

Tabella n. 1 bis

MOVIMENTAZIONE DEL PORTO DI CATANIA

	ANNO 1998	ANNO 1999	DIFFERENZA	PERCENTUALE DI INCREMENTO
NAVI				
Commerciali (n.ro)	2.171	2.249	78	3,59%
da Crociera (n.ro)	60	64	4	6,67%
TOTALE NAVI (n.ro)	2.231	2.313	82	3,68%
MERCE				
Containers (pezzi)	13.693	14.921	1.228	8,97%
Automezzi (pezzi)	54.252	55.325	1.073	1,98%
MERCE TOTALE MOVIMENTATA (tonnellate)	2.428.388	2.704.699	276.311	11,38%

5. — Il nuovo documento di programmazione (2000 – 2003)

Nel corso del triennio di validità del primo documento di programmazione (1996 – 1999) l'Ente non ha proceduto alla revisione annuale del piano operativo, ai sensi dell'art. 9 della legge n. 84/94, per la ritenuta integrale permanenza dei traguardi ivi considerati.

Il piano operativo triennale è stato aggiornato con un secondo documento di programmazione relativo agli obiettivi e agli interventi prefigurati in ordine al triennio 1999 – 2001, confermando le linee programmatiche già individuate nel primo piano, all'uopo peraltro integrate.

Sui contenuti del documento si è riferito compiutamente nel precedente referto.

Di recente l'Ente ha provveduto alla redazione del Piano Operativo triennale 2000-2003, con validità dal 1° maggio 2000.

Le linee guida del documento, partendo dal quadro di uno scenario di sviluppo internazionale dei trasporti, prefigurano, quale obiettivo di fondo, la crescita dei principali settori di attività dello scalo, rapportata alla sua posizione geografica, all'elevato grado di accessibilità, alla possibilità di ampliamento.

Siffatti connotati sono stati assunti quale fondamento della crescita dei settori industriale, peschereccio, diportistico, turistico e crocieristico, che fanno di quello di Catania un porto con funzionalità polivalente. Il tutto in un quadro di valorizzazione ed integrazione

del traffico “via mare” rispetto al congestionato ed inquinante traffico “su gomma”, a tutela dei traffici e a salvaguardia dell’ambiente.

Gli interventi pubblici, a loro volta, sono distinti in interventi di carattere generale o finalizzati.

Tra i primi vanno in particolare sottolineati il rifacimento completo della struttura relativa all’ingresso denominato “Asse dei Servizi”, lavori di dragaggio, il prolungamento del Molo foraneo, e tra i secondi la costruzione della stazione marittima, la ristrutturazione di banchine, la realizzazione di darsene, ecc..

Con riferimento a tali interventi, tuttavia, dall’esame del documento non si rinviene alcuna indicazione di massima circa gli importi finanziari necessari e, quanto alla copertura, il Piano fa riferimento a generiche fonti pubbliche (investimenti a cura dello Stato, Regione, Province, Camera di Commercio e Comune), o private, realizzabili attraverso investimenti destinati all’ammodernamento delle attrezzature esistenti od alla creazione di nuove strutture.

In sostanza, come per tutti i precedenti documenti elaborati dall’Ente il nuovo programma triennale 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

In conformità a quanto previsto dall’art. 27 c. 3 della L. 84/94 all’atto dell’istituzione dell’Autorità portuale di Catania venne confermata la validità del piano regolatore portuale approvato con voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 1978 in attesa dell’aggiornamento previsto dalla stessa norma.

Ritenuto indilazionabile l’aggiornamento del piano regolatore, da adattare alle mutate ed accresciute esigenze di pianificazione delle infrastrutture portuali ed in linea con le scelte programmatiche del Piano operativo triennale, di recente modificato ed integrato, il comitato portuale, nella seduta del 7 luglio 2000, ha deliberato di procedere alla revisione completa dell’attuale Piano Regolatore Portuale (P.R.P.).

L’adozione del nuovo P.R.P. dovrà avvenire secondo le disposizioni dell’art. 5 comma 3 della ripetuta legge 84/94, e, a tal fine, è stata prevista l’istituzione di un Ufficio del P.R.P., con l’incarico di tradurre in termini operativi le scelte effettuate da un apposito Comitato, presieduto dal Segretario Generale e costituito da un rappresentante della

Provincia, uno del Comune, ed altre figure rappresentative delle forze politiche, amministrative, economiche e sociali della Provincia Etnea.

7. — Andamenti gestori

Nelle relazioni annuali del Presidente al rendiconto finanziario relativo a ciascuno degli esercizi precedenti, 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 denotano un lento, ma graduale miglioramento dell'attività gestoria.

7.1 — Attività autorizzatoria

L'Ente ha proceduto a rinnovare, nel 1999, le 5 autorizzazioni all'esercizio delle attività di impresa di cui all'art. 16 della legge n. 84/94, in relazione alle quali è stato incamerato un importo pari a £. 63.207.200 a titolo di relativo canone. Inoltre, sempre nel 1999, sono state autorizzate 40 ditte/Imprese ad operare in ambito portuale, ai sensi dell'art. 68 del codice della navigazione, previo versamento di un corrispettivo totale di 14 milioni.

Trattasi, per lo più, di ditte esercenti servizi di vigilanza, pulizia, noleggio, o Imprese con attività di riparazioni meccaniche, bunkeraggio e lavori subacquei.

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 (art. 6 comma 1, lettera a), l'Ente ha organizzato la propria partecipazione a convegni e seminari nel campo della portualità, nonché a manifestazioni fieristiche internazionali.

L'obiettivo dell'Autorità portuale è stato quello di rendere visibile le potenzialità del porto, nella prospettiva dello sviluppo dei traffici e della economia marittima in tutti i suoi segmenti – dal commerciale, al crocieristico, al cabotaggio, alla nautica di diporto – malgrado i limiti imposti dalle modeste risorse finanziarie: lo stanziamento sul capitolo 210 è stato di 80 milioni nel 1998 e di 170 milioni nel 1999, quasi interamente utilizzato. Detti importi rappresentano soltanto il 2,8% circa delle spese correnti nel 1998 e il 5,3% nel 1999.

Considerato che l'attività promozionale costituisce una delle finalità previste dalla legge n. 84/94 (art. 6 c. 1 lett.a), gli interventi in esame, come segnalato nel precedente referto, potrebbero essere potenziati.

7.3. - Gestione del Demanio

Per quanto attiene alla gestione del demanio, l'Ente ha proceduto ad avviare la verifica dei beni demaniali esistenti nell'ambito della circoscrizione, in modo da aggiornare i dati catastali. Inoltre è stato appurato che risultano ancora iscritti alle pertinenze demaniali edifici non più esistenti oppure in completo stato di abbandono. A tale proposito la Corte ritiene di dover richiamare l'attenzione dell'Ente sulla necessità di un sollecito completamento della verifica avviata, anche ai fini di una corretta compilazione dello stato patrimoniale.

In merito, poi, all'amministrazione dei beni del demanio marittimo, si evidenzia che nel corso dell'anno 1999 sono state rilasciate n. 10 nuove licenze di concessione, che portano le concessioni demaniali marittime a tutt'oggi assentite ad un totale di cento, per un complessivo incameramento di canoni demaniali pari a lire 718.626.423, rispetto a 525,8 milioni del 1998, con un incremento del 36,6%.

Risulta che l'Ente ha altresì proceduto all'attivazione dell'iter istruttorio relativo a nuove istanze presentate, nonché all'esame di pratiche ancora giacenti per incompletezza di documentazione prodotta dagli istituti.

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.

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 1998 e per il medesimo importo in ordine al 1999. In quest'ultimo anno, per l'ordinaria manutenzione delle strutture portuali, sono stati utilizzati anche fondi propri dell'Ente per complessivi 117 milioni circa.

Per quanto riguarda la straordinaria manutenzione l'Ente ha ottenuto, nell'ambito della convenzione stipulata con il Ministero dei LL.PP. 1,5 miliardi per il 1998 ed altri 1,5 miliardi per il 1999 (cap. 265).

Quanto alle corrispondenti spese va rilevato, ancora una volta, che esse avrebbero dovuto essere collocate nel titolo II (spese in conto capitale) anziché nelle spese correnti.

Circa i servizi di interesse generale si rileva che l'Ente ha proceduto nel 1999 a indire apposite gare per i servizi di pulizia delle aree portuali e per la manutenzione degli impianti elettrici nelle medesime aree, finalizzate alla emanazione di formali provvedimenti di concessione ai sensi dell'art. 6, comma 5 della legge 84/1994, come assicurato dall'Ente (Cfr. nota n. 2719 del 20/7/2000).

7.5. - Spese per acquisto di beni e servizi

Premesso che la spesa per l'acquisto di beni e prestazioni di servizio (Cat. IV del Titolo I) è rimasta pressochè invariata (2,57 miliardi nel 1998 e 2,47 miliardi nel 1999), si richiamano i dati in precedenza esposti in ordine alla manutenzione ordinaria e straordinaria nonché alla promozione.

La errata collocazione contabile delle spese reative ad opere di straordinaria manutenzione, 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 lire 34,1 milioni per l'esercizio 1998 e 24,2 milioni per l'esercizio 1999.

Tra le altre spese di funzionamento va evidenziata la minore spesa per consulenze, studi ed altre analoghe prestazioni straordinarie, che si è ridotta da lire 361,4 milioni per l'anno 1998 a lire 116,5 per l'anno 1999.

7.6. - *Cenni sull'attività dello scalo*

La movimentazione del traffico portuale nello scalo etneo è già stata evidenziata in precedenza.

Il dato maggiormente significativo attiene alla movimentazione merceologica, che, sebbene abbia segnato un incremento complessivo da 1,52 milioni di tonnellate (1995) a 2,70 milioni nel 1999, è rimasta sotto il limite di 3 milioni di tonnellate annue, ciò che assume rilievo come ora sarà esplicitato.

Il cennato limite di 3 milioni di tonnellate annue di movimentazione merceologica, al netto delle rifuse 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, nel triennio 2002-2004, le medesime "sono soppresse".

Quanto all'Ente in esame, poiché trattasi di autorità portuale istituita direttamente dalla legge (art. 6, c. 1, L. n. 84/1994), la soppressione è correlata, perciò, 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 dell'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 rifuse liquide, senza perciò alcuna (prolungata) moratoria.

Dalla riportata normativa discende che solo una riflessione del legislatore può innovare in ordine all'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 indefettibile per l'istituzione di altre autorità mediante decreto del Presidente della Repubblica.

Comunque, in disparte tali considerazioni, appare evidente che, attesa la moratoria decennale attualmente sancita, la sopravvivenza dell'Ente è subordinata al raggiungimento a decorrere dal 2002 del limite minimo di traffico stabilito dalla legge.

E' un traguardo, questo, che alla luce dei risultati finora conseguiti non sembra irraggiungibile.

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 aprile 1996 e risultava non più rispondente alle attuali competenze assegnate all'Autorità Portuale dal legislatore che ha modificato profondamente la legge 84/94 attraverso l'emanazione del Decreto Legge n. 535 del 21 ottobre 1996 convertito con la legge 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 ottobre 1998 ed approvata dal Ministero vigilante con telex n. 172306 del 17 dicembre 1998, è composto da 1 Dirigente, 1 Capo Servizio Tecnico (IX° 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 18 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 continuano ad essere 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, con apposito regolamento, che le assunzioni di personale 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 dell'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 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 ottobre 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 sono intervenute in base alle sole "esigenze di funzionalità" dell'Ente, ma non anche in relazione alle effettive disponibilità di bilancio in atto esistenti. Comunque, nell'anno oggetto di questa relazione, l'Ente ha svolto la propria attività con il supporto, oltre che delle quattro unità lavorative in organico, di nove unità lavorative di cui al progetto "lavori socialmente utili", con onere a carico della Regione.

8.2. - *Costo del personale*

Le spese del personale (tab. n. 2) nel 1998 sono state di £ 364,2 milioni, mentre nel 1999 di £. 456,2 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 di fine rapporto (T.F.R.) che trova evidenziazione nella sola contabilità economica patrimoniale, è risultato rispettivamente di 378,4 milioni e di 482,9 milioni.

Si evidenzia, un'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.

Quanto poi al rapporto con le spese correnti, il dato percentuale della tabella n. 3 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 1999 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 28,4%.

Tabella n. 2

COSTO GLOBALE DEL PERSONALE

(in milioni di lire)

	1998	1999
a) Stipendi ed altri assegni fissi		
Emolumenti fissi	224,2	256,2
Emolumenti variabili	30,1	37,2
Emolumenti al personale non dipendente	-	10,0
Indennità e rimborsi spese	18,4	35,0
Spese per organizzazione corsi	-	7,3
Oneri previdenziali ed assistenziali	-	103,7
Altri oneri per il personale	91,5	6,8
Totale - a	364,2	456,2
b) Benefici previdenziali		
Accantonamento trattamento fine rapporto	14,2	26,7
Totale - b	14,2	26,7
Totale Generale a+b	378,4	482,9

Nota: il costo unitario medio del personale è stato di 91,05 milioni nel 1998 e di 114,05 milioni nel 1999

Tabella n. 3

INCIDENZA PERCENTUALE DELLE SPESE PER IL PERSONALE
(in milioni di lire)

	1998	%	1999	%
Spese per il personale	364,2	—	456,2	—
Entrate correnti	3.363,1	10,8	3.829,8	11,9
Spese correnti	3.182,6	11,4	3.192,8	14,2

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 nei precedenti referti, la corretta interpretazione del disposto di cui all'art. 6 c. 3 della legge di riordino comporta che le singole autorità portuali deliberino 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 novembre 1998 ed in data 22 dicembre 1998, previo inserimento delle predette integrazioni, il nuovo testo di regolamento è stato trasmesso al Ministero vigilante.

In tale situazione, anche nell'anno 1999, 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 giugno 1999, n. 208 per il quale l'Ente è tenuto ad adeguare il sistema di contabilità ed i propri bilanci ai principi contenuti nella legge n. 94 del 3 aprile 1997.

Con il decreto legislativo 7 agosto 1997, 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, l'individuazione di unità previsionali di base del bilancio, l'identificazione dei centri di responsabilità amministrativa, cui rapportare la ripartizione delle risorse per funzioni, l'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 un puntuale controllo di gestione che valga ad imprimere, alla medesima, il perseguimento oltre agli obiettivi di efficacia e di efficienza, anche quello di economicità.

L'Ente da parte sua è poi tenuto, per effetto del recente decreto legislativo n. 286/1999, ad individuare autonomamente le strutture deputate all'espletamento dei controlli interni previsti da detto decreto legislativo n. 286, 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 1999 è stato deliberato nei termini previsti dalla legge, dal Comitato portuale, previo parere favorevole del Collegio dei revisori, ed è stato approvato dal Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro.

Nel corso del 1999 tre sono state le variazioni apportate al bilancio di previsione.

A seguito di dette variazioni, le previsioni definitive presentavano un avanzo di amministrazione presunto di 143,8 milioni.

Tabella n. 4

SCOSTAMENTI TRA:
PREVISIONI DEFINITIVE ED ACCERTAMENTI
(in milioni di lire)

ENTRATE	1998	1999
Previsioni definitive	3.829,5	4.031,2
Accertamenti	3.810,6	4.103,0
Differenze %	-0,5%	1,8%
di cui: partite correnti	3.363,1	3.829,7
movimenti in conto capitale	-	-
partite di giro	447,4	273,3

SCOSTAMENTI TRA:
PREVISIONI DEFINITIVE ED IMPEGNI
(in milioni di lire)

USCITE	1998	1999
Previsioni definitive	3.820,6	3.887,4
Impegni	3.664,1	3.515,8
Differenze %	-4,1%	-9,6%
di cui: partite correnti	3.182,6	3.192,8
movimenti in conto capitale	34,1	49,7
partite di giro	447,4	273,3

9.3.1 - Scostamenti di bilancio

Nel bilancio consuntivo 1999, a fronte di una previsione di entrate di £ 4.031,2 milioni sono stati effettuati accertamenti per £ 4.103 ed a fronte di una previsione di spesa pari a £ 3.887,4 milioni sono stati assunti impegni pari a £ 3.515,8 con una differenza percentuale di 1,7 in più per quanto riguarda le entrate ed in meno del 9,5 per le uscite.

9.3.2 — Valutazioni complessive

Come emerge dalla tabella n. 5 nel 1999 è stato realizzato un avanzo finanziario (587,2) più consistente rispetto al 1998 (146,5 milioni). E ciò a seguito del notevole aumento (da 419,8 milioni a 945,6) dei canoni demaniali.

Altro dato significativo attiene alla preponderante presenza delle voci di bilancio di parte corrente (l'88,3% del totale delle entrate per il 1998 e il 93,3% per il 1999; le spese rappresentano rispettivamente l'86,8 e il 90,8%).

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.

Tabella n. 5

RENDICONTO FINANZIARIO

<i>(in milioni di lire)</i>		
Analisi per titoli	1998	1999
ENTRATE		
Trasferimenti correnti	627,3	588,8
Altre entrate correnti	2.735,9	3.240,9
Alienazione beni patrimoniali e riscossioni crediti	-	-
Entrate derivanti da trasferimenti in c/capitale	-	-
Entrate derivanti da accensione di prestiti	-	-
Partite di giro	447,4	273,3
Totale	3810,6	4103,0
SPESE		
Spese correnti	3.182,6	3.192,8
Spese in c/capitale	34,1	49,7
Spese per estinzione di mutui e anticipazioni	-	-
Partite di giro	447,4	273,3
Totale	3.664,1	3.515,8
Avanzo finanziario di competenza	146,5	587,2

9.3.3. - *Analisi delle entrate*

Il dato più rilevante che emerge dall'unita tabella n. 6 (relativa alle entrate del rendiconto finanziario 1999) è il notevole incremento dei redditi e proventi patrimoniali, e cioè, in sostanza del flusso dei canoni demaniali, risultato di 946,2 milioni a fronte dei 526,4 milioni dell'anno precedente, con un aumento di 419,8 milioni, pari all'80% circa.

Del pari anche le entrate relative ai proventi per traffico merci e passeggeri (cat. 1° del titolo II°) registrano un aumento da 280,8 a 366,8 milioni. Nonostante tali risultati, innegabilmente positivi, rimane immutato il connotato di fondo della finanza dell'Ente, che è prevalentemente a carattere derivato. Se è vero, infatti, che le entrate proprie dell'Ente (1.313 milioni nel 1999) sono state sufficienti alla copertura delle spese relative agli Organi dell'Ente ed al personale (725,6 milioni), va tenuto presente che queste ultime corrispondono ad una struttura del tutto inadeguata al raggiungimento delle finalità dell'Ente (i dipendenti sono stati anche nel 1999 solo 4). Alla copertura dei complessivi oneri di funzionamento istituzionale, infatti, l'Autorità portuale ha potuto finora provvedere anche grazie al concorso dei trasferimenti volontari (sui quali non può farsi sicuro affidamento) del Comune e della Provincia di Catania. E a tale proposito non può passare sotto silenzio l'assoluto disinteresse contributivo della Regione Sicilia nei confronti dello scalo etneo, che rappresenta uno dei più importanti sbocchi commerciali dell'Isola.

Tabella n. 6

RENDICONTO FINANZIARIO

(in milioni di lire)

	ENTRATE	1998	1999
Titolo I	Entrate derivanti da trasferimenti correnti		
	Cat. 1 - Trasferimenti da parte dello Stato	127,3	188,8
	Cat. 2 - trasferimento da parte di altri Enti	500,0	400,0
	Totale Titolo I	627,3	588,8
Titolo II	Altre entrate correnti		
	Cat. 1 - Vendite beni e prestazioni	280,8	366,8
	Cat. 2 - Redditi e proventi patrimoniali	526,4	946,2
	Cat. 3 - Poste correttive e compensative di spese correnti	1927,9	1927,9
	Cat. 4 - Entrate non classificabili in altre voci	0,8	0
	Totale Titolo II	2.735,9	3.240,9
Titolo III	Entrate per alienazione beni patrimoniali e riscossione crediti	-	-
Titolo IV	Entrate derivanti da trasferimenti in C / Capitale	-	-
Titolo V	Entrate derivanti da accensione di prestiti	-	-
Titolo VI	Partite di giro	447,4	273,3
	Totale Entrate	3.810,6	4.103,0

9.3.4. - Cenni sulle spese

Premesso quanto già anticipato e cioè l'anomala collocazione delle spese per manutenzione straordinaria tra le spese correnti, va sottolineato che le spese per acquisto di beni e servizi costituiscono la voce più rilevante del totale delle spese (2.467,2 milioni, importo leggermente inferiore a quello registrato nel 1988 con 2.573,9 milioni).

Cenni al riguardo sono stati effettuati nel paragrafo 7.4 cui si fa rinvio, mentre nella presente sede si sottolinea che la realizzazione delle opere manutentorie in esame è resa possibile dai trasferimenti disposti dal Ministero dei Lavori Pubblici a norma dell'art. 6 c. 1 lett. B della legge n. 84/94 (1.564 milioni per il 1999).

Tra i lavori più significativi realizzati con i fondi a carico dell'Ente, vanno sottolineati i lavori di sistemazione e ristrutturazione di tratti di pavimentazione all'interno dell'area portuale.

Quanto alle altre spese effettuate per l'acquisto di beni di consumo, si richiamano i cenni contenuti nel precedente paragrafo 7.5.

Analoghi rinvii a quanto in precedenza precisato vanno effettuati in ordine alle spese per il personale e per gli organi istituzionali dell'Ente.

Tabella n. 7

RENDICONTO FINANZIARIO

(in milioni di lire)

SPESE		1998	1999
Titolo I	Spese correnti		
	cat. 1 Spese per gli Organi dell'Ente	244,5	269,4
	cat. 2 Oneri per il personale in attività di servizio	364,2	456,2
	cat. 3 Oneri per il personale in quiescenza	-	-
	cat. 4 Spese per acquisto beni di consumo e servizi	2.573,9	2.467,2
	cat. 5 Trasferimenti passivi	-	-
	cat. 6 Oneri finanziari	-	-
	cat. 7 Oneri tributari	-	-
	cat. 8 Poste correttive e compensative	-	-
	cat. 9 Spese non classificabili in altre voci	-	-
	Totale spese correnti	3.182,6	3.192,8
Titolo II	Spese in C / Capitale		
	cat. 1 Acquisto immobili	-	-
	cat. 2 Acquisto immobilizzazioni tecniche	34,1	24,2
	cat. 3 Acquisto valori mobiliari	-	-
	cat. 4 Depositi bancari	-	-
	cat. 5 Indennità anzianità personale cessato dal servizio	-	25,5
	Totale Spese in C / Capitale	34,1	49,7
Titolo III	Spese per estinzioni di mutui e anticipazioni		
Titolo IV	Spese per partite di giro	447,4	273,3
	Totale Spese	3.664,1	3.515,8
	Avanzo Finanziario di Competenza	146,5	587,2

9.3.5. - *La situazione amministrativa*

Il dato più rilevante che emerge dalla tabella n. 8 attiene all'avanzo di amministrazione determinatosi in ciascuno dei due anni: in progressivo aumento nel biennio, da 1.099,8 milioni nel 1998 a 1.697,5 milioni nel 1999, con una differenza di 597,7 milioni.

Detto avanzo si ricollega ad una gestione di cassa, specialmente nel 1999, caratterizzata da un'espansione delle riscossioni che da quasi 3 miliardi e mezzo è ascesa ad oltre 5,5 miliardi a motivo dell'impennata delle riscossioni (oltre 6 miliardi, di cui 3,4 miliardi in conto competenza).

Tale andamento delle riscossioni ha esplicitato rilevanza sul versante della gestione dei residui ed in particolare sulla contrazione di quelli attivi che si sono ridotti a 689,4 milioni rispetto ai 2.633 dell'anno precedente.

Ulteriori dati concernenti la gestione dei residui sono contenuti nella tabella n. 9 ai quali si fa rinvio. In questa sede preme rilevare l'elevata consistenza dei residui passivi (oltre 4,5 miliardi), per cui si richiama l'Ente ad adottare le misure necessarie per la riduzione degli stessi a limiti più accettabili.

Altro rilievo va mosso alla consistenza della liquidità (oltre 5 miliardi e mezzo di lire) disponibile presso la locale Tesoreria di Stato, che si appalesa eccessiva rispetto alle dimensioni del bilancio.

Particolare cura, pertanto, dovrà porre l'Ente finchè all'espletamento delle gare (con l'assunzione dei relativi oneri) faccia seguito una tempestiva esecuzione dei lavori.

Tabella n. 8

SITUAZIONE AMMINISTRATIVA

(in milioni di lire)

		1998		1999	
Consistenza di cassa all'inizio dell'esercizio		651,5		3.411,7	
Riscossioni	<i>in C / Competenza</i>	1.200,7		3.415,1	
	<i>in C / Residui</i>	3.963,4	5.164,1	2.630,0	6.045,1
Pagamenti	<i>in C / Competenza</i>	1.668,5	5.815,6	1.908,0	9.456,8
	<i>in C / Residui</i>	735,4	2.403,9	1.981,3	3.889,3
Consistenza di cassa alla fine dell'esercizio		3.411,7		5.567,5	
Residui attivi	<i>esercizi precedenti</i>	23,4		1,5	
	<i>dell'esercizio</i>	2.610,0	2.633,4	687,9	689,4
Residui passivi	<i>esercizi precedenti</i>	1.995,8		2.951,6	
	<i>dell'esercizio</i>	2.949,5	4.945,3	1.607,8	4.559,4
AVANZO DI AMMINISTRAZIONE		1.099,8		1.697,5	