

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

RELAZIONE AL BILANCIO CONSUNTIVO 1995

Si sono chiusi in modo soddisfacente i conti '95 dell'Azienda porto di Savona nel suo complesso; quelli:

- commerciali ed industriali dei due bacini;
- finanziari dell'istituita Autorità Portuale.

E se un approfondimento del quadro generale conferma da un lato i risultati, in ultima analisi finisce, poi, per evidenziarne aspetti negativi, con scenari insoddisfacenti quanto meno in una prospettiva di breve periodo.

Lo si evince intanto dai dati statistico-economici di Savona e Vado: in effetti, lo scalo ha finito per superare importanti traguardi e per sfiorarne altri, sia pure per una serie di circostanze favorevoli (peraltro presenti in altre realtà italiane, che potrebbero non presentarsi compiutamente nel '96.

Numeri "alti", non facili da mantenere in uno scenario internazionale dominato da un'accesa concorrenza nella formazione delle tariffe per accedere a nuovi flussi di merci, al di là della qualità di servizi offerti: anche perchè non sempre le imprese armatoriali e industriali guardano al risultato complessivo delle operazioni.

Perciò l'Autorità Portuale di Savona teme possibili contraccolpi già nel primo trimestre del '96; oltre tutto di fronte ad una situazione generale del paese che sta denunciando una prima fase di riflessione.

* * *

Resta il fatto che il consuntivo del '95 per Savona Vado risulta sostanzialmente su buoni livelli: per il saggio di crescita attestatosi sul 3 per cento. In complesso, nello scalo del ponente ligure sono entrate ed uscite, nel corso dei dodici mesi, 13 milioni e 324.080 tonnellate di prodotti; risultato che nel decennio in corso si pone in seconda posizione rispetto al primato del '92: differenza, che sarebbe stata ampiamente colmata se non si fosse verificato un consistente decremento negli arrivi di prodotti petroliferi.

Infatti, che il '95 si ponga come un anno sostanzialmente favorevole lo si ricava dall'esame di altre componenti: A fronte della flessione delle rinfuse liquide e dei cereali si è registrato un forte aumento sia nel traffici a banchina, che rappresentano il punto di riferimento dell'emporio, sia dalla interessante crescita del settore del carbone e dei minerali che peraltro nel '94 aveva toccato il minimo storico.

Le merci manipolate a banchina rappresentano il fiore all'occhiello del porto nel '95. Nell'arco dei dodici mesi, il porto di Savona Vado ha denunciato in questo settore un

quantitativo di prodotti in transito pari a 2 milioni 377.146 tonnellate che costituisce uno dei traguardi più importanti mai raggiunti dallo scalo marittimo e certamente quello di maggiore valenza nel decennio in corso, avendo addirittura superati il '92. Anche se, trascorsa l'estate, il porto ha visto contrarsi notevolmente i traffici lungo le banchine. Le stesse merci alla rinfusa, che ancora a metà anno registravano un incremento dell'11% circa, hanno progressivamente perso consistenza, tanto da raggiungere a fine '95 con cura consuntivo non certo brillante: meno 0,6 % rispetto all'anno precedente. Perciò si temono, in porto, possibili inversioni di tendenza nell'incerto quadro politico del Paese.

* * *

Pur contando nel bacino padano su un'utenza consistente e diversificata, quanto peraltro fonte di lavoro per i due maggiori fronti portuali del Paese e per il Northern Range, lo scalo marittimo di Savona Vado, per confermare e migliorare i risultati del '95, ha necessità di rispondere alle sollecitazioni degli armatori assicurando servizi rapidi e qualitativamente elevati, ed alle aspettative delle imprese portuali sia attuando forme di collaborazione tecnico-promozionali, sia attraverso un'azione di coordinamento tra i soggetti operanti in banchina, per spezzare vecchie logiche nel variegato campo del lavoro e delle attività di supporto.

A questo nucleo di problemi ne seguono altri infrastrutturali di non minore peso, anche se recentemente alcuni spazi si sono aperti nell'ottica del potenziamento dei traffici di Savona Vado. e, questo, al di là dell'approfondimento di taluni argomenti, ad iniziare da quella logistica del trasporto che in sede locale mai ha trovato interlocutori di livello.

Di qui, la volontà dell'Authority Portuale di continuare, comunque, su quelle strade che dovrebbero portare:

- per un verso, al finanziamento di nuove opere marittime, nonché di strutture di supporto ai traffici specializzati all'interno della cinta doganale.
- per l'altro, ad una verifica delle possibilità di potenziamento della rete infrastrutturale esterna.

Non si tratta soltanto - e non è peraltro di poco conto - di chiudere il discorso di allungamento di alcune banchine a Savona e a Vado sia con l'aiuto dello Stato, sia attraverso investimenti privati; ovvero di affrontare, nel contempo, problemi seri inerenti il posizionamento futuro di medie e piccole realtà che operano nello scalo marittimo.

Infatti, esistono percorsi che portano all'Unione Europea per l'accesso a finanziamenti pubblici, al di fuori degli obiettivi Comunitari in essere, che, concessi, permetterebbero di rafforzare i servizi portuali e di predisporre nuove strutture di supporto ai traffici.

C'è, in effetti, un discorso a largo raggio che coinvolge direttamente lo scalo marittimo del Ponente ligure, ponendosi la soluzione dei collegamenti orizzontali e verticali in un'ottica di massima valenza nella ricerca dell'abbattimento dei costi di

trasporto, oltre che nella distribuzione veloce dei prodotti in transito.

* * *

Anche perchè non solo cambiano i traffici, ma si vanno evolvendo velocemente rispetto ad un tempo anche i rapporti di forza tra scali marittimi e al loro interno tra le imprese che vi operano. Sempre più tecnologia e specializzazione, da un lato; migliore offerta di servizi ed opportunità di inoltro veloce delle merci nel grande bacino d'utenza, dall'altro, costituiscono i fattori di attrattività, e quindi, di forza dello scalo.

Savona Vado è nella necessità di rivedere le linee di fondo della sua politica portuale: in questo senso, il '96 rappresenterà il punto di partenza non tanto per una rivisitazione delle correnti storiche dello scalo, quanto per la ricerca di nuovi segmenti che trovino maggiori rispondenze sul mercato internazionale o per il ripensamento di utilizzo di spazi dimostratisi al di fuori di ogni proficuo operare.

Dai concetti di ristrutturazione e di ampliamento, le attività portuali, quanto meno in parte, troveranno nuovi posizionamenti. Operazione che si presenta necessaria e in tempi brevissimi; in caso contrario, il porto di Savona Vado si troverà a navigare in acque difficili, prevedendosi l'accentuarsi di quella inversione di tendenza nei traffici di merce varia che potrebbe portare ad una fase di criticità nel volgere di qualche anno.

Perciò le scelte - d'intesa con gli Enti locali territoriali oggi presenti nel Comitato Portuale e quindi partecipati diretti nella valutazione delle nuove linee programmatiche dei bacini commerciali di Savona e di Vado - che si andranno a determinare già nel primo semestre del '96 si prospettano di grande interesse: poichè se per molti traffici c'è certezza di continuità, per altri è doverosa una verifica di fondo in termini non solo di tenuta quanto sostitutivi. In questa visione di rinnovamento rientra con forza il superamento dei regimi di monopolio nelle sue variegate implicazioni e presenze, oltre che l'approfondimento delle tecniche di formazione delle tariffe di sbarco/imbarco di prodotti e di materie prime, da non concepirsi più come sommatoria di istanze bensì di verifica dei costi inevitabilmente correlati all'offerta di realtà concorrenti.

Pertanto, il primo, immediato obiettivo dell'Azienda Porto sarà la ricerca di un tavolo comune di confronto tra le diverse componenti. Lo esige l'attuale scenario dei traffici che proprio nelle merci a banchina risulta in sofferenza ormai da troppi mesi. E non tanto per la forte inversione di tendenza registrata in alcuni comparti di "merci ricche" quanto per la mancanza di una strategia complessiva tra enti locali, organizzazioni sindacali ed imprenditoriali, collante tra mano pubblica e componenti prive indispensabili se si vorrà mettere sul mercato l'Azienda porto nel suo insieme.

E questo nell'ottica di una politica basata appunto su offerte di servizi di qualità e tariffe competitive. Anche se talvolta non è sufficiente. Le variabili, in effetti, si presentano molteplici e

delicate; quanto peraltro gli attori determinanti in ultima analisi il rafforzamento o il dirottamento di un traffico. Perciò Savona Vado ha la necessità di disporre di collegamenti diretti con i grandi corridoi plurimodali presenti sulla costa ligure e di linee ferrate ristrutturate che portano all'hinterland padano.

Sui concetti di produttività a banchina, di servizi qualificati e di trasporti veloci dovrà pertanto basarsi il lavoro della Port Authority nei prossimi mesi, iniziando il confronto con imprese di servizi e società terminaliste.

Nella relazione al precedente consuntivo veniva ipotizzato che il 1994 sarebbe stato l'ultimo anno di gestione commerciale dell'Ente Portuale. Infatti, in data 28/1/94 veniva emanata la legge n. 84, che introduceva nuove discipline per le attività portuali, prevedendo, tra l'altro, la trasformazione degli Enti in Organizzazioni e, infine, in Autorità Portuali. Per l'attuazione di tali adempimenti venivano incaricati dei Commissari e dei Vice Commissari che, per quanto concerne il nostro scalo, hanno operato dal luglio 1994 al dicembre 1995.

Nello stesso anno, con D.L. n. 696/94, con decorrenza 1.1.1995, venivano istituite le Autorità Portuali. Di conseguenza, anche se il nuovo ente è diventato pienamente operativo con la nomina del Segretario Generale, avvenuta nella riunione del Comitato Portuale del 2.4.1996, il conto consuntivo che viene proposto per l'approvazione, rappresenta il primo bilancio dell'Autorità Portuale di Savona.

Per quanto riguarda l'esercizio delle manovre ferroviarie, i relativi costi e ricavi sono stati inclusi nella gestione dell'Autorità, mentre, per quanto possibile, è stata evidenziata la parte residua della Organizzazione Portuale.

Con la legge di riforma, ed in particolare all'art. 28 - sono stati adottati dei provvedimenti di natura economico-finanziaria che già nel 1994, si erano concretizzati in risultati di bilancio positivi.

Tra i più significativi si segnalano:

- l'esodo di 65 dipendenti avvenuto nell'agosto 1994;

- l'assunzione, da parte dello Stato, degli indebitamenti consolidati a tutto il 1993, per le indennità di trattamento di fine rapporto, per i mutui e per i disavanzi di amministrazione.

I provvedimenti già esecutivi, riguardano i pagamenti delle rate di mutuo e le indennità di anzianità riguardanti il solo personale esodato nel 1994. Ai fini dei risultati di bilancio essi assumono particolare significato in quanto avrebbero inciso sui costi, rispettivamente, per oltre lire 8.000, tra capitale e interessi, e 3.000 ml.

Sono ancora in sospeso le indennità corrisposte al personale cessato dal servizio senza i benefici dell'esodo e il disavanzo di amministrazione 1993; per tali voci, questa amministrazione vanta un credito di oltre 4.500 ml.

Anche durante il periodo di commissariamento affidato, ai Comandanti del Porto C.V. Manlio Rittore e C.V. Gianfredo Favi, che attualmente ricopre la carica di Vice Presidente, sono stati adottati dei provvedimenti di particolare interesse economico, che, unitamente a quelli pubblici, hanno consentito di concludere l'esercizio con un risultato di bilancio positivo.

Tra questi, i più significativi riguardano:

- l'abolizione della tariffa forfettizzata (anche se limitata a soli 5 mesi del 1995),

- il trasferimento, ad imprese private, di tutte le attività marittimo-commerciali, da sempre particolarmente onerose e deficitarie,

- il distacco del personale addetto

- la vendita o il noleggio di attrezzature e mezzi connessi alla cessata attività,

- la definizione delle tariffe demaniali e per attività di impresa.

Da tutto ciò è risultato un avanzo di amministrazione di 9.779 ml., che viene iscritto nel preventivo 1996; circa il suo utilizzo, sono allo studio alcune iniziative tra le quali si segnalano, il finanziamento, nella misura del 20%, della spesa prevista per opere da realizzare con il contributo CEE, erogato tramite la Regione e della relativa IVA, dei T.F.R. dovuti per un nuovo esodo, degli interessi di mora e legali per ritardato pagamento lavori finanziati dal Ministero LL.PP., e da una ipotesi di società, di natura prevalentemente finanziaria e a partecipazione, possibilmente, maggioritaria dell'Autorità Portuale. Tale società, gestita in economia da personale in organico all'Autorità stessa, dovrebbe avere, tra l'altro, lo scopo di impiegare al meglio le proprie risorse, destinandole ad adeguate opere strutturali e a proficue iniziative promozionali a favore dello scalo.

Come di consueto, il bilancio viene presentato in una duplice formulazione; la prima, è impostata sugli schemi della contabilità pubblica, la seconda, sulle norme civilistiche vigenti in materia.

Circa queste ultime si ricorda che nel 1993 sono entrate in vigore la IV e VII Direttiva CEE, che dettano nuove regole per la formulazione dei bilanci dei paesi appartenenti alla Unione Europea; tali regole, recepite dall'Italia con D.L. 9/4/91 n.197, sono state introdotte nel C.C. con opportuno adeguamento e aggiornamento degli articoli riguardanti i bilanci delle società e degli enti pubblici economici ad esse equiparati. Viene pertanto compilata anche la situazione patrimoniale, il conto economico e la relativa nota integrativa, come previsto dalla normativa europea.

Essi rappresentano, anche se ai soli fini fiscali, il vero bilancio civilistico dell'Autorità Portuale.

RENDICONTO FINANZIARIO

Premesso che in sede di chiusura si è proceduto all'assestamento dei capitoli di entrata e di uscita, si espongono i risultati conseguiti nell'esercizio.

GESTIONE DI COMPETENZA

La gestione di competenza, presenta i seguenti risultati complessivi:

	PREVISIONI		SOMME	DIFF.
	INIZ.	FINALI	ACCERT.	
ENTRATE				
TITOLO I				
ENTRATE DERIV.DA TRAS-				
FERIMENTI CORRENTI	6.975	3.208	3.173	-35
TITOLO II				
ALTRE ENTRATE	19.315	18.469	17.717	-752
TITOLO III				
ALIENAZ.BENI PATRIM.				
E RISCOS. CREDITI	305	825	626	-199
TITOLO IV				
TRASFER.C/CAPITALE	25.804	19.173	4.573	-14.600
TITOLO V				
ACCENSIONE PRESTITI	270	40	25	-15
TITOLO VI				
PARTITE DI GIRO	6.420	13.685	4.424	-9.261
TOTALE ENTRATE	59.089	55.400	30.538	24.862
USCITE				
TITOLO I				
SPESE CORRENTI	23.395	19.871	15.509	-4.362
TITOLO II				
SPESE C/CAPITALE	15.070	15.210	1.046	-14.164
TITOLO III				
SPESE ESTINZ.MUTUI	7.140	85	70	-15
TITOLO IV				
PARTITE DI GIRO	6.420	13.685	4.424	-9.261
TOTALE USCITE	52.025	48.851	21.049	-27.802
AVANZO DI COMPETENZA			9.489	
AVANZO AMMINISTRAZIONE 1994			241	

Per quanto concerne la gestione dell'Organizzazione Portuale, si evidenziano:

ENTRATE CORRENTI per	4.698 ml
USCITE CORRENTI per	4.625 ml

GESTIONE DEI RESIDUI

La gestione complessiva dei residui presenta i seguenti risultati

	ATTIVI	PASSIVI
TOTALE 1.1.95	10.402	7.351
VARIAZIONI	-169	-218
	-----	-----
DIFFERENZA	10.233	7.133
RISCOSSI/PAGATI	-6.901	-4.465
	-----	-----
DA RISCOUT./DA PAGARE	3.332	2.668
RESIDUI DELL'ESERCIZIO	10.215	3.070
	-----	-----
TOTALE AL 31.12.1995	13.547	5.738
	=====	=====

Per quanto concerne l'Organizzazione Portuale si evidenziano:

RESIDUI ATTIVI per lire 1.315 ml

RESIDUI PASSIVI per lire 821 ml

I crediti di maggior consistenza riguardano:

la tassa portuale per lire 242 ml; le entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi, per lire 2.299 milioni, i redditi e i proventi patrimoniali per lire 1.956 milioni; i rimborsi diversi e da parte del Ministero LL.PP. per i servizi di manutenzione, illuminazione e pulizia aree portuali, per lire 1.514 milioni; crediti diversi per lire 90 milioni; alienazione di immobilizzazioni tecniche per lire 198 ml; trasferimenti dello Stato per le opere di piano regolatore per lire 1.474; per ripiano disavanzi di amministrazione al 1993 - art. 28 legge 84/94 - per lire 4.013 nonchè per rimborsi indennità di T.F.R. maturati alla stessa data per dipendenti cessati dal lavoro extra esodo per lire 540 ml, le partite di giro (comprehensive del credito IVA) per lire 1.223 milioni.

I debiti più significativi riguardano:

le spese di personale e i relativi oneri previdenziali, per f. 549 ML; le spese di amministrazione, manutenzione e per prestazioni di terzi per operazioni portuali per f. 2.234 milioni, gli oneri vari e straordinari per f. 93 ML, i ristorni per i distacchi di personale per lire 277 ml, le spese per le opere di piano regolatore e per investimenti dell'Ente per f. 1.561 milioni; i depositi cauzionali di terzi, da restituire per f. 421 milioni; le partite di giro per f. 591 milioni.

GESTIONE DI CASSA - REGIME DI TESORERIA UNICA

Come già ricordato in premessa, i provvedimenti della legge 84/94 e le iniziative adottate internamente, hanno consentito di concludere l'esercizio 1995 con risultati sensibilmente positivi. La cassa, rispetto all'esercizio 1995 che si era concluso con un passivo di 2.810 ml, presenta un attivo di lire 1.970 ml.

Fondi disponibili per l'ordinaria gestione

DEFICIT AL 1.1.1995	-2.810 ml
INCASSI	27.224
PAGAMENTI	-22.444

FONDO CASSA AL 31.12.1995	1.970
DEPOSITI DI TERZI	-421

TOTALE FONDO DISPONIBILE	1.549
	=====

Procedendo alla suddivisione della cassa tra la quota spettante alla Autorità Portuale, da quella relativa alla Organizzazione Portuale, si rileva quanto segue:

	A.P.	O.P.
Fondo cassa al 1.1.1995	0	-2.810
incassi	22.037	5.187
pagamenti	-13.753	-8.691
	-----	-----
Fondo cassa al 31.12.1995	8.284	-6.314
Depositi di terzi	-421	
	-----	-----
	7.863	-6.314
	=====	=====

Fondi indisponibili per trasferimenti del Ministero LL.PP., destinati ad opere portuali

ammontano a lire 2.807 ml. Detti fondi sono depositati presso la Banca d'Italia in un conto vincolato, infruttifero.

GESTIONE AMMINISTRATIVA

Sulla situazione amministrativa si è già riferito in premessa. I risultati conseguiti derivano da:

FONDO CASSA AL 31.12.95	1.970
DEPOSITI DI TERZI INDISPONIBILI	-421

	1.549
RESIDUI ATTIVI 1995	13.547
RESIDUI PASSIVI 1995	-5.738
DEPOSITI CAUZIONALI DA RESTITUIRE	421

AVANZO AMMINISTRAZIONE 1995	9.779
	=====

GESTIONE ECONOMICA

Il conto economico riferito alla Autorità Portuale e alla Organizzazione Portuale, si è concluso, per la prima, con un avanzo di lire 8.660 ml, di cui 5.122 ml rappresentati da sopravvenienze conseguenti all'azzeramento delle rate capitale dei mutui e dei relativi interessi passivi, e, per la seconda, con un deficit di 201 ml, per un importo complessivo di lire 8.459 ml. Tale avanzo è stato utilizzato per il ripiano di deficit economici pregressi.

Per un più approfondito esame, si rinvia al conto perdite e profitti del bilancio civilistico.

SITUAZIONE PATRIMONIALE

La situazione patrimoniale riguardante il conto finanziario si discosta per impostazione e per contenuti da quella civilistica, in quanto le norme che regolano i sistemi di scritture che ne sono alla base, adottano criteri di valutazione, anche di natura fiscale, completamente diversi. Rispetto all'esercizio precedente ha subito una diminuzione di 47.268 ml.

RELAZIONE
DEL COLLEGIO DEI REVISORI



AUTORITA' PORTUALE DI SAVONA

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

Relazione al bilancio consuntivo 1995

Il Collegio dei Revisori dei Conti ha esaminato il bilancio consuntivo per l'anno 1995, predisposto dalla Autorità portuale e ne redige la prescritta relazione da sottoporre all'attenzione del Comitato Portuale per l'assunzione della relativa delibera di approvazione.

Prima di entrare nell'analisi dei dati si premettono le usuali notizie concernenti l'aspetto formale del documento contabile in oggetto.

I dati del consuntivo in esame derivano dal Bilancio di previsione 1995 che risulta aver riportato l'approvazione del Ministero vigilante, su conforme parere del Ministero del Tesoro, come si evince dal telex prot. 5190707/23.3.95.

Il consuntivo in questione è stato elaborato sulla base del preventivo di cui sopra al quale sono state apportate nel corso dell'anno variazioni con delibere n.5/26.4.95, n.7/27.7.95, n.9/30.10.95 emesse sulla base di corrispondenti pareri favorevoli espressi dal Collegio dei revisori.

L'Autorità portuale ha anche predisposto il bilancio d'esercizio, con annessa nota integrativa, in applicazione della normativa introdotta dal decreto legislativo 9.4.91 n.127 che ha modificato gli artt. 2423 e seguenti del codice civile in attuazione delle direttive CEE.

Con nota a parte il Collegio provvederà ad accertare la rispondenza dei dati e dei criteri adottati nella compilazione della nota integrativa (All.1).

Venendo all'esame delle cifre si rileva anzitutto un avanzo finanziario di competenza pari a lire 8.458 ML.

La situazione economica presenta un avanzo pari a Lire 8.660 ML che sono da attribuire ai provvedimenti previsti dalla legge di riforma.

SITUAZIONE FINANZIARIA

La gestione di competenza ha avuto le risultanze di cui appresso:

<u>ENTRATE (in milioni)</u>	<u>prev.finali</u>	<u>accertate</u>	<u>Aumenti o dim.</u>
-----------------------------	--------------------	------------------	-----------------------

Titoli I-II-III-IV-V-VI	55.400	30.538	- 24.862
-------------------------	--------	--------	----------

<u>SPESE</u>	<u>prev.finali</u>	<u>accertate</u>	<u>Aumenti o dim.</u>
--------------	--------------------	------------------	-----------------------

Titoli I-II-III-IV-	48.851	21.049	- 27.802
---------------------	--------	--------	----------

La gestione di competenza riferita ai titoli I e II delle entrate e del titolo I delle spese presenta i seguenti dati:

- Entrate correnti (in milioni)	£.	20.890 ML
- Uscite correnti (in milioni)	£.	<u>15.509 ML</u>
- con un avanzo di competenza di parte corrente pari	£.	<u>5.381 ML</u>

contro un avanzo 1994 pari a Lire 2.604 ML.

e aggiungendo i costi ed i ricavi non finanziari aventi incidenza però sul risultato economico si ottiene un avanzo come già riferito di Lire 8.459 ML, che ribalta il risultato negativo dell'anno precedente.