti portuali	1.543.782.469	1.603.989.985	3.073.755.663
Attività varie uso generico	1.579.317.285	1.657.298.918	521.303.634
Attività varie navali	1.264.933.594	1.312.852.650	1.585.228.410
Circoli sportivi	149.963.347	155.811.918	149.686.038
Attività di lavoro in porto	185.976.901	201.532.372	234.898.153
Sosta materiali, merci ed auto su aree demaniali	485.606.352	504.545.000	516.906.350
	9.808.150.248	10.397.045.708	12.280.730.817

Da ciò l'esigenza di un potenziamento dell'opera di ammodernamento delle banchine, traguardo questo raggiungibile con l'impiego di mezzi finanziari di provenienza non solo pubblica, ma anche privata.

Si richiamano - al riguardo in questa sede le disposizioni - in precedenza già ricordate - dell'art. 18 della legge di riordino relative alla facoltà delle autorità portuali di emanare concessioni o di pervenire ad accordi sostitutivi comprensivi anche della realizzazione di opere infrastrutturali.

Ma alla generale applicazione della nuova disciplina recata dall'art. 18 della citata legge osta, com'è noto, una censurabile grave inadempienza del Ministero vigilante.

Con apposito decreto avrebbero dovuto essere infatti stabilite idonee forme di pubblicità relative alle concessioni e disciplinante in particolare la durata delle medesime, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, i limiti minimi dei canoni, nonché la quantificazione degli stessi in relazione alla durata delle concessioni, agli investimenti previsti, al valore delle aree e degli impianti utilizzabili, all'entità dei traffici⁴³.

Non sono noti i reali motivi sottesi all'omissivo comportamento ministeriale, che comunque la Corte ritiene di dover denunciare al Parlamento in ragione del lungo lasso di tempo trascorso e della conseguente mancata attuazione di uno dei più qualificanti profili della riforma (in base all'art. 20, c. 4 della

⁴³ Come chiarito nel precedente referto, agli indicati incombenzi normativi il Ministro vigilante aveva provveduto con D.M. 31 marzo 1995, trasmesso alla Corte dei conti per il controllo, ma ritirato per la omessa preventiva acquisizione del visto del Ministro Guardasigilli. Per effetto poi del sopravvenuto D.L. 21 aprile 1995, n. 119 il decreto in esame avrebbe dovuto riportare il concerto del Ministro delle finanze, ciò che ha determinato la riattivazione dell'intero procedimento (finalizzato appunto alla concertazione con il Ministro delle finanze).

legge di riordino peraltro "continuano ad applicarsi le disposizioni previgenti in materia" fino all'entrata in vigore delle indicate norme attuative e in particolare l'Autorità stipula, previa delibera del Comitato, gli atti di sottomissione per l'anticipata occupazione di aree di banchine).

Un aspetto concreto della cennata omissione regolamentare attiene in particolare alla non avvenuta determinazione dei limiti minimi dei canoni concessori in esame; la specificazione di detti limiti avrebbe potuto determinare infatti un maggior introito da parte dell'Ente, che in assenza della disciplina regolamentare ha ritenuto di fissare il minimo dell'entità dei canoni nell'importo di 5 milioni.

Mette conto poi sottolineare in particolare che la disciplina regolamentare sul punto (determinazione dei limiti minimi dei canoni) avrebbe potuto prevenire una certa "gara al ribasso", praticata da talune istituzioni portuali ai danni di altre.

Tale inconveniente ha costituito oggetto di rilevazione e deplorazione (in sede di deliberazione di provvedimenti concessori) da parte di qualificati componenti del Comitato dell'Autorità portuale di Napoli.

E' in proposito da sottolineare che la puntuale previsione legislativa attinente alla disciplina (con decreto ministeriale) dei limiti minimi dei canoni è finalizzata proprio ad assicurare ordine nella materia e a prevenire quelle distorsioni che, per contro, l'Autorità portuale di Napoli ritiene di subire.

In ragione da ultimo del ruolo rilevante svolto sulla finanza delle autorità portuali dalle entrate per canoni demaniali (risultate per l'Autorità in esame il 27,1% delle entrate correnti nel 1996, il 28,55% nel 1997 e il 28,6% nel 1998), vanno sottolineati tra i più significativi indici di bilancio quello della velocità di riscossione (0,86% nel 1996; 0,71% del 1997 e 0,75 nel

1998), nonchè l'indice di smaltimento dei residui, (nel 1996 lo 0,46%; lo 0,34 nel 1997 e lo 0,31 nel 1998).

A tale ultimo riguardo si segnala all'Ente l'esigenza che sia posta la dovuta cura nella sollecita riscossione dei crediti in esame ovvero che sia effettuato il dovuto vaglio diretto alla eliminazione dai documenti di bilancio dei crediti inesigibili, previa attivazione delle procedure di legge.

I 7,5 miliardi di residui iniziali del 1996, sebbene ridottisi a 5,5 miliardi al fine dello stesso, sono poi nuovamente lievitati alla fine del 1997, pervenendo ad oltre 7 miliardi e a 7,4 miliardi nel 1998; la rilevanza di tale importo è significativa in quanto è tale da influenzare specialmente l'attivo patrimoniale e perciò affievolire l'attendibilità delle risultanze finali di detto conto.

5.2.1.3 I diritti di approdo

I proventi connessi a prestazioni si identificano nei flussi di entrata derivanti dai diritti di approdo riscossi dall'Ente e costituiscono la controprestazione (finanziaria) dell'uso delle opere e degli impianti insito nell'approdo delle navi (cap. 6/c).

Trattasi di un provento a suo tempo introdotto dalla legge istitutiva del Consorzio (art. 4, lett. f) del D.L. n. 46/1971 convertito nella legge n. 46/1974 e da ultimo quantificato con decreto del Commissario dell'Ente del 1995⁴⁴.

La percezione (protrattasi nel periodo in esame) di tale diritto non rientra nella disciplina recata dall'art. 13, della legge di riordino, nel quale al comma 1 sono elencate le fonti di entrata delle autorità portuali (e non vi figura detto diritto di approdo).

⁴⁴ Lire 41 per ogni tonnellata di stazza lorda e per ciascun approdo di navi passeggeri e lire 33 per le navi di carico di qualsiasi specie.

La fonte giustificativa va rinvenuta nella disciplina dell'art. 20, c. 5 della L. n. 84/1994, secondo la quale le organizzazioni portuali - e cioè le pregresse istituzioni portuali (come il C.A.P. di Napoli) - continuano ad operare secondo i rispettivi ordinamenti fino alla data della dismissione dei beni e attività (non ancora formalmente accertata per quanto attiene all'O.P. di Napoli).

Alla tematica relativa alle tasse e ai diritti marittimi spettanti alle autorità portuali si ricollega la cennata iniziativa legislativa del Governo⁴⁵ diretta - nell'esercizio di apposita delega - alla semplificazione e razionalizzazione della materia e specialmente al rafforzamento dell'autonomia finanziaria degli enti in esame mediante la devoluzione in favore degli stessi delle maggiori entrate determinate per effetto delle attività poste in essere per lo sviluppo dei traffici marittimi.

5.2.1.4. I rimborsi

Tale voce di entrata è rilevante nel 1997 ed è costituita prevalentemente dal recupero degli emolumenti del personale distaccato presso le imprese terminaliste, (ripartito tra i due settori dell'Amministrazione generale e dei mezzi meccanici): detto recupero riguarda anche gli anni precedenti.

Attiene ai rimborsi anche una parte delle spese per il riscaldamento dei locali demaniali posta a carico del Ministero dei lavori pubblici in base alla convenzione stipulata ai sensi dell'art. 6, c. 1 lett. b) della legge di riordino.

5.2.1.5. Le sopravvenienze

La rilevanza di tale posta nel 1996 si ricollega prevalentemente alla disposizione dell'art. 28, c. 1 della legge di riordino per la quale gli importi relativi al trattamento di fine rapporto dei dipendenti delle autorità portuali in servizio al 31 dicembre 1993 sono a carico dello Stato.

⁴⁵ Cfr. art. 28 dell'atto Senato n. 3599 e dell'atto Camera n. 858.

A tale obbligo il Ministro dei trasporti e della navigazione ha fatto fronte nei riguardi dell'Autorità Portuale di Napoli nel 1996 e neppure per l'intero ma limitatamente ad una prima rata di 8,17 miliardi (70%), mentre il saldo di 3,9 miliardi è stato effettuato solo nel 1998.

Aggiungasi poi una plusvalenza di 3,44 miliardi realizzata a seguito della vendita - dopo il conferimento alla Porto di Napoli spa di 4 gru portacontenitori (cfr. anche paragrafo 6.5.2.1.).

5.2.2. *Le spese*

5.2.2.1. Nella tabella n. 6 sono indicati per ogni anno le unità di personale impegnate in ciascun settore e ciò al fine di valutarne i costi e l'incidenza dei medesimi sul risultato di gestione.

Le spese dell'amministrazione generale hanno trovato specifica analisi in precedenti paragrafi ai quali si fa rinvio: il paragrafo 3.1. relativo al personale, il 2.5.5. relativo agli organi istituzionali⁴⁶.

5.2.2.2. Quanto alle spese generali e alle spese di esercizio, vanno richiamate le considerazioni svolte in tema di beni e servizi (paragrafo 3.2.), differenziandosi esse a seconda che si riferiscano, rispettivamente all'attività pubblicistica ovvero a quella imprenditoriale.

5.2.2.3. Sul versante impositivo va specificato che la sommatoria esposta, nella tabella n. 6 attiene complessivamente a vari tributi. La quota dell'imposta indetraibile sul valore aggiunto assume valori non eccessivi (da 29 milioni a poco più di 30 milioni), mentre la residua preponderante parte attiene all'imposta sul reddito delle persone giuridiche calcolata sul risultato economico della

⁴⁶ Il decremento di dette ultime spese nel 1997 è da rapportare alla cessazione dell'amministrazione straordinaria, comprensiva di spese relative anche al commissario aggiunto, mentre l'incremento del 1998 deriva dall'istituzione di un gettone di presenza di lire 200.000, liquidato anche in conto 1997.

gestione, all'imposta sul patrimonio netto delle imprese (L. n. 461 del 1992) e ai tributi locali.

Va sottolineata in proposito l'eccedenza d'impegno - limitatamente a 300 milioni - verificatasi nel 1996⁴⁷, e limitatamente a 448 milioni nel 1998.

5.2.2.4. Le poste correttive

Le poste correttive attengono prevalentemente alle spese per liti arbitraggi e risarcimenti e come già anticipato nel paragrafo 3.2. notevole è il contenzioso dell'Ente; anche se dette spese si sono ridotte dopo il 1995 appare sempre attuale il suggerimento, espresso anche nel precedente referto, che siano istituiti nel conto del patrimonio un apposito "fondo vertenze in corso" e per converso, nel conto economico una posta intitolata "accantonamenti per rischi".

5.2.3 I costi

Rilevano segnatamente le minusvalenze per il 1996 e il 1998, nonché gli accantonamenti relativi agli ammortamenti e al t.f.r. per il medesimo anno 1996 e per il 1997.

Quanto alle prime, si sono registrate variazioni nei residui attivi per proventi da magazzini e spazi (cap. 9), nonché da canoni demaniali (cap. 12), previa cancellazione di crediti pregressi insuscettibili di alcuna realizzazione.

L'Ente, invero, ha al riguardo prestato attenzione ai suggerimenti del collegio dei revisori dei conti, volti all'accertamento - previa puntuale e attenta ricognizione - della sussistenza di obblighi (insorti in esercizi lontani nel tempo) nei confronti dell'Autorità portuale da parte di terzi.

⁴⁷ Nel 1997 l'Ente ha ottenuto un rimborso (325 milioni) di crediti d'imposta relativi agli anni 1982, 1983, 1985, 1986 e 1987 mediante titoli (ancora posseduti alla fine del 1998: cfr. par. 6.7.1.).

Gli accantonamenti, poi, per ammortamenti sono stati determinati applicando i coefficienti di ammortamento stabiliti con decreto del Ministro delle finanze del 21 dicembre 1988.

5.2.4. Valutazione di sintesi

Restano confermati, anche in ordine al periodo in esame, i saldi positivi dell'amministrazione generale emersi in passato.

Quanto al 1996, l'impennata è da correlare alle ricordate sopravvenienze attive concernenti la restituzione da parte dello Stato delle somme corrispondenti al t.f.r. dei dipendenti in servizio al 31 dicembre 1993, secondo la previsione normativa ex art. 28 della legge di riordino.

Dal raffronto poi tra il saldo attivo di ciascun anno e il numero dei dipendenti in servizio presso l'Amministrazione generale nel corrispondente anno può stimarsi in via di larga massima che alla formazione di detto saldo ha contribuito ciascun dipendente con oltre 218,5 milioni circa nel 1996, con 132,7 milioni nel 1997 e con 164,6 milioni circa nel 1998, con l'avvertenza che il primo dato va considerato con cautela in forza dell'eccezionalità delle sopravvenienze verificatesi nel 1996.

Sotto un secondo profilo si ritiene di sottolineare che l'area relativa alle concessioni marittime e portuali - e quindi ai canoni demaniali - vada enucleata dal generico comparto dell'amministrazione generale, data la sua rilevanza finanziaria e operativa (detti canoni sono destinati a generare la più cospicua delle entrate proprie delle autorità portuali).

Più in generale si ribadisce (cfr. par. 5.1.) che l'intera articolazione in centri di responsabilità vada rapportata a quelle che sono le grandi aree di operatività, quali emergono dal disegno organizzativo dell'Ente contenuto nella

legge n. 84/1994, nella quale non trovano considerazione - ma, anzi, esclusione - interventi inquadrabili nelle pregresse attività imprenditoriali.

La cennata articolazione, per contro, dovrebbe comprendere anche la grande area degli interventi in conto capitale e dei relativi trasferimenti al bilancio dell'Ente.

5.3. La gestione dei mezzi meccanici

5.3.1. I proventi ed i costi

La privatizzazione dei beni e infrastrutture prevista dalla legge di riordino trova conferma nel raffronto tra le entrate del 1996 per prestazioni e quelle corrispondenti degli anni successivi.

Il drastico ridimensionamento - molto vicino all'azzeramento di detti flussi di entrata (da 3,58 miliardi a 294,1 milioni e a 13,4 milioni nel 1998) è derivato dal concreto trasferimento nel 1997 alla "Porto Napoli spa", ai sensi dell'art. 20, c. 2 della predetta legge,⁴⁸ del servizio relativo alle operazioni di carico e scarico delle merci.

Per contro, pur nella sottolineata rilevanza del calo delle entrate da 3,58 miliardi a 294,1 milioni del 1997 e a soli 13,4 milioni nel 1998, va evidenziata la non ancora completata dismissione di marginali attrezzature (produttive degli esposti 294,1 milioni del 1997 e 13 milioni nel 1998).

La situazione appare singolare, ove si consideri che l'Amministratore straordinario - come ricordato nella ultima nota - ha provveduto a dismettere 4

⁴⁸ A tale società, in particolare, il Commissario aveva conferito 199 milioni ed inoltre 4 gru portacontenitori del valore di 6,153 miliardi, successivamente cedute previa asta pubblica a privati, realizzandosi in tal modo quasi per intero la dismissione dei beni e attrezzature disposte dalla legge citata.

portacontainers del valore di 6,153 miliardi il 2 agosto 1996⁴⁹ mentre sono passati quasi tre anni ed ancora non si è del tutto completato il programma mediante la dismissione delle residue vetuste gru, nonostante l'attivazione a tal fine da parte dell'Ente di apposite procedure, peraltro risultate non risolutive⁵⁰.

Al riguardo la Corte sottolinea la disposizione dell'art. 20, c. 2 della legge di riordino, per la quale la dismissione deve essere disposta entro "sei mesi non prorogabili" dall'insediamento dell'amministratore straordinario (o del Presidente in base al comma 2 bis dell'art. 8).

La natura non perentoria di detto termine, al di là della formulazione della norma, non può giustificare tuttavia un prolungarsi indefinito della fase relativa alla dismissione dei beni e attrezzature.

E la ragione va individuata nel fatto che - come dispone il successivo comma 5 dell'art. 20 citato - fino alla data della avvenuta dismissione "le organizzazioni portuali e le autorità portuali sono considerate, anche ai fini tribu-

⁴⁹ Al riguardo è da ricordare che sotto detta data l'aggiudicazione di tali infrastrutture mobili è avvenuta in favore della CO.NA.TE.CO spa (Consorzio Napoletano Terminal Containers) mediante la vendita alla medesima di 6.153.148 azioni (del valore nominale di lire 1000 ciascuna) possedute dall'Organizzazione portuale, conseguendone la riduzione della partecipazione della medesima al capitale azionario della Società porto di Napoli a poco più del 3,1%. In presenza della concentrazione in soggetto privato di quasi il 97% del capitale della Società, questa Sezione con determinazione n. 58 del 15 novembre 1996 ha dichiarato la cessazione dell'esercizio del controllo sulla società Porto di Napoli, che era stato disposto con determinazione n. 28 del precedente 21 maggio 1996 in base ad un principio desumibile dalla sentenza costituzionale n. 466 del 1993.

⁵⁰ L'Ente aveva inizialmente indetto apposita gara, andata peraltro deserta, e perciò reiterata, ma con il medesimo risultato. Nella prospettiva di evitare la alienazione di dette gru a società non operanti nel porto di Napoli si era poi determinato alla rottamazione di quelle non idonee che tuttavia non ebbe seguito in considerazione che la medesima comportava un costo valutato di importo superiore al ricavato della eventuale vendita. Siffatte contrapposte considerazioni sono alla base della situazione di stallo del completamento della dismissione, che da ultimo risulta ripreso mediante l'avvio delle procedure di vendita delle gru idonee a una proficua utilizzazione. L'Ente da ultimo ha fatto presente che nel 1998 - previa gara - ha proceduto alla rottamazione di varie gru, restandone ancora, ma non operative, numero 14.

tari un unico soggetto"; solo infatti "successivamente a tale data le autorità portuali subentrano alle organizzazioni portuali nelle proprietà e nel possesso dei beni in precedenza non trasferiti (in quanto estranei all'attività imprenditoriale) e in tutti i rapporti in corso".

Prolungare per un tempo indefinito la indicata fase transitoria comporta in sostanza un indebito protrarsi dell'operatività imprenditoriale delle precedenti istituzioni portuali e l'ultrattività di pregresse disposizioni, in pregiudizio dell'obiettivo di fondo della riforma, costituito dalla concentrazione nelle istituzioni pubbliche soltanto dei poteri pubblicistici e dall'affidamento ai privati delle attività imprenditoriali.

Il termine previsto dalla legge in ordine alla fase transitoria della dismissione, non può perciò essere di fatto prorogato e per di più dagli stessi soggetti tenuti alla sua osservanza.

Tutto ciò premesso, si sollecita l'Ente al rispetto della norma suindicata, nel presupposto che, se la dismissione è stata completata, va emanato il conseguente formale provvedimento del Presidente, statutivo dell'estinzione dell'Organizzazione portuale (cioè del vecchio Consorzio) e della contestuale operatività della sola Autorità portuale, ovviamente, nella limitata area pubblicistica.

5.4. Il servizio idrico

La gestione del servizio idrico continua ad assicurare all'Ente margini apprezzabili di utili, anche se in trend decrescente nel triennio 96-98.

Quanto alle entrate, l'espansione delle medesime nel 1996 (9,03 miliardi) è attribuibile esclusivamente agli aumenti tariffari determinati correlativamente a quelli fissati dall'Agenzia comunale delle risorse idriche di Napoli (ARIN).

Tali aumenti hanno consentito di fronteggiare la contrazione delle entrate derivanti dalla minore quantità di forniture idriche, passate dai 2,7 milioni del 1995 ai 2,67 milioni del 1996 di mc., ulteriormente ridottesi nei due anni successivi.

La ulteriore contrazione delle medesime nel 1997 e nel 1998 è alla base della riduzione delle entrate da 9 a 7,9 miliardi nel 1997 e a 7,1 miliardi nel 1998⁵¹.

Sul versante delle spese, prevalenti sono quelle d'esercizio (il costo affrontato dall'Ente per gli acquisti idrici dalla predetta ARIN) rispetto alle spese di personale (21 unità e 18 nel 1998) e all'accantonamento per t.f.r..

L'incidenza del costo degli addetti su quello totale espone una percentuale che va dal 31 % del 1996 al 34,8 % del 1997 e al 37 % del 1998.

La permanenza di esuberi ha indotto l'Ente ad avvalersi della facoltà (art. 23, c. 5 L. n. 84/94) di non concedere il servizio idrico a privati previa gara, ma di continuare a gestirlo direttamente.

5.5. Gestione delle aree portuali

Le entrate di tale servizio (che si riferisce ai servizi di illuminazione e pulizia) traggono origine essenzialmente dalla contribuzione statale derivante dalla convenzione con il Ministero dei lavori pubblici stipulata il 15 dicembre 1995 ai sensi dell'art. 6 c. 1 lett. b) della legge di riordino per la manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale.

⁵¹ In quest'ultimo anno la riduzione (in mc. e in entrate finanziarie) va rapportata anche al D.Lvo n. 244 del 30 giugno 1998, per il quale le funzioni attinenti al rifornimento idrico delle isole minori ricadenti nel territorio delle regioni a statuto speciale spettanti al Ministero della difesa sono trasferite a dette regioni. L'Ente, infatti, in base a convenzione con detto Ministero, ha effettuato finora il rifornimento idrico delle isole minori della Sicilia.

In base a tale convenzione il Ministero si è impegnato a corrispondere all'Autorità portuale di Napoli 1482,2 milioni per ciascuno degli anni dal 1995 al 1997, ai quali vanno aggiunti 678 milioni nel 1996, 684,6 milioni del 1997 e 496,1 milioni nel 1998, costituiti dai rimborsi effettuati dai concessionari privati a titolo di concorso nelle spese di pulizia e illuminazione delle aree.

Soltanto in data 21 dicembre 1998 è stata rinnovata la convenzione con la quale il Ministero dei lavori pubblici si è impegnato a corrispondere all'Ente 1418,2 milioni per ciascun anno dal 1998 al 2000.

Le spese sono costituite essenzialmente dagli oneri relativi al personale addetto al servizio nonché dalle spese d'esercizio (cui devono aggiungersi le quote dei costi relativi all'accantonamento per t.f.r. e per ammortamento).

L'aspetto più saliente dell'analisi della gestione attiene non tanto al disavanzo della medesima, quanto alla insufficienza dell'apporto finanziario dello Stato, che la disposizione dell'art. 6, c. 1 lett. b) della legge di riordino non qualifica come contribuzione (alla manutenzione) e che, per contro, appare configurarsi come assunzione dell'onere.

In presenza dei dati esposti l'Ente perciò ha assunto a carico delle proprie finanze la parte degli oneri eccedenti le entrate e cioè i disavanzi di gestione.

Quanto al 1998, premesso che in data 7 maggio 1997 il Comitato portuale - ai sensi dell'art. 23, c. 5 parte finale della L. n. 84 aveva deliberato la costituzione della Società Servizi ecologici Portuali Napoli s.r.l. - S.E.P.N.⁵² - av-

⁵² Ne sono soci l'A.P. di Napoli, (al 50%), la Società Gruppo riunito Ceneri snc e la Società Servizi Lampo Cooperativa di produzione e lavoro a.r.l. Quanto ai 2,34 miliardi di entrate del 1998 per "tasse, canoni e diritti portuali" - che concorrono a formare il totale delle entrate di 4,26 miliardi, come emerge dalla relazione amministrativa al bilancio consuntivo - trattasi di proventi delle entrate in concessione e dei proventi relativi alle soste merci; negli anni precedenti tali entrate erano considerate unitariamente ai proventi per canoni demaniali e, in quanto tali, venivano allocate nel comparto "amministrazione generale".

venuta solo il 12 marzo 1998⁵³, è da sottolineare che dal successivo 1 luglio detta società esercita il servizio di pulizia delle aree portuali e degli specchi acquei verso il corrispettivo annuo - derivante da apposita convenzione - di 1374 milioni (lire 687 milioni per il periodo luglio-dicembre 1998), mentre è stato di soli 163 milioni il rimborso effettuato dai concessionari di aree demaniali relativamente all'intero anno 1998.

Per le perplessità relative all'ammissibilità di detta convenzione e della coeva costituzione della società partecipata si fa rinvio al successivo paragrafo, data la identità del problema.

5.6. Servizi di manovra dei carri ferroviari

Premesso che nel decreto interministeriale 4 aprile 1996 inclusivo del Servizio ferroviario in ambito portuale tra i servizi di interesse generale⁵⁴ era stata menzionata testualmente la disposizione dell'art. 23, c. 5 della legge di riordino, l'Autorità portuale di Napoli ha inizialmente proseguito (mediante convenzione) lo svolgimento diretto del servizio ferroviario.

Nel 1997, per contro, è stata costituita dall'Autorità portuale e dalla SERFER s.r.l. (Gruppo ferrovie dello Stato) la società r.l. "Servizi ferroviari portuali di Napoli" (FERPORT), che ha iniziato a gestire il servizio il 1 luglio 1997 in base ad apposita convenzione, rinnovata poi il 5 ottobre 1998⁵⁵.

Il prospetto di cui alla tabella n. 6 evidenzia il trend decrescente dei saldi di gestione, in particolare, attivo nel 1996 (2,8 miliardi circa), di sostanziale equilibrio nel 1997 (+4 milioni) e passivo nel 1998 (circa 142 milioni), in pre-

⁵³ Il capitale della società è di 800 milioni, sottoscritto in ragione del 50% dall'Autorità portuale.

⁵⁴ Cfr. G.U. n. 94 del 22 aprile 1996. L'originaria individuazione di detti servizi era stata effettuata con D.M. 14 novembre 1994.

⁵⁵ Le unità di personale distaccate sono state 20 nel 1997, ridottesi a 13 nel 1998.

valente dipendenza dalla entità della movimentazione complessiva, che è stata di 13.393 carri nel 1996, di 9.326 nel 1997. Sebbene la movimentazione nel 1998 risulti aumentata a 10.442 carri, tuttavia le entrate per prestazioni risultano diminuite da 3 a 2,1 miliardi.

Quanto appunto ai proventi complessivi, il leggero incremento del 1996 è da correlare all'adeguamento - sulla base degli indici ISTAT - del canone fisso e del compenso per carro manovrato corrisposto dalla F.S. spa. La contrazione dei proventi del 1997 (da 4,7 a 3,7 miliardi) deriva dalla diminuzione dei carri manovrati. Il livello delle entrate complessive del 1998 è risultato di 3,5 miliardi, solo per effetto del quasi raddoppio dei rimborsi (da 716,7 a 1338,3 milioni) relativi al personale distaccato.

Sul versante delle spese va registrata l'impennata nel 1997 di quelle d'esercizio (passate da 68,2 a 1896,2 milioni), connessa preponderantemente al corrispettivo per la gestione del servizio nell'ambito portuale fissato in sede di convenzione in favore della FERPORT. Nel 1998 detto corrispettivo convenzionale è stato ancora superiore (2,09 miliardi).

Ciò che induce a perplessità è la dubbia correttezza applicativa della menzionata disposizione dell'art. 23, c. 5 della legge di riordino, peraltro non facente parte dell'originario impianto legislativo in tema di gestione dei servizi d'interesse generale, fondato sulla concessione dei medesimi previa gara (art. 6, c. 7).

In deroga a tale regola con il citato art. 23, c. 5, ad avviso della Corte, sono state previste - in presenza di esuberi - non una alternativa, ma due.

La prima è data dalla continuazione dell'esercizio diretto - come avveniva prima della riforma - mediante convenzione con soggetti privati.