Premessa l'esigenza che una siffatta ricognizione sia possibile in avvenire ancorare a specifiche indicazioni normative, in atto assenti nel vigente regolamento di contabilità e non invece enucleare in via extracontabile, come accaduto di necessità nel presente referto - che perciò presenta limiti sperimentali e soggettivi nella individuazione dei settori da monitorare - si segnalano in sintesi i costanti saldi positivi della gestione aree portuali e della stazione marittima, che si contrappongono a quelli sistematicamente negativi del servizio mezzi meccanici e si fa rinvio poi alle indicazioni contenute nel paragrafo 31 per quanto attiene agli altri servizi d'interesse generale.

12. Quale corollario doveroso della suindicata indagine va ribadita la esigenza d'una sollecita attuazione dell'art. 1, c. 3 della legge n. 208 del 1999 – richiamata nel precedente n. 3 delle presenti considerazioni generali – che costituisce il presupposto di un effettivo controllo di gestione rapportato all'azione di un nucleo di valutazione in atto inesistente, nonostante la sollecitazione dei Ministeri competenti espressa in sede di approvazione del vigente regolamento di contabilità.

13. Sul versante delle poste in conto capitale (cfr. Parte III) vanno evidenziati gli interventi finanziati dal Ministero vigilante a carico della legge n. 413/1998 e successive modificazioni nel 2001 in particolare per il prolungamento e la definizione della testata del Molo foraneo e per l'adeguamento e il consolidamento della Calata marinai d'Italia ai fini della realizzazione di approdi funzionali (1° Lotto).

Le due distinte gare – con importi a base d'asta, rispettivamente, di 18,8 miliardi circa e di 22,8 miliardi e relativi ribassi del 17,21% e del 31,67% - hanno portato alla aggiudicazione degli appalti mediante licitazione privata con il criterio del prezzo più basso e l'eliminazione, rispettivamente, di 2 e 3 offerte anomale.

14. La realizzazione delle cennate opere di grande infrastrutturazione comporterà l'applicazione dell'art. 18, c. 1 della legge quadro sui lavori pubblici n. 109/1994, istitutivo del fondo interno per l'incentivo economico in favore dei dipendenti, alimentato con non più dell'1,50% dell'importo posto a base d'asta.

Non risulta peraltro ancora definito dall'Autorità l'apposito regolamento – inviato perciò a questa Sezione solo in bozza – ma, attesa l'entità finanziaria dei cennati investimenti (e di quelli futuri) in tema di grandi infrastrutturazioni, appare opportuno ivi prevedere la riduzione (della cennata aliquota dell'1,50%) al di sotto dell'1% con riferimento alla fascia (dell'importo posto a base d'asta) superiore a 25 milioni di euro.

In generale poi appare doveroso che la emananda disciplina preveda che i criteri determinativi dei beneficiari di detto incentivo economico siano ispirati a rigore e siano idonei perciò a prevenire inammissibili "incursioni" da parte di altri dipendenti non obiettivamente riconducibili alle categorie previste dalla legge.

15. Gli indicatori di velocità di riscossione e di pagamento sono risultati attestati su livelli, quanto ai primi, che nel quinquennio hanno presentato oscillazioni tra lo 0,55% (1997) e lo 0,80% (2000); per le spese detti indicatori sono stati poi mediamente inferiori (0,7% nel 1997 quello più elevato e 0,16% nel 2001 quello meno elevato).

Al riguardo va segnalata una maggiore azione percettiva delle entrate specialmente per canoni demaniali e un maggiore dinamismo nella definizione della spesa, anche di quella in conto capitale, nonostante le note più complesse procedure da affrontare prima della realizzazione degli investimenti.

Il risvolto della situazione emersa ad ogni modo è dato dalla prevalenza dei residui pregressi su quelli di competenza e dal loro tasso di smaltimento

attestato su valori del tutto insoddisfacente, come è reso palese dai dati esposti nella allegata Appendice.

In relazione alla attendibilità della consistenza dei residui nel paragrafo 27 sono accennate talune vicende relative alla presenza nel consuntivo del 2000 e in quello del 2001 di residui risalenti ad anni assai lontani nel tempo (1979 e 1980) sia per le entrate che per le spese, sicchè si prospetta all'Autorità l'esigenza di una costante azione di adeguamento degli importi dei residui mediante sia la cancellazione di quelli attivi – in presenza ben inteso dei presupposti normativi (art. 37, c. 3 del regolamento) – sia il ricorso all'istituto della perenzione per quelli passivi.

16. Premessa, da ultimo la presenza in ciascun anno d'un avanzo nei conti economici – ancorchè di varia dimensione per i singoli anni – vanno ricordati i riflessi del nuovo regolamento di contabilità sui conti patrimoniali dal 1999 in poi; in particolare i contributi statali utilizzati per la realizzazione di beni demaniali, che prima erano contabilizzati tra le immobilizzazioni, successivamente e in atto risultano trasferiti, tra i conti d'ordine, con conseguente riduzione della consistenza patrimoniale.

Si rappresenta ad ogni modo la necessità di redigere sistematicamente ogni anno apposita nota integrativa che, sebbene non prevista dal regolamento, si configura quale utile strumento per agevolare la lettura e l'interpretazione delle risultanze contabili ed accrescere il complesso delle conoscenze relative all'attività gestoria.

APPENDICE: INDICI DI BILANCIO

			1997	1998	1999	2000	2001
1	**Indice di scostamento tra prev. ass.e accertamenti:** il valore ottimale di riferimento è pari ad uno (l'attendibilità delle previsioni trova conferma in pari accertamenti).Quando il valore è, invece,inferiore o superiore ad uno si è rispettivamente accertato meno o più del previsto.	Accertamenti / Previsioni assestate	0,49	0,51	0,85	0,48	0,98
2	**Indice di scostamento tra previsioni ass.e impegni: il** valore ottimale di riferimento è pari ad uno (l'attendibilità delle previsioni trova conferma in pari impegni).Quando il valore è,invece,inferiore o superiore ad uno si è rispettivamente impegnato meno o più del previsto	Impegni / Previsioni assestate	0,48	0,47	0,84	0,44	0,80
3	**Autonomia finanziaria:** espone il grado di autonomia dell'Ente da interventi esterni.Varia da zero,autonomia nulla,ad uno,autonomia massima	Entrate correnti - trasf. correnti / Entrate correnti	0,96	0,96	0,96	0,94	0,80
4	**Velocità di riscossione delle entrate correnti:**varia da zero, zero nessuna riscossione,ad uno (valore di riferimento),completa riscossione di quanto accertato. La funzionalità gestoria dell'Ente risulta tanto maggiore quanto più le riscossioni si avvicinano agli accertamenti	Riscossioni / Accertamenti	0,54	0,65	0,51	0,81	0,79
5	**Velocità di gestione delle spese correnti:** varia da zero,velocità nulla con impegni non realizzati,ad uno(valore ottimale di riferimento) velocità massima con completa realizzazione degli impegni.La funzionalità gestoria dell'Ente risulta tanto maggiore quanto più i pagamenti si avvicinano agli impegni	Pagamenti / Impegni	0,71	0,65	0,60	0,63	0,50
6	**Velocità di riscossione delle entrate complessive:** (vedi:punto 4)	Riscossioni / Accertamenti	0,55	0,65	0,62	0,80	0,79
7	**Velocità di gestione delle spese complessive:** (vedi:punto 5)	Pagamenti / Impegni	0,70	0,67	0,49	0,65	0,17
8	**Indice di rigidità della spesa di funzionamento:** varia da zero,rigidità nulla,a uno,massima rigidità	Spese:organi+pers+beni, servizi / Impegni spese correnti di comp.	0,91	0,93	0,86	0,96	0,96
9	**Smaltimento residui attivi:** varia da zero ad uno (valore di riferimento) e,eventualmente,oltre.Indica se le riscossioni si avvicinano, raggiungono o superano la consistenza iniziale dei residui.	Residui riscossi+minori acc. / Residui all'1/1+maggiori acc.	0,05	0,07	0,07	0,06	0,06
10	**Smaltimento residui passivi:** varia da zero ad uno (valore di riferimento) e, eventualmente oltre. Indica se i pagamenti si avvicinano, raggiungono o superano la consistenza iniziale dei residui.	Residui pagati+minori acc. / Residui all'1/1+maggiori impegni	0,03	0,04	0,07	0,09	0,07

AUTORITÀ PORTUALE DI PALERMO

BILANCIO D'ESERCIZIO 1997

RELAZIONE AMMINISTRATIVA

COMITATO PORTUALE

1 - Presidente	**Dr. Salvatore Marchello Castellana**
2 - Comandante del Porto	**Contr. Lorenzo Lazzari**
3 - Dirigente dei Servizi Doganali	**Dr. Filippo Forastieri**
4 - Dirigente del Genio Civile OO.MM.	**Dr. Ing. Gianluca Ievolella**
5 - Presidente Giunta Regionale (o delegato)	**Ing. Gandolfo Gallina**
6 - Presidente della Provincia (o delegato)	**Sig. Antonino Salerno**
7 - Sindaco del Comune (o delegato)	**Dr. Antonio Monaco**
8 - Presidente Camera di Commercio	**D.ssa Adele Campagna Sorrentino**

Rappresentanti:

9 - Armatori	**Sig. Giovan Battista Matranga**
10 - Industriali	**Sig. Giuseppe Cracolici**
11 - Imprenditori	**Sig. Salvatore Umberto Brucato**
12 - Spedizionieri	**Sig. Alfredo Barbaro**
13 - Autotrasportatori	**Sig. Salvatore Gambino**
14 - Rappresentante Imprese Ferroviarie	**Ing. Carmelo Cardinale**
15 - Rappresentante dei Lavoratori	**Sig. Francesco Paolo Saitta**
16 - Rappresentante dei Lavoratori (A.P.)	**Sig. Rosario Galletti**
17 - Rappresentante dei Lavoratori	**Sig. Giuseppe Messina**
18 - Rappresentante dei Lavoratori	**Sig. Salvatore Adelfio**
19 - Rappresentante dei Lavoratori	**Sig. Antonino Amato**
20 - Rappresentante dei Lavoratori	**Sig. Vincenzo Spataro**

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

1 - Rappresentante Min. del Tesoro - Presidente	**Dr. Armando Pignatelli**
2 - Rappresentante Min. Marina Mercantile	**Dr. Luigi Palladino**
3 - Rappresentante Min. Industria e Commercio	**Dr. Giorgio Chiaula**

IL SEGRETARIO

1 - Segretario Generale	**Ing. Paolo Mercadante**

RELAZIONE AL CONTO CONSUNTIVO 1997

Sig.ri componenti del Comitato Portuale,

il 1997 passerà agli annali economici come l'anno in cui sono state poste definitivamente le condizioni di accesso alla area economica europea.

Indubbiamente, il raggiungimento di tale obiettivo ha comportato per ogni cittadino europeo notevoli sforzi e sacrifici e, molto probabilmente, ne comporterà di ulteriori per mantenere tale posizione

Anche l'Italia è stata sottoposta ad un notevole carico di pressioni internazionali per la riduzione del deficit di bilancio, dell'inflazione e di altri indicatori economici, condizioni da intendere come tassa di ingresso ad un circuito economico che dovrà nel tempo lottare con gli altri colossi economico-finanziari del mondo.

Nelle more di quello che saranno le nuove regioni europee, l'Italia continua a dibattersi negli annosi e perduranti problemi dell'occupazione che, purtroppo, anche nel 1997 ha proseguito il suo trend negativo.

Triste appare il resoconto della situazione economica della nostra isola che, ancora in attesa di una politica di rilancio delle infrastrutture (e del lavoro) ha ormai toccato primati di disoccupazione non invidiabili neppure da contesti territoriali di basso profilo economico.

Passando al settore specifico, complessivamente fra il 1996 ed il 1997, la portualità italiana ha incrementato i suoi traffici merci del 4%, e i passeggeri del 6%.

Ma per i container la crescita è stata del 32%, con punte di assoluta eccellenza a Gioa Tauro, passato da 572 mila ad un milione 449 teu, conquistando la leadership mediterranea fra i centri di transhipment, e Genova, diventato il porto numero 1 del mediterraneo. Per la prima volta ci sono le carte in regola per rivendicare maggiore considerazione a Roma e Bruxelles.

Occorre, come, peraltro, ha affermato l'Assoporti, ripensare globalmente la politica dei porti all'interno di un nuovo piano generale dei trasporti.

Una notizia positiva proviene dal fatto che il ministro dei Trasporti e della Navigazione ha raggiunto un intesa con il commissario europeo alla concorrenza Van Miert per il monopolio dei portuali. Lo stesso Commissario ha proprio nei giorni scorsi manifestato il suo gradimento sulla bozza di modifica degli articoli 16 e 17.

La disamina dei dati afferenti i movimenti merceologici del porto di Palermo sottolinea un sostanziale equilibrio con i dati dell'anno precedente (6.028.751 tonnellate del 1997 contro le 6.049.297 del 1996); in particolare, si evidenzia un continuo aumento dei prodotti cerealicoli movimentati attraverso i Silos Granari del Molo Piave (oltre 150.000 tonnellate) ed un grande sviluppo nelle operazioni di imbarco/sbarco di autovetture nuove di export/import che si avvalgono ormai di specifiche aree destinate allo stoccaggio e a linee di navigazione con frequenza periodica da/per i paesi del Nord Europa; stenta, invece, a decollare il traffico delle merci alla rinfusa e varie.

Il movimento passeggeri in arrivo e in partenza registra una leggera diminuzione (1.008.765 nel 1997 contro 1.041.696 nel 1996) continuando, comunque, a rappresentare chiaramente la specifica vocazione dello scalo palermitano e a denotare le possibilità e capacità di espansione di tale traffico, soprattutto se le autorità e gli organismi deputati allo sviluppo e alla implementazione del traffico turistico e commerciale concertassero meglio i loro rapporti e partecipassero più attivamente e concretamente per lo sviluppo e la promozione di tali traffici che interessano il turismo palermitano e siciliano.

Per quanto riguarda il settore croceristico, si registrano ben 90.483 unità e ben 106 approdi.

Nel corso del 1997 si registra un seppur lieve aumento del traffico ro-ro (4.056.364 tonnellate contro le 3.900.887 dell'anno precedente); a tal proposito occorre evidenziare le conferme degli innumerevoli servizi regolari di linea ed il progressivo affermarsi del Gruppo Grimaldi che ha continuato a credere ed investire nel nostro scalo; tra le novità del 1997 occorre inoltre ricordare l'entrata in esercizio del catamarano Sicilia Jet della SNAV che in 4 ore collega Palermo con Napoli.

Il 1997 ha fatto registrare una notevole diminuzione del traffico contenitori passato dai 30.759 TEU dell'anno precedente ai 25.097 del 1997; occorre notare che la vera flessione di tale traffico non è da ricercare

nel segmento ro-ro, rimasto pressappoco costante, ma nei movimenti del terminal Puntone.

Tale riduzione è dovuta alle "fughe" di traffico verso altri porti divenuti terminals anche senza strutture adeguate; ci si riferisce a Trapani che ha sottratto in toto il traffico di marmo, grazie anche a contributi erogati dagli Enti istituzionali e a Catania ormai toccata, con cadenza periodica dai feeders di Gioia Tauro.

Area Operativa.

L'attività di esercizio dell'Autorità Portuale, per quanto riguarda l'Area Operativa, ha dato le seguenti risultanze:

- le gru elettriche "Ceretti e Tanfani" e le Reggiane" hanno effettuato prestazioni per lire 199.903.500 con un aumento percentuale del 13,82% rispetto allo scorso esercizio (+ lire 24.270.800);
- i sollevatori "Hyster" hanno fatto registrare un incasso di lire 17.858.000 con un aumento percentuale, quindi, dell'89,07% (+ lire 8.284.500);
- le gru "Belotti" hanno consentito un fatturato pressocchè costante rispetto allo scorso esercizio (lire 76.223.000 nel 1997 contro lire 79.450.000 nel 1996, pari ad una lieve diminuzione percentuale del 4%;
- fatturato costante si evidenzia anche per le prestazioni dei trattori e trailers (lire 794.000 contro lire 830.000 del 1996);
- l'impiego dell'ITALGRU" ha, invece, determinato un fatturato di lire 15.892.500 che costituisce una riduzione del 35,85% rispetto allo scorso esercizio (lire 24.774.000);
- in aumento il fatturato delle pale meccaniche pari a lire 1.954.500 (nel 1996, lire 1.761.500), con un incremento dell'11%;
- i bilici portuali, ormai utilizzati di rado e non più per la pesatura del carbone sbarcato a Palermo, hanno determinato un fatturato di lire 358.500 contro le 470.500 del 1996.

Al terminal contenitori del Puntone sono state effettuate 134 prestazioni con un fatturato netto (depurato del costo dei lavoratori portuali impiegato per le operazioni di rizzaggio/derizzaggio e

trattoristi/gruisti/piazzalisti richiesti di volta in volta) di lire 1.098.229.400 pari ad una diminuzione rispetto al 1996 (lire 1.497.297.200 del 26,65%.

Sommando complessivamente i fatturati suriportati relativi all'utilizzo di mezzi meccanici, gru elettriche, nonchè alla movimentazione dei contenitori, in una parola, alle attività operative portuali gestite dall'A.P., si ha un totale di lire 1.411.213.400 che, rispetto al fatturato globale del 1996 (lire 1.789.687.000) costituisce un decremento del 21,14%.

Il fatturato derivante dalla fornitura di energia elettrica alle Società/utenti operanti in porto è in diminuzione essendo passato da lire 102.790.037 del 1996 a lire 88.704.179 del 1997 (- 13,70%).

Per la pulizia delle banchine in seguito ad operazioni portuali si è fatturato alle diverse utenze la somma di lire 3.000.000 contro lire 3.457.500 del 1996.

In forte aumento il gettito derivante dall'utilizzo del cestello elettricisti richiesto da talune utenze, in particolare per lavori di pulizia o pitturazione delle navi: si tratta di un fatturato di lire 7.436.500 contro lire 2.877.000 del 1996.

I collegamenti telefonici, invece, sono sensibilmente diminuiti passando alle 94 prestazioni del 1996 alle 32 del 1997; conseguentemente il gettito 97 è ridotto notevolmente passando da lire 22.116.377 del 1996 a lire 5.003.132 del 1997.

La passerella mobile è stata utilizzata 70 volte contro le 82 del 1996 nonostante una generale costanza di traffico: ciò è a causa del concomitante approdo di più navi lo stesso giorno; il fatturato è stato di lire 23.837.500 con un - 11,44% rispetto all'anno precedente (lire 26.916.500).

In complesso, il fatturato del servizio idrico ha fatto registrare una riduzione del 13,73% rispetto allo scorso esercizio in quanto per 366.824 tonnellate di acqua erogata si è incassata la somma di lire 3.601.078.570 (nel 1996 per tonnellate 409.180 si è incassata la somma di lire 4.174.248.989).

In dettaglio:

- acqua erogata da banchina:

mc. 355.378 contro i 386.245 del 1996 (- 8%); relativo fatturato di lire 3.454.908.990 contro le lire 3.897.325.709 del 1996 (- 11,35%);

- acqua erogata a mezzo bettolina:

mc. 11.446 contro i mc. 22.935 del 1996 (- 50%); relativo fatturato di lire 146.168.590 contro le lire 276.923.280 del 1996 (- 47,21%).

Gli introiti derivanti dal lavoro portuale sono:

- i canoni suppletivi per imprese portuali 1997, pari a lire 113.599.700 che costituiscono un + 56,67%, rispetto a lire 72.508.500 dei canoni ex precedente decreto 086;
- canoni per imprese portuali 1997 pari a lire 58.334.000 rispetto ai 6.000.000 del 1996.

Opere di grande infrastrutturazione.

In ordine alle opere di grande infrastrutturazione, sono tutt'ora in corso le seguenti opere:

a) rettifica Banchina Quattroventi - prgetto di completamento;
b) Terminal stoccaggio rinfuse secche;
c) completamento diga Acquasanta - direttrice ovest;
d) deviazione canale Passo di Rigano;
e) ampliamento Terminal Containers - 2° lotto (opere civili).

Ufficio Concessioni.

Nel corso dell'anno 1997 sono state rilasciate n.93 concessioni con licenza, di cui n.25 quadriennali, n.2 biennali e n.66 annuali, a fronte di un numero totale di rapporti in corso pari a n.166 licenze e n.11 atti formali e sono stati accertati canoni demaniali per L.3.412.950.298.

Si segnala che nel corso del 1997 è stata espletata un'intensa attività finalizzata alla concessione demaniale dell'Impianto di Bunkeraggio per navi sito presso la Banchina Puntone del Porto di Palermo.

In esito all'avviso d'asta predisposto nel corso del 1996 e pubblicato successivamente in data 22.01.97, giorno 26.02.97 è stata celebrata la relativa gara alla quale hanno partecipato cinque ditte.

La migliore offerta è stata formulata dalla ditta Commissionaria Petroli s.r.l. con un canone di L.255.500.000 a fronte di una base d'asta pari a L.52.000.000.

L'iter istruttorio per il rilascio della concessione demaniale si è concluso nei primi giorni del 1998.

Un'attenzione particolare è stata posta alle società Sailem S.p.A. e alla Bacino Cala S.p.A. per il recupero dei canoni in contenzioso.

La gestione economico finanziaria dell'Ente, illustrata nella relazione contabile, oltre che nei vari allegati, può sintetizzarsi, al 31.12.97 in:

- avanzo finanziario di competenza L.270.297.028 contro un avanzo di L.2.122.573.125 del '96;
- avanzo di amministrazione di L.16.868.332.707 contro un avanzo di L.16.559.462.170 del '96;
- avanzo economico di L.401.029.562 contro un avanzo di L.365.536.121 del '96.

UFFICIO RAGIONERIA
IL RESPONSABILE
Rag. Agnese La Placa

IL SEGRETARIO GENERALE
Ing. Paolo Mercadante