

In sostanza il documento elaborato dall'Ente si configura come mero piano generale di studio e non come piano operativo secondo il dettato dell'art. 9 della legge n. 84/1994.

6. - Piano regolatore portuale

Non risulta che il Comitato portuale abbia adottato iniziative per la predisposizione di un nuovo piano regolatore.

Il piano regolatore portuale vigente è stato approvato con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici del 16 febbraio 1978 e continua perciò ad aver efficacia, ai sensi dell'art. 27 comma 3 della legge 84/94, sino al suo aggiornamento, da effettuarsi, da parte del Comitato portuale, previa intesa con il Comune interessato, ai sensi dell'art. 5 c. 3 dalla stessa legge.

In base ai documenti di programmazione, ad ogni modo, l'adeguamento del piano regolatore non può essere ulteriormente rinviato costituendo esso una premessa dell'attuazione del vasto quadro di interventi considerati nel Piano operativo portuale.

7 - Andamenti gestori

Nelle relazioni annuali del Presidente al rendiconto finanziario relativo a ciascuno degli esercizi in esame sono state messe in risalto le iniziali difficoltà incontrate dall'Autorità portuale per superare gli ostacoli che si sono frapposti alla realizzazione dei progetti diretti allo sviluppo del porto etneo.

Il superamento di dette difficoltà è stato reso possibile grazie alla maggiore attenzione mostrata in particolare dagli enti locali, nella prospettiva della riqualificazione delle aree del porto.

Come sarà esaminato in seguito, i risultati ottenuti dalla gestione dell'Autorità portuale nel periodo in considerazione risultano in linea con le previsioni di bilancio.

7.1. - Attività autorizzatoria

L'esiguo ambito di operatività del porto è comprovato dal ridotto numero di autorizzazioni programmate dall'Ente ai sensi dell'art. 16 comma 7 della legge n. 84/94. Trattasi, invero, di 6 autorizzazioni previste per il 1997 e per il 1998.

A fronte di tale programmazione l'attività autorizzatoria è risultata peraltro inferiore a fronte delle 4 autorizzazioni emanate nel 1997 e delle 5 relative al 1998.

Il livello generale delle tariffe delle operazioni portuali - non eccessivamente elevato - stabilite dalle stesse imprese a termine dell'art. 16

comma 5 della legge n. 84/94 e comunicate all'Ente, è risultato finalizzato a stimolare la competitività dello scalo presso l'utenza portuale, come del resto trova conferma nella accresciuta dimensione della movimentazione mercantile.

7.2 - Attività promozionale

Nel quadro dell'attività di promozione dello scalo e delle attività portuali, coerente con i principi guida della legge n. 84/94 e dell'art. 6 1° comma, lettera a), l'Ente ha organizzato la propria partecipazione a convegni e seminari nel campo della portualità, nonché alla attuazione di programmi televisivi mirati a far conoscere sia la struttura portuale che le attività annesse.

L'obiettivo dell'Autorità portuale in questo campo è stato, in definitiva, quello di rendere visibile, sia a livello nazionale che internazionale, le potenzialità del porto, nella prospettiva dello sviluppo dei traffici e della economia marittima in tutti i suoi segmenti - dal commerciale, al croceristico, al cabotaggio, alla nautica di diporto - malgrado i limiti imposti dalle modeste risorse finanziarie: lo stanziamento sul capitolo 210 è stato di 70 milioni nel 1997 e di 80 milioni nel 1998, peraltro non interamente utilizzato nel 1997 (60 milioni).

Detti importi rappresentano soltanto l'1,34% circa delle spese correnti nel 1997 e il 2,8% circa nel 1998.

Atteso che l'attività promozionale costituisce una delle specifiche finalità assegnata dalla legge n. 84/94 (art. 6 c. 1 lett. a) alle Autorità portuali gli interventi in esame potrebbero essere potenziati.

7.3.- Gestione del demanio

L'attività di concessione di aree e banchine, ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/1994 è risultata preclusa dalla mancata emanazione da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro delle finanze dell'apposito regolamento previsto nel citato art. 18. La Corte, al riguardo, sollecita detti Ministri alla non più dilazionabile attività normativa dalla quale deriverà l'attuazione concreta della nuova disciplina concessoria; in assenza della medesima l'attività dell'Ente è proseguita sulla base della pregressa normativa ritenuta inadeguata dal legislatore e perciò sostituita da quella prevista nell'art. 18 e nell'emanato regolamento interministeriale.

In merito invece all'amministrazione delle altre aree e dei beni del demanio marittimo rientranti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale, si evidenzia che nel corso degli anni 1997 e 1998 sono state rilasciate rispettivamente n. 6 e n. 5 nuove licenze di concessione e si è provveduto altresì al rinnovo, sia annuale che pluriennale, delle concessioni già rilasciate.

I dati di bilancio evidenziano al riguardo entrate per canoni demaniali in ragione di 227,7 milioni circa nel 1997 e di 525,8 milioni circa nel 1998.

Tali risultanze inducono a sottolineare l'esiguità dell'area risultata attribuita all'Ente dal Ministro vigilante in sede di determinazione della circoscrizione territoriale ai sensi dell'articolo 6 c. 7 della legge n. 84/94. In sostanza con tale provvedimento sono state incluse nella circoscrizione quasi esclusivamente aree portuali e non anche congrue aree demaniali marittime circostanti, come previsto per la generalità delle altre autorità portuali.

L'omessa inclusione trae origine dalla competenza della Regione Sicilia in tema di aree demaniali marittime ed è perciò alla base dell'esigua area della circoscrizione dell'Autorità portuale di Catania; ne è conseguenza la limitatezza delle risorse finanziarie affluenti al relativo bilancio.

L'argomento sarà oggetto di più analitica rassegna nei successivi paragrafi cui si fa rinvio.

7.4.-- Interventi manutentori e servizi di interesse generale

Nel biennio in esame, per quanto concerne l'ordinaria manutenzione, sono stati effettuati gli interventi atti a mantenere le strutture e sovrastrutture portuali in accettabili condizioni di efficienza, tenendo conto delle situazioni di estremo degrado in cui versavano ed in alcuni casi continuano a trovarsi. Si è reso necessario effettuare, a tal fine, gare d'appalto, in quanto l'usura, il degrado e l'incuria hanno reso rischiose per gli operatori e gli utenti portuali le suddette strutture portuali.

Per la realizzazione dei cennati interventi sono stati utilizzati i fondi previsti nella convenzione stipulata con il Ministero dei Lavori Pubblici per l'ordinaria manutenzione delle strutture portuali. Dai bilanci dell'Ente risultano all'uopo (cap. 260) accertamenti per 364 milioni circa relativi al 1997 e per il medesimo importo in ordine al 1998 (la riscossione è intervenuta in ciascuno degli anni successivi).

Per quanto riguarda la straordinaria manutenzione l'Ente ha ottenuto, nell'ambito della convenzione stipulata con il Ministero dei LL.PP. 3,2 miliardi per il biennio 96-97 e 1,5 miliardi per il 1998 (importi questi riscossi nell'esercizio successivo).

Quanto alle corrispondenti spese, premesso che esse avrebbero dovuto essere collocate nel titolo II anzichè nelle spese correnti, va sottolineato che alla fine del 1998 del complessivo importo di 4,76 miliardi risultano pagati soltanto 35,2 milioni. Occorre pertanto una sollecita definizione delle procedure preliminari all'utilizzazione dei cennati stanziamenti mediante la previa progettazione finalizzata alla conclusione di apposite gare. In base infatti a documentazione, all'uopo richiesta, inviata dall'Ente in data 5.10.1999,

risultavano .a tale data ancora nella fase preliminare della progettazione lavori limitati ad un importo di 1,16 miliardi.

Circa i servizi di interesse generale individuati ai sensi dell'art. 6 comma 1 lett. c. della Legge n. 84/94 con apposito Decreto Ministeriale, si rileva che l'Ente ha proceduto nel 1998 ad apposita gara per i servizi di pulizia delle aree, portuali e per la manutenzione degli impianti elettrici nelle medesime aree a conclusione della quale non ha emanato il provvedimento di concessione dei servizi, come prescritto nel c. 5 di detto art. 6, ma ha disposto l'affidamento dell'appalto per il biennio 1998 - 1999. Si richiama al riguardo l'attenzione dell'Ente sulla preclusione nei suoi confronti di detta forma di gestione dei servizi di interesse generale essendo tale possibilità limitata ai sensi dell'art. 23 c. 5 della legge n. 84/94 alle organizzazioni portuali.

7.5.- Spese per acquisto di beni e servizi

Premesso che la spesa per l'acquisto di beni e prestazioni di servizi (Cat. IV del Titolo I) è stata complessivamente di £. 3,66 miliardi nel 1997 e di 2,57 miliardi nel 1998, si richiamano i dati in precedenza esposti in ordine alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché alla promozione.

Il cennato incremento va rapportato alla esiguità numerica del personale rispetto alle esigenze funzionali dell'amministrazione, la quale ha reso necessario il conferimento di incarichi professionali sul versante dell'attività progettuale inerente prevalentemente agli interventi di manutenzione straordinaria.

La errata collocazione contabile delle medesime, come già rilevato, ha ridotto l'area delle spese in conto capitale che sono risultate costituite solo dall'acquisto di mobili e macchine d'ufficio per £. 29,2 milioni nel 1997 e £. 34,2 milioni per l'esercizio 1998.

Tra le altre spese di funzionamento vanno evidenziate quelle per consulenze, studi ed altre analoghe prestazioni straordinarie, per un importo pari a £. 205 milioni per l'anno 1997 e £. 361,4 milioni per l'anno 1998.

7.6.-- Cenni sull'attività dello scalo

La movimentazione del traffico portuale negli anni in considerazione è rappresentata dalla tabella n. 1 che segue.

Il dato maggiormente significativo contenuto nella tabella attiene alla movimentazione merceologica, che, sebbene abbia segnato un incremento complessivo da 1,74 milioni di tonnellate (1996) a 2,09 milioni nel 1997 ed a 2,43 milioni circa nel 1998, è rimasta sotto il limite di 3 milioni di tonnellate annue, ciò che assume rilievo come ora sarà esplicitato.

In tale ambito va peraltro sottolineato il progressivo incremento della parte di detta movimentazione containerizzata (+ 78% nel 1997 e + 114% nel 1998).

Il traffico dei passeggeri e croceristi, per contro ha registrato un incremento solo nel 1997 (+ 45%); il decremento del 1998 (-31%), secondo l'Ente è "da rapportare all'attuale promiscuità dei traffici, ed al contestuale sviluppo del settore dei traffici e di quello dei containers", a scapito del movimento assicurato dalle navi da crociera.

Il cennato limite di tre milioni di tonnellate annue di movimentazione merceologica, al netto delle rinfuse liquide, è previsto dall'art. 6 c. 8 e 10 della legge n. 84/1994 come requisito per la sopravvivenza delle autorità portuali, in difetto del quale - per la durata di un triennio - le medesime "sono soppresse".

Quanto all'Ente in esame, poichè trattasi di autorità portuale istituita direttamente dalla legge (art. 6, c. 1, l. n. 84/1994), la soppressione è correlata allo spirare di un periodo di moratoria di ulteriori quattro anni (dieci anni complessivi dall'entrata in vigore della stessa legge n. 84).

Va incidentalmente sottolineato il più coerente criterio adottato dal legislatore in ordine alle autorità portuali istituite con decreto del Presidente della Repubblica ai sensi dall'art. 6, c. 8 della l. n. 84/1994, le quali sono soppresse in base al c. 10 di detto art. 6 "quando vengono meno i requisiti" concernenti la movimentazione triennale di merci non inferiore a 3 milioni di tonnellate in ciascun anno, al netto delle rinfuse liquide, senza perciò alcuna (prolungata) moratoria.

Dalla riportata normativa discende che solo una riflessione del legislatore può innovare in ordine alla attuale differenziazione di disciplina legislativa, che del resto è rilevante anche sotto altro profilo, dato che sono state istituite direttamente dalla legge autorità portuali in difetto del cennato requisito della movimentazione mercantile non inferiore a 3 milioni di tonnellate di traffico mercantile, mentre il medesimo requisito è stato invece e fondatamente ritenuto indeffettibile per la istituzione di altre autorità mediante decreto del Presidente della Repubblica.

MOVIMENTAZIONE DEL PORTO DI CATANIA

Tab n. 1

Navi	Anno 1996			%	Anno 1997			%	Anno 1998			%
	Arrivate	Partite	Totale		Arrivate	Partite	Totali		Arrivate	Partite	Totali	
Commerciali	1.050	1.046	2.096		1.167	1.162	2.329	+ 11,2	1.085	1.086	2.171	- 6,7
da Crociera			56				104	+ 85,7			60	- 42

Merce	Anno 1996			%	Anno 1997			%	Anno 1998			%
	Sbarco	Imbarco Movimen.ta	Totale		Sbarco	Imbarco Movimen.ta	Totale		Sbarco	Imbarco Movimen.ta	Totale	
Tradizionale Movimen.ta	354.153	263.926 (195.327)	618.079		377.966	253.421 (197.864)	631.387	+ 2	447.129	217.084 (201.212)	664.213	+ 5,2
Containers Movimen.ti	14.446	54.674 (28.384)	69.120		29.453	93.674 (40.061)	123.127	+ 78	69.077	194.847 (123.066)	263.924	+ 114,4
(pezzi)	pz. 2.146	pz. 1.897	pz. 4.043		pz. 4.412	pz. 4.465	pz. 8.877	+ 119	pz. 6.847	pz. 6.846	pz. 13.693	+ 54,25
Automezzi (pezzi)	701.712 pz. 21.462	353.281 pz. 18.016	1.054.993 pz. 39.478		847.515 pz. 26.876	490.590 pz. 21.526	1.338.105 pz. 48.402	+ 26,8 + 22,6	984.927 pz. 29.699	515.324 pz. 24.553	1.500.251 pz. 54.252	+ 12,1 + 12,1
Totale	1.070.311	671.881	1.742.192		1.254.934	837.685	2.092.619	+ 20,1	1.501.133	927.255	2.428.388	+ 15,89
Passeggeri Croceristi	16.273	17.195	33.468 (45.000)		16.858	16.803	33.661 (80.185)		14.906	14.549	29.455 (49.169)	
Totale			78.468				113.846	+ 45			78.624	- 31

8. - Le risorse umane

8.1. - Pianta organica

La prima dotazione organica della Segreteria tecnico - operativa era stata approvata con delibera del Comitato Portuale n. 6 del 30/4/1996 e risultava non più rispondente alle attuali competenze assegnate all'Autorità Portuale dal legislatore che ha modificato profondamente la legge 84/94 attraverso la emanazione del Decreto Legge n. 535 del 21 ottobre 1996 convertito con la legge n. 647 del 23 Dicembre 1996 e, successivamente, con Decreto Legge n. 457 del 30 Dicembre 1997, convertito con la legge n. 30 del 27 febbraio 1998.

L'Ente ha ritenuto quindi di rimodulare detta pianta organica con riferimento ai processi evolutivi già in corso ed alle dinamiche di mercato.

Il personale dell'Autorità Portuale, previsto nella nuova pianta organica della Segreteria Tecnico - Operativa deliberata dal Comitato Portuale nella seduta del 29/10/1998 ed approvata dal Ministero vigilante con Telex n. 172306 del 17.12.1998, è composto da 1 dirigente, 1 capo servizio tecnico (9° livello), 1 responsabile di segreteria (VI° livello), 1 impiegato amministrativo addetto alla Sezione lavoro portuale (VI° livello), 1 capo sezione, 2 VII livello, 6 unità del VI livello, 3 unità del V livello e 2 del III livello, per un totale di 17 unità.

In particolare il Dirigente presiede al funzionamento degli Affari Generali, promozione, studi, amministrazione, intermodalità e coordinamento delle sezioni. Nell'apposita relazione redatta a supporto della previsione organica come previsto nell'art. 9 della legge n. 84/94 sono evidenziate le motivazioni gestionali assunte a fondamento della quantificazione di detta pianta organica, ritenute sufficienti - prescindendo dalle possibilità finanziarie dell'Ente - dal Ministero vigilante, che all'uopo ha approvato la relativa delibera, come innanzi anticipato.

A fronte di siffatta previsione le unità in servizio sono soltanto 4 e precisamente 1 Dirigente, 1 Capo Sezione Tecnico (IX° livello) 1 Responsabile di Segreteria (VI° livello) ed 1 Impiegato Amministrativo addetto alla Sezione Lavoro Portuale (VI° livello).

In dipendenza di tale scarto il Comitato portuale in data 3 febbraio 1999 ha deliberato preliminarmente con apposito regolamento relativo alla disciplina delle assunzioni di personale, che avverranno secondo le disposizioni in materia di impiego privato e cioè mediante selezione per titoli e/o esami, ovvero per chiamata diretta come previsto dal contratto collettivo nazionale di lavoro del personale della Autorità portuale, in caso di particolari esigenze, avuto riguardo alle caratteristiche professionali e specifiche delle funzioni da ricoprire.

In particolare la chiamata diretta è prevista per le assunzioni dei dirigenti e dei quadri con dubbia conformità alla disciplina giuridica in materia di assunzioni

di personale delle pubbliche amministrazioni (art. 97 Cost.), in assenza di apposita deroga legislativa alle procedure concorsuali.

Va in proposito sottolineata l'avvertenza formulata dal Ministero vigilante - in sede di approvazione della pianta organica - che cioè le cennate assunzioni di personale "vengano effettuate in relazione ad effettive disponibilità finanziarie".

In coerenza con tale esigenza l'Ente ha espresso nella citata delibera del Comitato Portuale del 29.10.1998 l'intenzione di procedere alla provvista del personale individuato nella pianta organica in ragione del 50% in doveroso ossequio dell'equilibrio economico del bilancio, che solo in seguito sarà possibile verificare se risulterà fatto salvo.

Resta intanto acquisito che la quantificazione da parte dell'Ente nonché l'approvazione da parte del Ministero della pianta organica non sono intervenute anche in relazione alla disponibilità di bilancio in atto esistenti. Sull'argomento peraltro si fa rinvio ai successivi paragrafi relativi alle entrate e alle spese.

8.2. - Costo del personale

Le spese del personale (tab. n. 2) nel 1997 sono state di £. 330,5 milioni, mentre nel 1998 di £. 364,2 milioni, importi comprensivi di tutti gli oneri sostenuti, compresi quelli previdenziali, assistenziali e per la partecipazione a corsi. Il costo del personale comprensivo perciò dell'onere per il trattamento fine rapporto (T.F.R.) che trova evidenziazione nella sola contabilità economica patrimoniale, è risultato rispettivamente, di 344,7 milioni e di 378,4 milioni.

Nel 1997 al costo del personale dipendente va aggiunto l'onere sostenuto per l'attività svolta dal personale non dipendente pari a £. 19,7 milioni.

Nell'anno 1998 è stata realizzata un'economia di £. 51,7 milioni, a seguito della mancata assunzione di personale temporaneo prevista nel corso del suddetto anno, cui l'Ente ha sopperito con il personale assunto dalla Regione Sicilia nel quadro delle assunzioni per lavori socialmente utili.

Si evidenzia, infine, una incidenza in aumento delle spese del personale, ove rapportate sia alle entrate sia alle spese correnti (tab. n. 3), con l'avvertenza che assumono carattere molto relativo le percentuali quivi esposte.

Quanto alle entrate, un corretto rapporto andrebbe effettuato non con il totale delle entrate correnti, ma solo con quelle proprie dell'Ente - che rappresentano risorse sicure - eventualmente incrementate dai trasferimenti correnti con caratteri di certezza (almeno sull'an se non anche sul quantum) come sono le entrate relative alle merci sbarcate ed imbarcate e non anche le entrate derivanti dai trasferimenti volontari, a motivo della loro incertezza. Ma pur considerando questi ultimi (presenti ad ogni modo nel biennio in esame), utilizzabili ai cennati fini, la sommatoria delle entrate per il 1998 è stata di £.

1.005,6 milioni e rispetto a tale importo le spese per il personale si sono attestate sul 36%.

Quanto poi al rapporto con le spese correnti, il dato percentuale della tabella n. 2 si fonda anche sulla non corretta - come già rilevato - appostazione tra le spese correnti - e non in conto capitale - di quelle relative alla realizzazione di opere di manutenzione straordinaria.

Depurate di tali importi, le spese correnti del 1998 si riducono di 1,6 miliardi e perciò, rispetto a 1,6 miliardi circa di effettive spese correnti, quelle per il personale sono state pari al 23,4%.

COSTO GLOBALE DEL PERSONALE

Tabella n. 2

(in milioni lire)

	1996	1997	1998
a) Stipendi ed altri assegni fissi			
Emolumenti fissi	100	212,0	224,2
Emolumenti variabili	-	4,0	30,1
Emolumenti al personale non dipendente	50	19,6	0
Indennità e rimborsi spese	7	20,4	18,4
Spese per organizzazione corsi	-	-	-
Oneri previdenziali ed assistenziali	35	0,5	0
Altri oneri per il personale	-	73,9	91,5
	-	-	-
Totale - a	192	330,5	364,2
b) Benefici previdenziali			
Accantonamento trattamento fine rapporto	6	14,2	14,2
Totale - b	6	14,2	14,2
Totale Generale a + b	198	344,7	378,4

Nota: il costo unitario medio del personale è stato di 94,6 milioni nel 1998 e di 86,2 milioni nel 1997.

INCIDENZA PERCENTUALE DELLE SPESE PER IL PERSONALE

Tabella n. 3

(in milioni lire)

	1997	%	1998	%
Spese per il personale	330,5	-	364,2	-
Entrate correnti	4.895,7	6,5	3.363,1	10,8
Spese correnti	4.478,6	7,1	3.182,6	11,4

9. - La contabilità dell'Ente

9.1.- Regolamento di contabilità

Come noto, l'art. 6 c. 3 della legge n. 84/94 ha stabilito che la gestione patrimoniale e finanziaria delle autorità portuali è disciplinata da un regolamento di contabilità "approvato" dal Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero del tesoro.

Come già chiarito nel precedente referto, la corretta interpretazione del disposto di cui all'art. 6 c. 3 della legge di riordino comporta che le singole autorità portuali deliberano il proprio regolamento di contabilità, che viene 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 ed indirettamente dell'azione delle varie autorità portuali.

Il Comitato Portuale ha deliberato nell'esercizio 1998 il testo del regolamento di contabilità, tuttavia in sede di approvazione il Ministero vigilante ha segnalato l'esigenza di apportare alcune integrazioni.

Tali modifiche sono state recepite dal Comitato portuale con delibera n. 39 del 28/11/1998 ed in data 22.12.98 è stato trasmesso al Ministero vigilante il nuovo testo del regolamento di contabilità dell'Ente, previo inserimento delle predette integrazioni.

Pertanto, nel biennio considerato, hanno continuato a trovare applicazione in materia contabile le norme del DPR n. 696/1979.

In tema di disciplina contabile la Corte ritiene di dover richiamare l'attenzione dell'Ente e del Ministero dei trasporti e navigazione, nonché di quello del Tesoro, sulla rilevanza dell'art. 1 c. 3 della recente legge 25/6/1999, n. 208 per il quale entro il 30/6/2000 l'Ente è tenuto ad adeguare il sistema di contabilità ed i propri bilanci ai principi contenuti nella legge n. 94 del 3.4.1977.

Con il decreto legislativo 27.9.1977, n. 279, invero, il Governo ha dato attuazione alla delega conferita con la citata legge n. 94 che in particolare aveva fissato nell'art. 5, come criteri e principi direttivi per la revisione di bilanci dello Stato, la individuazione di unità previsionali di base del bilancio, la identificazione dei centri di responsabilità amministrativa, cui rapportare la ripartizione delle risorse per funzioni, la individuazione "in modo certo" del responsabile di ciascuna unità previsionale e dei relativi procedimenti, l'evidenziazione delle entrate realizzate e dei risultati conseguiti, in relazione, tra l'altro, agli indicatori di efficacia e di efficienza e l'esclusione del criterio della spesa storica incrementale, in sede di formazione del bilancio di previsione.

Data l'ampiezza di detti criteri direttivi e le difficoltà della loro applicazione ai bilanci ed agli ordinamenti contabili delle autorità portuali, l'obiettivo di una coerente ed uniforme disciplina deliberata dai singoli enti si fonda su una concorde e puntuale previa attività di normazione "tipo" del Ministero vigilante e specialmente del Ministero del tesoro - in ragione quest'ultimo della sua istituzionale competenza - ai quali la legge n. 84/94 e successive modificazioni conferiscono il potere approvativo dei regolamenti di contabilità deliberati dai comitati portuali delle singole autorità.

Nell'indicata attività di normazione tipo dei cennati ministeri dovrà assumere, in particolare, specifica rilevanza la disciplina volta ad assicurare mediante appositi indicatori di efficacia e d'efficienza un puntuale controllo di gestione che valga ad imprimere, alla medesima, il perseguimento oltre che dell'efficacia e dell'efficienza, anche quello dell'economicità.

L'Ente da parte sua è poi tenuto, per effetto del recente decreto legislativo n. 286/99, ad individuare autonomamente le strutture deputate all'espletamento dei controlli interni previsti da detto decreto legislativo n. 296, identificati nel cennato controllo di gestione, nonché nel controllo strategico ed in quello valutativo della dirigenza.

9.2.- I bilanci previsionali

Il bilancio di previsione relativo all'anno 1997 è stato approvato dal Comitato Portuale nella seduta del 30.10.1996, ai sensi dell'art. 9, c. 3, lettera d) della legge n. 84/96, previo parere favorevole del Collegio dei revisori.

Il bilancio di previsione relativo all'anno 1997 era stato presentato con un avanzo di amministrazione presunto di 362,4 milioni.

Nel corso del 1997 due sono state le variazioni apportate al bilancio di previsione approvate dal Comitato portuale, previo parere favorevole del Collegio dei revisori.

La I^a variazione si è resa necessaria in quanto si sono previste minori entrate per complessive £. 137.500.000 e maggiori spese per complessive £. 88.000.000. Con la II^a variazione l'avanzo di amministrazione presunto è stato quantificato in £. 631.666.565.

Il bilancio di previsione relativo all'anno 1998 è stato deliberato nei termini previsti dalla legge, dal Comitato portuale, in data 23.10.1997, previo parere favorevole del Collegio dei revisori. Il bilancio di previsione 1998, approvato dal Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro, presentava un avanzo di amministrazione presunto di £. 638 milioni.

Nel corso del 1998 tre sono state le variazioni apportate al bilancio di previsione. La prima variazione presentava maggiori oneri per £. 100.200.000, a fronte di incrementi di entrata per pari importo. La seconda variazione

presentava maggiori oneri per £. 209.435.800, a fronte di incrementi di entrata per £. 211.435.800. Infine, la terza variazione presentava maggiori oneri per £. 1.564.040.000, a fronte di incrementi di entrata di pari importo. Il saldo attivo finanziario era risultato di £. 638 milioni.

9.3.- La contabilità finanziaria

9.3.1- Scostamenti di bilancio

In merito al bilancio consuntivo 1997 (tab. n. 4), a fronte di una definitiva previsione di entrate di £. 5.054,1 milioni sono stati effettuati accertamenti per £. 5.256,5 milioni ed a fronte di una previsione definitiva di spesa di £. 5.000 milioni, sono stati assunti impegni per £. 4.843,5 milioni. La differenza in percentuale è pari al 4% in più, rispetto al 1996 per quanto concerne le entrate, e del 3,1% in meno per le uscite.

Tabella n. 4

**SCOSTAMENTI TRA:
PREVISIONI DEFINITIVE ED ACCERTAMENTI**

(in milioni lire)

ENTRATE	1996	1997	1998
Previsioni definitive	1.031,7	5.054,1	3.829,5
Accertamenti	929,6	5256,,5	3.810,6
Differenze in %	-9,9	+ 4,0	-0,5
di cui: partite correnti	1.926,6	4.922,1	3.363,1
movimenti in conto capitale	-	-0	-
partite di giro	3	328,7	447,4

**SCOSTAMENTI TRA:
PREVISIONI DEFINITIVE ED IMPEGNI**

(in milioni lire)

USCITE	1996	1997	1998
Previsioni definitive	1.048,0	5.000	3.820,6
Impegni	920,9	4.843,5	3.664,3
Differenze in %	-12,1	-3,1	-4,1
di cui: partite correnti	891,2	4.478,6	3.182,6
movimenti in conto capitale	26,7	29,1	34,1
partite di giro	3	328,7	447,4

L'aumento delle entrate nel 1997 è derivato dall'aumento dei canoni demaniali del 13%, nonché dei proventi del traffico merci e passeggeri generatore dell'aumento dei diritti portuali del 68%.

Nel bilancio consuntivo 1998, a fronte di una previsione di entrate di £. 3.829,5 sono stati effettuati accertamenti per £. 3.664,3 ed a fronte di una previsione di spesa pari a £. 3.820,6 milioni sono stati assunti impegni pari a £. 3.664,3 con una differenza in percentuale di 0,5 in meno per quanto riguarda le entrate ed in meno del 4,1 per le uscite.

Il decremento del totale degli accertamenti nel 1998 è dovuto ad un decremento di £. 1.534,6 delle entrate correnti a causa del minor finanziamento del Ministero dei Lavori Pubblici relativo alle spese per le parti comuni del porto.

9.3.2- Valutazioni complessive

Come emerge dalla tabella n. 5 in entrambi gli anni è stato realizzato un avanzo finanziario ancorchè decrescente nel 1998, a motivo della già ricordata riduzione del finanziamento di competenza del Ministero dei lavori pubblici in tema di gestione delle parti comuni.

Altro dato significativo attiene alla preponderante presenza delle voci di bilancio di parte corrente (il 93,6 % del totale delle entrate per il 1997 e l'88,3% per il 1998; le spese rappresentano rispettivamente il 91 % e il 94,6%).

Complessivamente è da sottolineare l'inesistenza di entrate per trasferimenti in conto capitale, conseguendone che le esigue spese effettuate a tal fine sono state coperte da proventi di parte corrente; ma sul punto va ricordata la non corretta allocazione delle spese per manutenzioni straordinarie tra quelle correnti e non tra le spese in conto capitale.

9.3.3- Analisi delle entrate

Dai dati del prospetto della tabella n. 6 emerge il connotato di fondo della finanza dell'Ente che è prevalentemente a carattere derivato. Gli indicatori di autonomia finanziaria infatti si sono collocati sui seguenti valori: 0,08 per il 1997 e lo 0,24 per il 1998.

L'incidenza poi delle varie voci di entrata sul totale delle stesse è risultata differente nei due esercizi in esame atteso che nel 1997 il concorso del Ministero dei lavori pubblici per la manutenzione straordinaria delle parti comuni e dei fondali è stato di 3,2 miliardi a fronte di 1,56 miliardi del 1998.

In tale anno, infatti, l'aggregato più rilevante delle entrate dell'Ente è stato quello relativo ai redditi e proventi patrimoniali e cioè in sostanza il flusso dei canoni demaniali, risultato di 526,2 milioni, a fronte di 232 milioni circa dell'anno precedente.