PARTE QUARTA

Considerazioni conclusive

L'assetto dell'Autorità portuale di Civitavecchia nel periodo 1998-2001 è risultato conforme al profilo ordinamentale tracciato dalla legge n. 84 del 1994 e successive modifiche ed integrazioni. Sono attualmente operanti tutti gli organi previsti da detta normativa.

L'attuale presidente, nominato nell'ottobre 2001, ha svolto in precedenza la funzione di segretario generale e poi quella di commissario (dal dicembre 2000 fino appunto all'ottobre 2001) a seguito delle dimissioni dalla carica del primo presidente.

Contestualmente (dal novembre 2001) è stata disposta dal Comitato portuale l'assunzione di un nuovo Segretario generale, attualmente in servizio.

E' stata rinnovata la composizione sia del Comitato portuale (ottobre 1999) con la nomina dei nuovi rappresentanti delle categorie previste dalla legge, sia del Collegio dei revisori dei conti (marzo 2000).

La segreteria tecnico-operativa, che è l'apparato organizzativo in cui è inquadrato tutto il personale dell'Ente, è stata adeguata nella sua consistenza e composizione attraverso la previsione della pianta organica approvata nel luglio 1998 (39 unità, oltre al segretario generale) e riveduta nell'ottobre 2001 (49 unità, più il Segretario generale) contestualmente all'adeguamento dell'organigramma alle nuove ed accresciute funzioni da assolvere.

All'inizio del periodo in considerazione l'Ente ha adottato il proprio regolamento di amministrazione e di contabilità, uniformandolo successivamente alle prescrizioni espresse dai Ministeri vigilanti: il testo vigente è quello definito nel dicembre 2000.

Per quanto riguarda gli atti programmatori generali, il primo piano operativo triennale (P.O.T.) è stato aggiornato, in particolare nel 1998, prevedendo alcune opere aggiuntive necessarie nel periodo transitorio occorrente per realizzare l'obiettivo principale, consistente nella

riorganizzazione delle aree portuali in due distinti ambiti (rispettivamente nel porto storico per il water-front cittadino ed il traffico turistico e nella nuova zona da realizzare a nord per le attività industriali e commerciali).

Con il nuovo P.O.T. del novembre 2000, riprendendo le linee strategiche di sviluppo precedentemente delineate, sono stati dettagliatamente definiti gli interventi occorrenti per consolidare ed implementare le posizioni raggiunte nei vari settori di attività portuali.

Relativamente al piano regolatore portuale, risalente al 1990 ed aggiornato nel dicembre 1992, l'Autorità si è limitata a proporre le varianti necessarie per attuare gli interventi previsti dal P.O.T., tra le quali quella, deliberata nell'ottobre 1999, per l'allineamento del tratto dell'Antemurale Colombo. Tuttavia, l'esigenza di sostituire il vigente piano regolatore portuale (in modo da adeguarlo alla funzione, prevista dalla legge di coordinare l'assetto complessivo del porto con gli altri strumenti di pianificazione del territorio) non si è ancora concretizzata in un nuovo definitivo documento di programmazione sul quale possa avviarsi il complesso iter preordinato all'approvazione da parte della Regione.

Per ciò che attiene ai profili della gestione, viene in rilievo l'intenso programma di interventi posti in essere per la ristrutturazione e la razionalizzazione dell'assetto del porto, che ha comportato la realizzazione di importanti opere infrastrutturali. In sostanza, nell'anno 2000 si è conclusa la prima fase di tale programma, essendo stati ultimati nei tempi previsti i lavori direttamente interessanti il porto storico ed è iniziata la seconda fase, con l'ampliamento dello scalo a nord, in cui è prevista la costruzione, già in corso, del nuovo terminal containers e, più oltre, la nuova darsena petrolifera.

E' stata curata anche la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale; i numerosi interventi di cui trattasi, benché meno impegnativi dal punto di vista finanziario e della complessità tecnica, si sono assommati a quelli infrastrutturali, sicchè in alcuni periodi la contemporanea attivazione dei vari cantieri ha determinato la parziale inagibilità delle banchine e conseguentemente limitazioni del traffico delle merci.

Il processo di privatizzazione delle attività di natura imprenditoriale già svolte dalla preesistente organizzazione portuale (il Consorzio autonomo del porto di Civitavecchia) e la cessione dei beni e delle infrastrutture strumentali rispetto a tali attività - che era rimasto del tutto inattuato da parte dell'Autorità portuale di Civitavecchia fino al 1997 - ha avuto inizio nel quadriennio oggetto del presente referto, ma non risulta tuttora completato né formalmente è stata dichiarata l'estinzione del predetto Consorzio.

Comunque, la più importante iniziativa dismissoria è stata la cessione da parte dell'Autorità, in regime di affitto di ramo di azienda, alla società G.T.C. (Gestione Terminal Civitavecchia s.r.l.) dei rapporti e dei beni - costituiti da impianti per la movimentazione delle merci in ambito portuale, comprendenti i mezzi meccanici e le gru - ad essa pervenuti dal predetto Consorzio autonomo.

Nello svolgimento del rapporto contrattuale di cui trattasi si sono inserite le complesse vicende precedentemente descritte e che qui occorre richiamare (vedasi paragrafo 8.1) a supporto delle seguenti considerazioni.

Non può dubitarsi che la dismissione attuata attraverso l'anzidetto contratto di affitto ha avuto sinora un esito del tutto insoddisfacente e che pertanto è necessario ed urgente adottare tutte le misure per tutelare le consistenti aspettative finanziarie dell'Ente, che non hanno avuto alcuna realizzazione.

Comunque, la problematica della dismissione della gestione operativa dei mezzi meccanici di cui trattasi è destinata a riaprirsi; la stessa Autorità a tale proposito ha preannunciato che, in vista della prossima scadenza (nel corso del corrente anno 2003) del contratto di affitto, sta predisponendo gli adempimenti per la cessione dei beni strumentali di cui trattasi, mediante gara pubblica, ad imprese da autorizzare per il loro esercizio all'interno dello scalo per attività portuali.

Altra dismissione ha riguardato le partecipazioni, già detenute dalla precedente organizzazione portuale, in una Società (Central Area Terminal S.p.A.) che si occupava dello studio, progettazione e realizzazione del porto. Le operazioni dismissorie non sono state portate a termine perché nel frattempo la Società è stata posta in liquidazione.

L'Autorità, tuttavia, ha potuto realizzare buona parte del valore delle quote sociali e, in base al piano di riparto finale, ha diritto a recuperare altra parte del credito.

Due importanti servizi di interesse generale, già espletati dal Consorzio autonomo del porto, quello di pulizia delle parti comuni, raccolta e smaltimento rifiuti e quello di fornitura dell'acqua sono stati affidati a società alle quali l'Autorità partecipa con quote di minoranza, come previsto in via transitoria dalla legge, in presenza di personale in soprannumero proveniente appunto dal Consorzio autonomo, che è stato parzialmente assorbito dalle medesime società.

A tale fine, per quanto riguarda il servizio ecologico, già svolto dalla S.E.PORT s.r.l. per conto dell'ex Organizzazione portuale, l'Autorità ha ceduto fin dal 1998 le quote sociali di maggioranza ad alcuni operatori portuali; il servizio di approvvigionamento idrico con la gestione e la manutenzione degli impianti è stato affidato in concessione per 15 anni alla Port Utilities S.p.A., appositamente costituita nell'aprile 2002 con l'apporto maggioritario al capitale dell'ACEA e di altre società e ditte individuali.

Relativamente al servizio passeggeri, tuttora gestito direttamente, l'Autorità si propone di individuare partners idonei per la costituzione di una società partecipata alla quale affidare il relativo compito.

Altre partecipazioni detenute dall'Autorità riguardano (come consentito dalla legge) società esercenti attività accessorie e strumentali rispetto ai compiti ad essa affidati, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche (per la descrizione di dette società v. retro par. 8.2).

La gestione finanziaria risultante dai conti consuntivi ha evidenziato un buon indice di realizzazione delle previsioni, essendo risultati limitati gli scostamenti: le entrate accertate hanno sempre superato l'entità di quelle previste, mentre gli impegni di spesa sono stati contenuti negli stanziamenti, tranne nell'anno 1998.

I saldi finanziari complessivi sono generalmente di segno positivo e di entità crescente, salvo che nel 1999, in cui un limitato disavanzo è stato determinato esclusivamente dalle poste in conto capitale. Gli avanzi

finanziari suaccennati sono la risultante del favorevole saldo di parte corrente, che ha reso possibile incrementare gli investimenti in misura superiore a quella consentita dalla già notevole espansione delle entrate in conto capitale che si è avuta nell'ultimo biennio.

La gestione delle entrate registra aumenti crescenti delle poste sia di parte corrente, sia di parte capitale, fatta eccezione per il 1999. In quelle correnti l'incremento, nell'ultimo biennio, malgrado la progressiva flessione dei trasferimenti statali, in parte compensata da altre sovvenzioni, provenienti principalmente dalla Regione Lazio, è la risultante del forte aumento conseguito specialmente nel 2001 dalle entrate proprie, tra le quali principalmente i proventi autonomi, dei canoni demaniali e di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali, i recuperi e rimborsi di spese correnti.

Nelle entrate in conto capitale, che registrano i ragguardevoli trasferimenti statali destinati al complesso delle opere infrastrutturali, figurano nel 2000 e 2001 i ricavi dei mutui accesi per l'acquisto del nuovo parco gru e nel 2000 un rimborso statale per oltre L. 7 miliardi delle somme anticipate dall'Ente per la fornitura di un capannone e per la progettazione esecutiva della banchina commerciale.

Analogamente alle entrate, l'andamento delle spese evidenzia una flessione nel 1999, mentre nel biennio successivo si registra un'espansione assai considerevole e particolarmente accentuata nel 2001 di quelle in conto capitale, mentre quelle correnti, sostanzialmente statiche, segnano una ripresa solo in quest'ultimo anno.

Le spese per acquisto di beni di consumo e servizi e quelle per il personale, che sono le componenti più importanti delle spese correnti, sono tra loro in rapporto altalenante, superiori le prime negli anni 1998 e 1999 e viceversa nel secondo biennio, in cui sul costo globale del personale hanno inciso gli effetti recati dal 1° luglio 2000 dal nuovo C.C.N.L. unico dei lavoratori dei porti, nonché la corresponsione ai dipendenti dell'Ufficio tecnico (e del Segretario generale) dei compensi incentivanti per la progettazione diretta dei lavori (a proposito della ripartizione del relativo fondo si richiama la considerazione svolta nella parte finale del paragrafo 6).

La gestione delle spese in conto capitale, mentre conferma l'impegno massiccio delle risorse destinate alla ristrutturazione del porto, ha dato luogo ad una massa ingente di residui passivi che, dopo una contrazione nel 1999, è tornata a crescere negli ultimi anni, malgrado le consistenti variazioni in diminuzione apportate a quelli provenienti dai precedenti esercizi, il che fa presumere che, almeno in parte, si trattasse di meri residui di stanziamento, non corrispondenti cioè a reali obblighi di pagamento.

Analoga dinamica si riscontra nell'accumulo dei residui attivi, anch'essi decurtati a seguito di operazioni di riaccertamento, più volte sollecitate dal Collegio dei revisori dei conti e comunque non approdate ancora ad una definitiva revisione, idonea a dare certezza dell'ammontare degli effettivi crediti e debiti. Occorre quindi eliminare quanto prima dalle scritture contabili le poste che ancora figurano nei riporti complessivi dei residui prive di questa sostanziale corrispondenza o comunque colpite da perenzione, così evitandosi l'anomalia (verificatasi rispetto al consuntivo 2000) di rideterminare la situazione amministrativa dopo la formale deliberazione ed avvenuta approvazione ministeriale.

Alla formazione dei residui attivi concorre in parte la gestione del demanio portuale, la quale, pur avendo registrato accertamenti di proventi superiori alle previsioni, ha realizzato incassi inferiori a queste, con formazione progressiva di residui di competenza, insufficiente smaltimento di quelli pregressi ed espansione di quelli totali riportati agli esercizi successivi. Ciò è dipeso da perduranti morosità di alcuni concessionari, nonché da abusive occupazioni di fatto che avevano dato luogo ad accertamenti di indennità di indennizzo non riscosse. Tra queste ultime figurano anche canoni maturati a carico delle Ferrovie dello Stato per occupazioni non regolarmente concesse risalenti persino al 1985; situazione questa venuta a cessare solo nel marzo 2002, con una concessione quadriennale che disciplina anche, in sanatoria, il periodo pregresso su una base sostanzialmente transattiva.

La situazione amministrativa, in cui si inserisce la dinamica dei residui suaccennata, registra avanzi crescenti dopo un temporaneo calo nel 1999.

L'entità massima raggiunta nel 2001 dipende da un'esplosione della giacenza di cassa verificatasi durante l'esercizio per l'eccedenza del complesso delle riscossioni sui pagamenti.

Anche se può notarsi positivamente che l'incremento degli incassi di cui trattasi si è verificato nella gestione dei residui – indice questo di una più proficua attività di recupero di entrate non introitate nei precedenti esercizi – la liquidità eccessiva di cui trattasi deve essere ricondotta in limiti fisiologici, attraverso un più attento controllo dei flussi di cassa.

L'esame comparato dei dati analitici contenuti nel conto economico e nella situazione patrimoniale ha posto in evidenza che l'Ente ha effettuato un travaso dalla contabilità patrimoniale a quella economica, considerando la riduzione apportata alle passività della prima (decurtando il fondo di accantonamento dei contributi ricevuti in conto capitale) una sopravvenienza attiva (ricavi) evidenziata nella seconda, la quale compensa le evenienze sfavorevoli verificatesi a causa delle riduzioni apportate ai finanziamenti per investimenti.

Inoltre, negli ultimi due anni il conto patrimoniale è stato redatto riclassificando i beni demaniali realizzati con i contributi statali in conto capitale tra i conti d'ordine come beni di terzi, e non più cioè collocati tra le immobilizzazioni della medesima Autorità, come erroneamente praticato negli esercizi precedenti. Corrispondente storno è stato operato nella parte passiva dello stesso conto patrimoniale, riducendo, come già detto, il fondo di accantonamento dei contributi ricevuti in conto capitale.

La risultanza finale è comunque positiva in tutti gli anni ed anzi il patrimonio netto ha registrato aumenti nell'ultimo biennio.

In generale, si è evidenziata una non completa rappresentazione espositiva nelle relazioni annuali redatte dall'Autorità dei fatti gestionali, come ha constatato anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che non ha agevolato appunto l'esplicazione della vigilanza ministeriale, né del compito di questa Corte di riferire al Parlamento i risultati del controllo eseguito ai sensi della legge n. 259 del 1958.



AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

BILANCIO CONSUNTIVO DELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1998

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Autorità Portuale Civitavecchia

AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA RIUNIONE DEL COMITATO PORTUALE DEL 29 APRILE 1999

L'anno millenovecentonovantanove, il giorno ventinove del mese di aprile alle ore 10,00 in Civitavecchia, presso la sede dell'Autorità Portuale, previo espletamento di tutte le formalità prescritte dalle vigenti disposizioni, si è riunito il Comitato Portuale in sessione ordinaria di seconda convocazione.

Assume la presidenza il sig. Francesco Nerli, nella sua qualità di Presidente dell'Autorità Portuale il quale, constatata la regolarità della convocazione, inviata a mezzo corriere con lettera n° 3268 di prot. in data 22 aprile 1999, e la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta.

Assiste con funzioni di segretario, il Segretario Generale dell'Autorità Portuale, sig. Giovanni Moscherini.

Si passa quindi alla trattazione del seguente

Ordine del Giorno

1. Comunicazioni del Presidente;
2. Relazione annuale del Segretario Generale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa
3. Consuntivo spese di partecipazione al BIT di Milano ed al Seatrade di Miami;
4. Presentazione Bilancio consuntivo es. 1998;
5. Perizia di variante terminal crocieristico;
6. Varie ed eventuali.

All'atto della votazione della Delibera n. 29, sono presenti i Consiglieri appresso indicati:

N.	Ente rappresentato	Rappresentante	P	A
1	Presidente	Francesco NERLI	P	
2	Comandante Porto (Vicepresidente)	Francesco LOSARDO		A
3	Dirigente Circoscrizione Doganale	Costantino PECORINI	P	
4	Ingegnere Capo Genio Civile OO.MM.	Cesare BENTIVOGLIO		A
5	Presidente Giunta regionale del Lazio	Biagio MINNUCCI (delegato)		A
6	Presidente Provincia di Roma	Mario BACCINI (delegato)		A
7	Sindaco di Civitavecchia	Enrico LUCIANI (delegato)	P	
8	Presidente CCIAA Roma	Antonio D'AMICO		A
9	Cat. Armatori	Guido LUPI	P	
10	Cat. Industriali	Maria Rosaria DI SOMMA	P	
11	Cat. Imprenditori	Sergio SERPENTE	P	
12	Cat. Spedizionieri	Ugo LA ROSA	P	
13	Cat. Agenti e raccomandatari marittimi	Giannandrea PALOMBA		A
14	Cat. Imprese ferroviarie	Giorgio LIACI		A
15	Cat. Autotrasportatori	Sestilio FELLI		A
16	Lavoratori Portuali	Eraldo RICCOBELLO	P	
17	Lavoratori Portuali	Mauro DI GENNARO	P	
18	Lavoratori Portuali	Angelo BRAGGIO	P	
19	Lavoratori Portuali	Stefano BELLU	P	
20	Lavoratori Portuali	Giuseppe MESSINA	P	
21	Lavoratori Portuali	Gennaro GALLO	P	
			13	8

Autorità Portuale Civitavecchia

Sono presenti i seguenti membri del Collegio dei Revisori dei Conti:

N.	Ente di Provenienza	Revisore	P	A
1	Presidente (Ministero del Tesoro)	Giuseppe NATALE		A
2	Ministero dei Trasporti e Navigazione	Bruno MAGLIUOLO		A
3	Ministero dei Trasporti e Navigazione	Vincenzo MUCCI	P	



Autorità Portuale Civitavecchia

DELIBERA N° 29 DEL 29.04.1999

APPROVAZIONE CONTO CONSUNTIVO ESERCIZIO 1998

IL COMITATO PORTUALE

- Vista la Legge 28 gennaio 1994 n° 84 recante disposizioni per il riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni ed integrazioni;
- Visto il Decreto n° 1 del 6.10.1995 del Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia;
- Visto il Conto Consuntivo relativo all'esercizio finanziario 1998;
- Sentita la relazione tecnico – amministrativa a corredo di tale Bilancio;
- Udita la relazione del Collegio dei Revisori dei Conti,

all'unanimità,

DELIBERA

- Di prendere atto della Relazione del Collegio dei Revisori dei Conti al Conto consuntivo per l'esercizio finanziario 1998, che è allegata sotto la lettera "A" al presente atto, del quale fa parte integrante;
- Di approvare il Conto Consuntivo relativo all'esercizio finanziario 1998 e la Relazione tecnico – amministrativa a corredo, che sono allegati rispettivamente sotto le lettere "B" e "C" alla presente deliberazione, della quale fanno parte integrante;
- Di trasmettere tali atti ai competenti Ministeri per la prescritta approvazione, ai sensi dell'art. 12 della Legge 28.01.1994 n. 84 Di riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni ed integrazioni.

Civitavecchia, 29 aprile 1999

IL SEGRETARIO GENERALE
(Giovanni Moscherini)

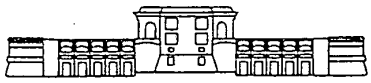
IL PRESIDENTE
(Francesco Nerli)

AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

Copia conforme all'originale
Civitavecchia, lì 7 MAG 1999
L'Ufficiale Rogante

AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

Autorità Portuale Civitavecchia



Egregi componenti del Comitato Portuale,

il Bilancio Consuntivo di questa Autorità Portuale al 31.12.1998 come potete rilevare dalla documentazione in Vostre mani si è concluso con un avanzo finanziario di L. 3.426.015.501, un avanzo amministrativo di L. 6.294.274.637 ed una consistenza di cassa di L. 3.865.169.776.

Tali dati costituiscono le risultanze delle seguenti scritture contabili:

GESTIONE DI COMPETENZA

ENTRATE

Tit. I – Entrate derivanti da trasferimenti correnti

- devoluzione tassa su merci imbarcate e sbarcate	L.	1.449.354.745	
- trasferimenti da parte delle Regioni	L.	800.000.000	
- trasferimenti da parte di Province e Comuni	L.	165.000.000	
- contributo Camere di Commercio	L.	100.000.000	
			L. 2.514.354.745

Tit. II – Altre entrate

- proventi prestazioni di servizi	L.	7.714.218.272	
- proventi patrimoniali	L.	2.527.986.899	
- recuperi, rimborsi e concorsi da parte dello Stato e di altri enti	L.	2.007.256.767	
- varie ed eventuali	L.	14.720.694	
			L. 12.264.182.632

Tit. III – Entrate per alienazione di beni patrimoniali e riscossione di crediti

- riscossione crediti	L.	190.000	
- realizzo valori mobiliari	L.	60.975.000	
			L. 61.165.000

Tit. IV – Entrate derivanti da trasferimenti in c/capitale

- contributi dello Stato per esecuzione opere	L.	12.212.112.000	
			L. 12.212.112.000