

La seconda è data dall'affidamento del servizio ad apposita società partecipata (non oltre il 50%) dall'Organizzazione portuale.

L'Ente, invece, ha fatto ricorso ad entrambe le alternative - interpretando non correttamente la norma e perciò ha costituito la società partecipata FERPORT e poi ha proceduto alla convenzione di affidamento del servizio alla medesima, pattuendo un corrispettivo per il servizio reso.

Da tale discutibile applicazione della norma di certo è derivato, rispetto alla gestione pre-riforma, l'aggravio di spesa, costituito dalla sottoscrizione del capitale societario (ancorchè in misura non superiore al 50%).

Tenuto conto che per taluni altri servizi d'interesse generale (es. servizio idrico, illuminazione delle aree) l'Ente ha proseguito la prassi posta in atto a suo tempo dal Consorzio (convenzione con privati), quanto innanzi esposto in ordine alla manovra dei carri ferroviari porta a concludere che sarebbe stato più favorevole per le finanze dell'Ente se il medesimo avesse proseguito esclusivamente sulla via convenzionale.

Meglio ancora sarebbe stato dare attuazione alla regola generale posta con l'art. 6, c. 7 della legge di riordino.

Le risultanze innanzi esposte rendono di tutta evidenza la involuzione della gestione carri ferroviari, segnatamente a motivo degli oneri di esercizio connessi ai corrispettivi convenzionali corrisposti alla FERPORT e per il 1998 anche a motivo della contrazione delle entrate per prestazioni, nonostante l'aumento dei carri manovrati e ciò per effetto di una convenzione aggiuntiva, riduttiva del compenso per ciascun carro. Si segnala perciò alle competenti sedi dell'Ente l'esigenza della massima attenzione in ordine alla prosecuzione del vigente assetto gestionale, non produttivo di quei saldi positivi in passato sempre presenti.

La Corte condivide le richieste, peraltro disattese dall'Ente, del collegio dei revisori dei conti, volte ad acquisire idonee informazioni analitiche sui risultati della partecipazione al capitale di rischio della FERPORT ed invita l'Ente a supportare in avvenire la relazione al consuntivo con dettagliate informazioni sull'andamento gestorio del servizio in esame, rese tanto più indispensabili dall'esigenza di trasparenza, stante il ruolo composito dell'autorità, che è al contempo socio della FERPORT e utente della medesima.

5.7. La stazione marittima e la movimentazione passeggeri.

Nel precedente referto - fu sottolineato che l'Amministratore straordinario aveva indetto - ai sensi dell'art. 6, c. 5 della legge n. 84/1994 - una gara, mediante licitazione privata, finalizzata alla concessione della gestione della Stazione marittima e dei servizi di supporto ai passeggeri in arrivo e in partenza nell'ambito portuale connesso al Molo Angioino⁵⁶.

A conclusione delle procedure di gara, aggiudicataria è risultata in data 30.X.1996 l'Alilauro spa, alla quale è stata rilasciata la concessione suindicata per la durata di 10 anni; l'attività della concessionaria ha avuto inizio il 14 febbraio 1997.

Il saldo della gestione è risultato di segno positivo soltanto a decorrere dal 1997 (+540 milioni e più 417,6 milioni nel 1998): a fronte invero di un trend sostanzialmente costante delle spese è risultato decisivo il miglioramento delle entrate e in particolare di quelle connesse al canone di concessione (composto

⁵⁶ La gestione della stazione marittima è inclusa infatti nei servizi d'interesse generale nel D.M. 14.XI.1994, emanato ex art. 6, c. 1 lett. c) della legge di riordino.

da una parte fissa - concernente i beni demaniali marittimi concessi - e da una parte mobile, correlata al numero dei passeggeri imbarcati o sbarcati)⁵⁷.

Quanto alla movimentazione, si fa rinvio ai dati esposti nel precedente paragrafo 2.8.2.

5.8. Il lavoro portuale

5.8.1. I canoni per l'autorizzazione all'esercizio di attività d'impresa (art. 16 L. n. 84/1994).

La gestione del lavoro portuale, con saldi endemicamente negativi, come risulta dalla tabella n. 6, assume quali entrate sostanzialmente i soli proventi dei canoni di autorizzazione per l'esercizio di operazioni portuali (cap. 17/a).

Il rilascio di dette autorizzazioni, disciplinate nell'art. 16 della legge di riordino anche sotto il profilo programmatico (cfr. u.c.), è intervenuto nel rispetto del numero massimo di autorizzazioni fissate dall'Ente stesso in relazione alle esigenze di funzionalità del porto e del traffico e comunque in vista della salvaguardia massima della concorrenza nel settore.

Solo successivamente alla entrata in vigore (14 marzo 1996) del regolamento previsto nell'art. 16 della legge di riordino (D.M. 31 marzo 1995)⁵⁸ l'Ente ha individuato (2 aprile 1996) in 21 il numero massimo delle autorizzazioni ritenuto congruo alle esigenze del porto, rilasciandone 14.

Per l'anno 1997 detto numero massimo è stato fissato in 28 con deliberazione del 24 dicembre 1996 e le autorizzazioni emesse sono state 27; per il

⁵⁷ Il canone fisso annuo a base d'asta è stato di 548,5 milioni e quello mobile di lire 30 per passeggero sbarcato-imbarcato.

⁵⁸ G.U. n. 47 del 26 febbraio 1996).

1998, il numero massimo delle autorizzazioni è stato confermato in 28 (del. 31.XII.1997) e le autorizzazioni emanate sono state 21.

Gli importi dei relativi canoni sono stati in ciascun anno 557,9 milioni (1996), 646,3 milioni (1997) e 931 milioni (1998), con un'incidenza media di 39,8 milioni circa nel 1996, di 23,9 milioni nel 1997 e di 44,3 milioni nel 1998.

In ogni autorizzazione, ad ogni modo è stato rispettato il limite minimo regolamentare di 5 milioni per canone.

Dalla documentazione allegata ai bilanci peraltro non risulta se sia stato verificato dall'Ente (come prescrive l'art. 16, c. 6 L. n. 84/1999) con cadenza annuale il rispetto (da parte delle imprese autorizzate) delle condizioni previste nel programma operativo di ciascuna impresa autorizzata, nonché delle tariffe indicate dalla medesima impresa alla propria utenza e comunicate all'Autorità portuale.

5.8.2. Gli oneri

A siffatta attività e in genere all'operatività del settore sono risultate destinate 13 unità di personale nel 1997 e 17 nel 1998, comportanti una spesa di oltre un miliardo e comunque un costo di 1,2 miliardi nel 1997 e 1,4 miliardi nel 1998, che è risultato eccedente le disponibilità derivanti dai canoni.

Esigenze di economicità della gestione indurrebbero pertanto in teoria a ridurre - ed invece nel 1998 sono aumentate - le unità di personale utilizzato, restando rimessa alla discrezionalità dell'Ente la scelta tra la espansione delle entrate (mediante incremento dei canoni) e la contrazione delle unità di personale; al riguardo va considerato che la normativa di settore pone solo limiti minimi in ordine alla quantificazione dei canoni autorizzatori.

La riduzione delle spese peraltro appare infatti di difficile attuazione, anche per effetto dell'art. 24 c. 2 bis della legge di riordino - inserito con la legge n. 647/1996 - che ha accresciuto le incombenze delle autorità portuali stabilendo che alla stesse spettano i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro e i connessi poteri di polizia amministrativa.

In vista dell'attuazione di detti poteri l'Ente ha istituito il 30 aprile 1998 l'Ufficio per la sicurezza e l'igiene del lavoro in ambito portuale - composto da 14 unità di cui 9 mediante selezione ultimata nel 1999 - competente in particolare alla verifica della regolare applicazione del D.Lvo n. 626/1994 da parte dei singoli operatori portuali.

Nel corso del 1998 l'attività del Servizio si è incentrata sull'esame di carenze e disfunzioni e sui possibili nessi tra i rischi da una parte e singole operazioni degli addetti portuali dall'altra.

In tale quadro l'Ente riferisce di aver proceduto alla verifica di tutti i soggetti presenti e operanti in porto acquisendo gli atti e le attestazioni connesse all'osservanza del citato D.Lvo n. 626.

Più in generale l'Ente auspica che l'assetto normativo in materia di sicurezza del lavoro - in atto finalizzato prevalentemente alla repressione - assuma in avvenire come obiettivo di fondo la prevenzione.

Al riguardo è da ritenere che si muova verso tale prospettiva la delega al Governo in materia di sicurezza del lavoro portuale e marittimo⁵⁹ all'esame del Parlamento: in tale testo è infatti per un verso rafforzato il complessivo sistema sanzionatorio, ma sono altresì dettati specifici criteri direttivi, sul versante della prevenzione: stabilisce esso infatti che siano fissate in sede delegata misure di

⁵⁹ Cfr. atto Senato n. 2987.

sicurezza in presenza di condizioni particolari di rischio e che siano assicurate l'informazione e la formazione degli equipaggi tramite la istituzione di corsi specifici di formazione a carattere obbligatorio, da comprovare mediante puntuali certificazioni ed attestazioni.

5.8.3: La fornitura del lavoro portuale temporaneo

La disciplina recata dall'art. 17 della legge di riordino - diretta alla costituzione del consorzio volontario tra le imprese portuali e terminaliste per consentire alle medesime in deroga al divieto previsto dalla legge n. 1369/1960 la fornitura di mano d'opera temporanea in caso di variazioni imprevedibili di domande - non ha trovato alcun principio d'attuazione a motivo delle incertezze da essa determinate sul versante della sua compatibilità con il Trattato CEE, sfociate poi nella nota decisione della Commissione n. 744 del 21 ottobre 1997⁶⁰.

L'Autorità portuale - in assenza del Consorzio - non ha potuto autorizzare perciò nessuna impresa consorziata - e neppure la ex compagnia portuale trasformata in impresa portuale ai sensi dell'art. 21 della L. n. 84/1994 - a fornire prestazioni di mano d'opera temporanea in favore di altre imprese consorziate (nè ha negato tale autorizzazione ad alcuna), non potendosi perciò escludere l'insorgere di posizioni dominanti.

L'Ente riferisce che a improvvisi picchi di richiesta di mano d'opera portuale - peraltro rari - l'utenza in concreto ha provveduto raramente in via autonoma e di norma utilizzando mano d'opera fornita dalla società portuale derivata dalla ex compagnia portuale (anzi qualche impresa portuale - es. CONATECO - è addivenuta perfino a porre in essere apposita convenzione).

⁶⁰ L'incompatibilità con gli articoli 86 e 90 del Trattato è stata dichiarata nei confronti del 1° c., (lett. a), del 2° e 3° comma dell'art. 17 della L. n. 84 (nel testo recato dalla L. n. 647/96).

E' auspicabile ad ogni modo che, a fronte di possibili situazioni di monopolio della fornitura di mano d'opera, il Parlamento sollecitamente definisca un assetto normativo che dia garanzia di trasparenza: e verso tale prospettiva si è mosso il Governo, da oltre un anno, mediante apposito disegno di legge⁶¹.

⁶¹ Atto Senato n. 3409.

6. I risultati finanziari ed economico-patrimoniali

6.1. L'ordinamento contabile e la disciplina del controllo di gestione.

Richiamate le considerazioni espresse nel paragrafo 4.2., cui si fa rinvio, si ricorda il parere con il quale il Consiglio di Stato ha riconosciuto alle autorità portuali la competenza in tema di disciplina contabile, nonché la conforme disposizione dell'art. 8 bis del D.L. n. 457/97 (L. n. 30/98). L'Autorità portuale di Napoli in conseguenza ha deliberato il testo del regolamento di contabilità che è stato approvato dal Ministero dei trasporti e della navigazione il 30 ottobre 1998, condizionatamente all'inserimento di talune modifiche.

Merita di essere sottolineata la segnalazione - contenuta nell'atto approvativo - volta alla istituzione da parte dell'Ente dell'Ufficio di controllo interno.

Tale suggerimento sembra ricollegarsi alla riforma della disciplina del bilancio statale (D.L. n. 279/97), nella quale è testualmente espresso non solo che il servizio di controllo interno è l'organismo di riferimento per le rilevazioni e le analisi dei costi e dei risultati della gestione (art. 12, u.c.), ma specialmente (ibidem, c.1) che le amministrazioni pubbliche ex art. 1, c. 2 D.Lvo n. 29/1993 adottano le misure organizzative necessarie per la rilevazione e per l'analisi dei costi e dei rendimenti dell'attività amministrativa della gestione dei singoli centri di costo.

Poichè i predetti ministeri avrebbero potuto - come suggerito dal Consiglio di Stato nel testo dell'indicato parere - predisporre uno schema-tipo di regolamento di contabilità delle autorità portuali, la Corte considera che in tale sede si sarebbero potuti prefigurare gli strumenti normativi essenziali del sistema di contabilità economica fondato su rilevazioni analitiche per centri di costo, tanto più che per effetto di uno degli emendamenti proposti in sede ministeriale

ai fini dell'approvazione ed accolti dall'Ente è risultato integrato l'art. 1, c. 3 (finalità e norme generali), per il quale l'autorità portuale si uniforma non solo ai principi di cui alla legge n. 241/1990, ma anche "alla legge 3 aprile 1997, n. 94 riguardante la riforma del bilancio dello Stato e successivi provvedimenti d'attuazione".

Se i ministeri vigilanti non si fossero limitati a proporre solo l'integrazione del testo con la riportata disposizione generale - che comunque ha il valore di norma di principio - ne sarebbe risultato che l'approvazione interministeriale dei vari testi regolamentari delle autorità portuali conformi allo statuto-tipo avrebbe consentito la adozione delle misure necessarie per il controllo di gestione da parte anche delle autorità portuali, in quanto amministrazioni pubbliche, come prescritto dall'art. 12 del citato D.Lvo n. 279/97.

Non sembra al riguardo che i predetti ministeri siano stati distolti da un siffatto comportamento in forza della disposizione⁶² secondo la quale alle autorità portuali non si applicano le norme di cui al D.Lvo n. 29/1993 e successive integrazioni, ove si consideri che essi stessi hanno suggerito l'istituzione del Servizio di controllo interno (che, come è noto, è preordinato proprio al controllo di gestione) ed hanno condizionato l'approvazione del testo regolamentare all'inserimento del richiamo alla legge n. 94 del 1997 di riforma del bilancio dello Stato.

Dal comportamento omissivo delle cennate amministrazioni statali consegue che la istituzionalizzazione del controllo di gestione da parte delle Autorità portuale costituisce un puntuale dovere della medesima a termini non solo dell'art. 1 c. 3 del regolamento vigente, ma altresì per effetto della recentissima disposizione recata dall'art. 1, c. 3 della L. n. 208 del 30 giugno 1999; peraltro

⁶² Cfr. art. 2 D.L. n. 535/1996, convertito con modificazioni dalla legge n. 647/96.

in ordine al contenuto della integrazione regolamentare il Ministero dei trasporti e della navigazione unitamente a quello del tesoro potrebbero configurare un assetto di disposizioni-tipo in tema di controllo di gestione, che le singole autorità portuali sarebbero sicure di veder approvato appena determinatesi in ordine a detta tipologia di controllo.

La Corte pertanto segnala all'Ente la necessità di integrare il testo del regolamento nel senso innanzi indicato e prioritariamente alle cennate amministrazioni statali di predisporre un essenziale nucleo normativo, anche nella prospettiva di uniformi recepimenti da parte delle autorità portuali del sistema pubblico di contabilità economica per centri di costo.

Il rinvio infatti contenuto nell'art. 12, c. 1 del D.Lvo n. 279/1997 al sistema pubblico di contabilità economica delineato nel precedente art. 10 non appare interdittivo di adattamenti in ordine alle tre componenti ivi previste e specialmente in ordine al piano dei costi, come definito nella tabella B allegata allo stesso D.Lvo, che certamente andrebbe adeguata in tema di rilevazione economica dei costi delle autorità portuali.

Del resto una rilettura dell'intera rassegna degli andamenti gestori effettuata nelle pagine che precedono rende ragione dell'avvertenza già posta nel paragrafo iniziale (5.1), relativa alla vetustà degli ivi delineati centri di costo in quanto non aderenti alle funzioni - obiettivo previste dalla legge di riforma (tra le quali - giova ricordare - non sono più comprese quelle corrispondenti alle attività imprenditoriali delle pregresse istituzioni portuali).

In avvenire poi andrebbe considerato anche il monitoraggio dei costi, dei rendimenti e dei risultati degli interventi in conto capitale, come sono quelli di manutenzione straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale (art. 6, c. 1 lett. b L. n. 84/94) e specialmente le spese di grande infrastrutturazione

(ibidem, art. 5, c. 8), mentre la rassegna effettuata nel paragrafo 5 - come in precedenza puntualizzato - attiene solo alle funzioni-obiettivo riconducibili al conto economico.

Un'attività preparatoria in tal senso è ugualmente esperibile, pur nell'attesa d'un sistema pubblico di contabilità economica e di una disciplina concernente il controllo di gestione, e a tanto dovrebbe dedicarsi il Servizio di controllo interno, la cui istituzione è stata proposta dal Ministero vigilante e viene segnalata nella presente sede, anche da questa Corte.

6.2. Le delibere di bilancio

Nel triennio in esame hanno continuato a trovare applicazione la circolare a suo tempo (1980) emanata dal ministero vigilante d'intesa con quello del tesoro in attuazione dell'art. 25 della legge n. 468 del 1978, nonché le disposizioni della legge n. 26/1987: in sostanza, l'assetto normativo proprio del DPR n. 696/1979 ha regolato ancora la contabilità dell'Ente.

Non pare munita di giuridico fondamento la segnalazione (cfr. fine del paragrafo 4.2.) fatta dal Ministero vigilante il 3 marzo 1999 all'Ente in ordine all'esigenza che il testo del regolamento di contabilità approvato dallo stesso Ministero il 30 ottobre 1998 - ma subordinatamente a talune integrazioni, come precisato sub 6.1 - venisse ritenuto operante nel 1999, in particolare in sede di redazione del consuntivo 1998, ancorchè non ancora integrato dall'Ente e quindi ancora non efficace.

L'Ente al riguardo tuttavia già negli altri anni aveva articolato l'entità dei compensi corrisposti agli organi di amministrazione e di controllo in sottocapitoli; nel consuntivo 1998 tale articolazione è stata più esaustiva.

Anche le spese promozionali sono state sempre distinte in appositi sottocapitoli.

Quanto al rispetto dei termini relativi alla adozione delle delibere di bilancio, quelle attinenti ai bilanci preventivi sono state sempre adottate oltre il 31 ottobre dell'anno precedente⁶³, venendosi quindi a rendere inevitabile (per il 1996 e il 1997) il ricorso all'esercizio provvisorio, sia pure per un tempo limitato.

Le deliberazioni concernenti i conti consuntivi sono state assunte in data 7 maggio 1997 (1996), 8 giugno 1998 (1997) e 31 maggio 1999 (1998).

Sia le prime che queste ultime hanno riportato l'approvazione ministeriale ai sensi dell'art. 12, c. 1 della legge di riordino, ancorchè non sempre con la sollecitudine richiesta⁶⁴.

6.3. La realizzazione della previsione

Le stime delle poste di bilancio assestate sono state in linea di massima effettuate con criteri prudenziali in ordine ai primi due esercizi - come emerge dall'unita tabella n. 7 bis, mentre per il 1998 lo scostamento dei dati di consuntivo rispetto a quelli di preventivo è stato rilevante, ed ha riguardato specialmente le voci di entrata (e conseguentemente di spesa) in conto capitale, come più adeguatamente sarà esaminato sub 6.5.

In particolare, l'indicatore di scostamento tra previsione e accertamenti è stato di +0,09 (1996); -0,16 (1997) e -0,47 (1998) e quindi vicino alla coinci-

⁶³ Il 22.XII.1995 (b.prev. 1996), il 20.XII.1996 (b.prev. 1997) e 11.XI.1997 (b.prev. 1998).

⁶⁴ Per i bilanci preventivi, rispettivamente in data 5 marzo 1996 (1996), 12 febbraio (1997), e 3 aprile 1998 (1998). I conti consuntivi sono stati approvati il 28 gennaio 1998 (1996), il 28 luglio 1998 (1997) ed è ancora in corso di approvazione quello relativo al 1998.

denza (=1) nel primo e nel secondo esercizio, mentre nel terzo gli accertamenti si sono collocati su poco più della metà delle previsioni.

Analogamente l'indicatore di scostamento delle spese (impegnate rispetto a quelle previste) è risultato di -0,14 (1996), -0,25 (1997) e -0,55 (1998), potendosi perciò considerare accettabile solo il primo e decisamente anomalo il terzo.

Va segnalata quindi all'Ente l'esigenza di una oculata stima delle entrate e delle spese e della appostazione in entrata solo di quelle somme rispetto alle quali sussista un'obbligazione giuridicamente perfezionata in capo a terzi (P.A. o privati), mentre - per esemplificare - l'entrata relativa al contributo dello Stato per l'esecuzione di opere nel 1998 dell'importo di 24,8 miliardi difettava ovviamente dell'indicato requisito, ed è perciò passata interamente a minore entrata.

Del resto la struttura originaria dei bilanci previsionali è suscettibile di assestamento, consentito di norma fino al mese di novembre e quindi è possibile l'adeguamento in relazione ad un periodo nel quale è dato prefigurare addirittura un pre-consuntivo.

Dall'esame dei documenti di bilancio è emerso per contro il reiterato ricorso alla censurabile ratifica - mediante delibera di consuntivo - di vari storni di assestamento ed altresì di talune eccedenze d'impegno (cap. 28 es. 1998).

6.4. Valutazione complessiva dei risultati

La connotazione di fondo dei risultati contabili complessivamente emersi anche nel triennio in esame appare di segno positivo su tutti i versanti. Fa eccezione solo quello patrimoniale, che sconta il disavanzo economico degli esercizi dal 1979 al 1991, il cui ammontare complessivo pari a lire 25,8 mi-

TABELLA n.7 bis

SCOSTAMENTI TRA:PREVISIONI DEFINITIVE ED ACCERTAMENTI

(in milioni di lire)

	1995	1996	1997	1998
Previsioni definitive	69.185	71.981	85.163	115.325
Accertamenti	49.405	78.532	71.206	60.638
Differenze	-19.780	6.551	-13.957	-54.687
(1) - Indicatore di scostamento	-0,29	+0,09	-0,16	-0,47
di cui : partite correnti	3.796	554	1.178	-5.890
movimenti in conto capitale	-20.538	7.117	10.267	-47.312
partite di giro	-3.038	-1.120	2.512	-1.485

SCOSTAMENTI TRA :PREVISIONI DEFINITIVE ED IMPEGNI

(in milioni di lire)

	1995	1996	1997	1998
Previsioni definitive	74.636	68.446	89.008	124.166
Impegni	41.691	58.893	66.584	56.314
Differenze	-32.945	-9.553	-22.424	-67.852
(1) - Indicatore di scostamento	-0,44	-0,14	-0,25	-0,55
di cui: partite correnti	-5.993	-2.870	-5.676	-8.389
movimenti in conto capitale	-23.914	-5.563	-14.236	-57.978
partite di giro	-3.038	-1.120	-2.512	-1.485

(1) L'indice di scostamento è ottimale in prossimità di 1, che esprime coincidenza tra previsioni e accertamenti/impegni. Esso è dato dal rapporto tra stanziamenti correnti e corrispondenti accertamenti o impegni.

liardi alla fine del 1995 si è ulteriormente ridotto, prima a 22 miliardi (1996), poi a 7,7 miliardi (1997) e infine a 2,4 miliardi (1998) per effetto dei saldi economici attivi realizzati in ciascuno dei tre anni dal 1996 al 1998.

I dati della tabella n. 8 espongono peraltro andamenti regressivi nel triennio dell'avanzo economico, evolutivi dell'avanzo di amministrazione, mentre al saldo attivo dei residui dei primi due anni si è contrapposto quello passivo del 1998.

Nella sede specifica relativa alle varie tipologie contabili saranno individuate le ragioni sottese alle dimensioni dei singoli saldi e ai peggioramenti o miglioramenti degli stessi.

TABELLA n.8

DATI DI SINTESI

(in milioni di lire)

	1995	%	1996	%	1997	%	1998	%
<u>Avanzo (+) o disavanzo (-)</u>								
finanziario	7.714	38,02	19.639	154,59	4.622	-76,47	4.324	-6,45
d'amministrazione	41.486	21,65	59.571	43,59	63.859	7,20	66.600	4,29
economico	3.745	-69,90	14.342	282,96	5.324	-62,88	3.785	-28,91
<u>Deficit patrimoniale</u>								
- Dis. ec. es. prec.	25.833	-32,50	22.088	-14,50	7.746	-64,93	2.422	-68,73
Residui attivi	50.189	-7,54	48.056	-4,25	65.882	37,09	40.733	-38,17
Residui passivi	33.526	-21,50	36.759	9,64	53.702	46,09	46.096	-14,16
Saldo residui	16.663	44,22	11.297	-32,20	12.180	7,82	-5.363	-144,03

6.5. I risultati finanziari

6.5.1. I saldi

Dai dati contenuti nella tabella n. 9 emerge il segno positivo dei complessivi saldi finanziari in ciascuno degli anni in esame, tra i quali primeggia quello del 1996, in ragione in tale anno dell'espansione delle entrate ma anche del contenimento delle spese, entrambe di parte corrente nonchè del consistente saldo attivo delle poste in conto capitale, che invece è risultato di segno negativo negli altri due anni.

Alla base di tale ultimo saldo attivo del 1996 sono da ricordare in special modo i 6,3 miliardi di realizzo connesso alla cessione delle azioni della Porto Napoli spa (cfr. paragrafo 5.3.2.), nonchè gli 8,17 miliardi della 1^a rata (70%) del t.f.r. corrisposti dall'Ente fino al 31 dicembre 1993, e rimborsati dallo Stato a proprio carico con l'art. 28 della legge di riordino (cfr. par. 5.2.1.5.).

Depurato di siffatte entrate a carattere straordinario, il saldo attivo del 1996 di 19,6 miliardi non si discosta da quello degli altri due anni, attestatosi soltanto oltre 4 miliardi.

Proseguendo nell'esame dei grandi aggregati, va sottolineato il segno sempre positivo dei saldi di parte corrente, espressivi di un quadro di sicurezza finanziaria.

Le risultanze negative dei movimenti in conto capitale nel 1997 e 1998 si ricollegano all'impiego da parte dell'Ente di risorse proprie, aggiuntive rispetto a quelle provenienti dall'esterno (Stato, Regione, enti pubblici) per la realizzazione degli interventi.

Con riserva di più pertinenti chiarimenti nei successivi paragrafi deve sottolinearsi l'incremento delle partite di giro del 1998 di oltre 3 miliardi, da