

N. 53/2005

nell'adunanza del 18 ottobre 2005;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con R.D. 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84 e in particolare l'articolo 6, con la quale l'Autorità portuale di Ravenna è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

vista la determinazione n. 27 in data 21 maggio 1996 con la quale sono state disciplinate le modalità di esecuzione dell'attività di controllo previsto dalla citata legge n. 84 del 1994;

visti i conti consuntivi dell'Ente suddetto, relativi agli esercizi finanziari 2002-2003 e 2004, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei sindaci, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'art.4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dott. Adolfo Teobaldo De Girolamo e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per gli esercizi 2002-2003 e 2004;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei conti consuntivi - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

- 2 -

P . Q . M .

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 21 marzo 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per gli esercizi 2002-2003 e 2004 - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

ESTENSORE
Adolfo Teobaldo De Girolamo

PRESIDENTE
Luigi Schiavello

Depositata in Segreteria il 26 ottobre 2005

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL'AUTORITA' PORTUALE DI RAVENNA PER GLI ESERCIZI 2002-2004

S O M M A R I O

1. Premessa	Pag.
2. Notazioni generali sul sistema delle Autorità portuali. Il quadro normativo di riferimento	"
3. La struttura e l'apparato organizzativo dell'Autorità portuale di Ravenna. Il personale	"
4. La programmazione e l'attuazione degli interventi	"
5. Profili di attività istituzionale	"
6. Andamento dei traffici commerciali	
7. La gestione finanziaria in generale. L'ordinamento contabile ed i controlli	"
8. Le risultanze complessive della gestione	"
9. Considerazioni conclusive	"
	"

APPENDICE

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. Pag.

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità Portuale di Ravenna per gli esercizi 2002-2004

DOCUMENTI ALLEGATI

Esercizio 2002:

Relazione del Presidente

Relazione del Collegio dei Revisori

Bilancio consuntivo

Esercizio 2003:

Relazione del presidente

Relazione del Collegio dei Revisori

Bilancio consuntivo

Esercizio 2004:

Relazione del presidente

Relazione del Collegio dei Revisori

Bilancio consuntivo

1. Premessa

La Corte dei conti ha riferito al Parlamento sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Ravenna fino al 2001¹.

Si procede ora al referto – ai sensi degli artt. 2 e 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259 - sulla gestione finanziaria degli esercizi 2002-2004, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

¹ Si vedano la relazione sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Ravenna per gli esercizi 1997-1999 (in Atti parlamentari, XIII Legislatura, Documento XV, n. 336) e la relazione sulla gestione finanziaria per gli esercizi 2000-2001 (in Atti parlamentari, XIV legislatura, Doc. XV, n. 159).

2. Notazioni generali sul sistema delle Autorità portuali. Il quadro normativo di riferimento

La Corte ha già avuto modo di evidenziare² come l'Autorità portuale si ponga quale figura organizzatoria di sintesi tra esigenze e finalità dell'ordinamento comunitario, del governo nazionale e delle autonomie locali, con il compito, tipico e caratterizzante, di regolazione dell'attività di impresa nell'ambito portuale, in funzione dell'efficienza e della competitività del sistema.

A tale scopo è chiamata a vigilare sul rispetto della legislazione comunitaria e nazionale in materia di concorrenza e siffatto compito svolge, in quanto istituzione pubblica, tanto nell'azione di amministrazione, cioè nei casi in cui è chiamata ad assentire concessioni demaniali od autorizzazioni e riscontri la violazione delle norme rilevanti, quanto nella fase di controllo, allorchè debba intervenire per imporre il rispetto, da parte dei concessionari o dei soggetti autorizzati, delle specifiche norme comunitarie, pena la decadenza o la revoca.

L'Autorità portuale partecipa, quindi, in posizione di indipendenza ed imparzialità³ nei confronti delle stesse autorità di governo, al sistema di amministrazione pubblica del mercato portuale delineato dalla legge n. 84 del 1994, ai fini della attuazione delle norme sulla concorrenza.

Pur configurandosi quale ente di regolazione e controllo – all'uopo titolare di specifici poteri normativi⁴ - l'Autorità è anche chiamata ad operare in funzione della promozione delle attività portuali e dei traffici (si veda in particolare art. 6, n. 1, lett. a della legge n. 84 del 1994⁵).

Permane, quindi, la singolare contitolarità e coesistenza di dette ultime attività economico-commerciali con le funzioni autoritative e di garanzia⁶.

² Si veda, in particolare, la citata relazione per gli esercizi 2000-2001 (parag. 2).

³ Sotto tale profilo l'Autorità svolge la funzione di ente di attuazione delle norme sulla concorrenza pur non costituendo autorità decentrata in senso proprio.

⁴ I poteri di regolamento si rinvergono sia nell'esercizio della funzione di amministrazione del demanio marittimo sia in quella della promozione del sistema porto.

⁵ La norma attribuisce all'Autorità i compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, di cui all'art. 16, comma 1, e delle altre attività esercitate nell'ambito portuale, anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti connessi a tali attività.

⁶ Nell'ultimo citato referto sulla gestione del Porto di Ravenna, la Corte ha anche ricordato che il Consiglio di Stato, Sez. III, con il parere n. 1641/02, in data 9 luglio 2002, si è soffermato sulla natura giuridica delle Autorità portuali, affermando tra l'altro che "la prevalenza nell'organizzazione di un Ente delle attività destinate a soddisfare bisogni di carattere industriale o commerciale non preclude la sua qualificazione come organismo di diritto pubblico, quando ne sussistano altre in relazione alle quali ricorrano i requisiti stabiliti dalla normativa comunitaria per tale qualificazione"; "la circostanza che le

Per quanto riguarda la situazione normativa di riferimento, per il periodo in esame, meritano considerazione:

- il decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione 6 febbraio 2001, n. 132, che ha determinato i criteri per la regolamentazione, da parte delle Autorità portuali e marittime, dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84 del 1994, così come modificato dall'art. 2 della legge 30 giugno 2000, n. 186.
- l'art. 36, comma 1, della legge n. 166 del 2002 che ha prorogato al 30 giugno 2002 il termine di adozione⁷ del regolamento di riforma del sistema delle tasse e dei diritti marittimi di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 82 (Il regolamento non risulta ancora emanato).
- in materia di concessione dei servizi, la norma di cui all'articolo 13, comma 4, della legge 8 luglio 2003, n. 172, che, integrando l'articolo 18, comma 7, della legge n. 84/94, ha consentito alle Autorità portuali di autorizzare, su richiesta dell'impresa concessionaria, l'affidamento ad altre imprese, titolari di autorizzazioni previste dall'articolo 16 della stessa legge, dell'esercizio di alcune attività rientranti nel ciclo operativo della stessa impresa concessionaria.
- l'articolo 6 del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito con la legge 27 luglio 2004, n. 186, che, al fine di snellire il procedimento di nomina del Presidente delle Autorità portuali, ha integrato il testo dell'art. 8 della legge n. 84 del 1994, inserendo il comma 1-bis⁸.

E' poi da segnalare la statuizione di cui al comma 57 dell'art. 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311 (legge finanziaria 2005), secondo la quale "per il triennio 2005-2007, gli enti indicati nell'elenco 1 allegato alla presente legge⁹, ad eccezione degli enti di previdenza di cui ai decreti legislativi 30 giugno 1994, n. 509 e successive modificazioni, e 10 febbraio 1996, n. 103, e successive modificazioni, delle altre associazioni e fondazioni di diritto privato e degli enti del sistema camerale, possono incrementare per l'anno 2005 le proprie spese, al netto delle spese di personale, in

Autorità portuali, oltre allo svolgimento delle funzioni istituzionali, percepiscono anche compensi da terzi per servizi resi, non trasforma la loro natura di organismi di diritto pubblico, atteso che i relativi proventi rappresentano soltanto un mezzo per concorrere al finanziamento degli oneri sostenuti per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture, affinché non ricadano interamente sull'erario (e non già un utile di impresa)".

⁷ L'art. 100 della legge 21 novembre 2000, n. 342, (collegato fiscale alla legge finanziaria 2001) aveva autorizzato il Governo ad emanare il regolamento nel termine di sei mesi dalla entrata in vigore della legge medesima.

⁸ La norma prevede una semplificazione della procedura di nomina, nel rapporto tra Ministro delle Infrastrutture e trasporti e Presidenza della Regione, ed il possibile intervento del Consiglio dei Ministri, ove non si raggiunga, entro certi termini, l'intesa con la Regione interessata.

⁹ Nell'elenco sono ricomprese le Autorità portuali.

misura non superiore all'ammontare delle spese dell'anno 2003 incrementato del 4,5 per cento". In merito a siffatta previsione normativa, in sede di formulazione del bilancio di previsione dell'Autorità portuale di Ravenna per il 2005, è insorta questione, tra l'Autorità medesima ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sull'applicabilità del limite del 4,5 % alle spese complessive (al netto di quelle del personale) solamente in termini di competenza ovvero anche in termini di cassa. La tesi dell'applicazione indistinta (sostenuta dal Ministero predetto¹⁰ e in un primo momento non condivisa dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti¹¹) non è apparsa del tutto convincente all'Autorità portuale di Ravenna, che ritiene significative, ai fini di una applicazione della norma limitata alla sola competenza, la esistenza di altre norme della finanziaria sui limiti di spesa delle Autorità (quali il comma 5 del medesimo art. 1 che prevede il tetto del 2 % sulle previsioni aggiornate di bilancio del 2004) e la locuzione utilizzata dalla norma "proprie spese, al netto delle spese di personale", ben differente sotto il profilo lessicale dagli "stanziamenti di competenza e di cassa" cui si riferisce il MEF, nel richiedere l'applicazione.

In relazione a tanto, l'Autorità portuale, pur avendo riformulato in data 28 aprile 2005 il bilancio di previsione secondo le prescrizioni dei Ministeri vigilanti, ha rappresentato nuovamente¹² "tutte le criticità e le preoccupazioni che tali prescrizioni determinano sia per quanto concerne la gestione di competenza (sostanziale impossibilità di nuovi investimenti nelle infrastrutture portuali ed in interventi per la sicurezza delle persone, dell'ambiente e della navigazione) che per quanto riguarda la gestione di cassa (impossibilità di far fronte agli impegni precedentemente assunti)".

Sulla problematica è, comunque, positivamente intervenuto il D.L. 30 giugno 2005, n. 115 – convertito nella legge 17 agosto 2005, n. 168 - che all'art. 14, Il comma, in tema di "ammodernamento delle infrastrutture portuali" ha disposto che, per l'attuazione dell'articolo 36, comma 2, della legge 1° agosto 2002, n. 166, le relative spese di investimento non concorrono, per l'anno 2005, alla determinazione del limite di incremento di cui al comma 57 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311.

¹⁰ Il MEF, già durante l'iter approvativo della legge finanziaria 2005, aveva diramato la circolare n. 35 del 23 novembre 2004, nella quale sosteneva che tutte le spese per il 2005 delle Autorità portuali (sia di competenza sia di cassa) erano da assoggettare al limite del 4,5 % sul 2003.

¹¹ Il medesimo aveva espresso, in un primo momento con nota del 1° aprile 2005 (prot. DEM1/596), parere favorevole all'approvazione del bilancio, senza la riduzione per gli stanziamenti di cassa.

¹² Da ultimo nella nota n. 4620 del 1° giugno 2005, inviata a questa Sezione.

Si fa cenno, infine, - riprendendo la tematica già trattata in altri referti della Corte su Autorità portuali¹³ - delle problematiche derivanti per l'assetto organizzativo delle Autorità portuali dalla riforma del Titolo V della Costituzione - introdotta con legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 - che ha profondamente innovato il riparto delle funzioni legislative tra Stato e Regioni.

In base al testo vigente¹⁴, da una parte, viene conservata allo Stato la legislazione esclusiva in materia di ordinamento degli enti pubblici nazionali, tra i quali sono comprese le Autorità portuali, e, dall'altra, viene disposto che la materia relativa ai porti ed alle grandi reti di trasporto e di navigazione rientra tra quelle soggette a legislazione concorrente, per le quali spetta alle regioni la potestà legislativa, pur rimanendo la determinazione dei principi fondamentali riservata alla legislazione statale.

Potrebbero conseguentemente insorgere questioni applicative, in assenza di una positiva enucleazione dei menzionati principi fondamentali volta a stabilire i punti rilevanti del raccordo tra le varie potestà legislative.

Sulla "gestione" della fase transitoria (e cioè il periodo immediatamente successivo all'entrata in vigore della riforma costituzionale) è, comunque, intervenuta

¹³ Si veda, tra le altre, la relazione sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Trieste per gli esercizi 2001-2003 (determinazione della Sezione controllo enti n. 68/2004) in corso di pubblicazione in Atti parlamentari, pagg. 5 e segg.

¹⁴ E' stato esattamente osservato, nelle "Linee Guida per la redazione dei Piani regolatori portuali" (elaborate nel 2004 dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e portate a conoscenza delle Autorità portuali e delle altre Istituzioni interessate con circolare del 15 ottobre 2004) che il "nuovo" art. 117 Cost., pur non discostandosi dal principio della elencazione delle materie, come criterio di massima sul quale fondare la distribuzione delle competenze legislative fra Stato e Regioni, opera una inversione di tendenza. La nuova norma costituzionale, infatti, dopo aver stabilito, al primo comma, che tanto le funzioni legislative dello Stato, quanto quelle delle Regioni devono essere esercitate "nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e degli obblighi internazionali", reca, al comma successivo, l'esplicita indicazione delle materie che risultano assoggettate alla competenza legislativa esclusiva dello Stato. Il comma 3 indica le materie oggetto di legislazione c.d. "concorrente", specificando (e chiarendo, dunque, il concetto di "legislazione concorrente") che per quanto concerne dette materie "spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato". La medesima norma afferma, poi, che "Spetta alle Regioni la potestà legislativa in riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato". L'inversione di tendenza, cui sopra si accennava, consiste, sostanzialmente, nel fatto che il nuovo testo costituzionale sposta il criterio della tassatività, finendo con lo stabilire che la competenza legislativa statale può essere esercitata solo ed esclusivamente nei riguardi delle materie di cui all'art. 117, comma 2 Cost., mentre la funzione legislativa regionale potrà essere esplicita in via concorrente, nei confronti delle materie elencate nel medesimo art. 117, comma 3 e, addirittura, in via esclusiva con riferimento a tutte le materie non elencate, stante il disposto di carattere residuale "generale" dell'art. 117, comma 4 Cost. Prima della riforma, invece, erano le materie di competenza delle Regioni ad essere elencate tassativamente (dalla Costituzione o dagli statuti). Per quanto riguarda, in particolare, le materie oggetto di legislazione c.d. "concorrente", si osserva che le Regioni, nel disciplinarle, devono anzitutto rispettare i limiti sanciti ex art. 117, comma 1 Cost., consistenti, come peraltro già ricordato, nella stessa Carta Costituzionale e nei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi

la legge 5 giugno 2003, n. 131, che, all'art. 1, comma 4, ha disposto che "In sede di prima applicazione, per orientare l'iniziativa legislativa dello Stato e delle Regioni fino all'entrata in vigore delle leggi con le quali il Parlamento definirà i nuovi principi fondamentali, il Governo è delegato ad adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge n. 131, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri di concerto con i Ministri interessati, uno o più decreti legislativi meramente ricognitivi dei principi fondamentali che si traggono dalle leggi vigenti, nelle materie previste dall'art. 117, terzo comma, della Costituzione, attenendosi ai principi della esclusività, adeguatezza, chiarezza, proporzionalità ed omogeneità".

Pare indubbio, in ogni caso, che la materia della disciplina dell'ordinamento delle Autorità portuali - in quanto enti pubblici nazionali - e delle attribuzioni proprie delle stesse - quali enti regolatori delle dinamiche economiche degli ambiti portuali e quali amministratori del demanio marittimo - resta oggetto della legislazione esclusiva dello Stato (ex art. 117, comma 2, lett.g).

Sulla problematica si è anche pronunciata la Corte Costituzionale, con la sentenza n. 303 del 1° ottobre 2003¹⁵, nella quale ha affermato con chiarezza che sussistono tuttora i presupposti perché lo Stato disciplini realtà che, pur letteralmente attribuite alla competenza concorrente con le regioni (quali appunto i porti), assumono una valenza di livello ultraregionale per la dimensione nazionale, quando non addirittura europea, del fenomeno economico e sociale globalmente coinvolto. E' questo sicuramente il caso dei principali porti italiani, individuati nel Piano generale dei trasporti e della logistica quali nodi delle grandi reti di trasporto e di navigazione di rilevanza transeuropea o comunque dei porti compresi nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali, enti ai quali va peraltro sicuramente riconosciuta la qualifica di enti pubblici nazionali e, come tali, rientranti nella potestà legislativa esclusiva dello Stato, ai sensi dell'articolo 117, comma secondo, della Costituzione.

E' comunque innegabile – anche per rispondere all'esigenza fondamentale che deriva dal ricordato nuovo sistema costituzionale di riparto delle competenze legislative, regolamentari ed amministrative, conseguente alla modifica della seconda parte del Titolo V della Costituzione - che, ad oramai più di dieci anni dall'entrata in vigore, la legge n. 84 postuli che si ponga mano a taluni aggiustamenti ed

internazionali. In secondo luogo, esse devono attenersi ai "principi fondamentali", la cui determinazione è affidata alla funzione legislativa dello Stato.

¹⁵ Analoghi principi si rinvencono anche nel parere del Consiglio di Stato n. 5014 del 15 dicembre 2003 sul regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

affinamenti¹⁶, pur nel rispetto dell'impostazione di fondo della riforma del 1994, al fine di stabilizzarne e migliorarne gli effetti positivi¹⁷.

3. La struttura e l'apparato organizzativo. Il personale

L'Autorità portuale di Ravenna, istituita dall'art. 6, comma 1, della legge n. 84 del 1994, ha, come le altre, personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia di bilancio e finanziaria, nonché di autonomia amministrativa - fatta salva la vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti¹⁸.

Sono organi dell'Autorità portuale: il Presidente, il Comitato portuale e il Segretariato generale (composto dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa), nonché il Collegio dei revisori dei conti.

Il Presidente dell'Autorità, anche per il periodo di riferimento, è stato nominato tempestivamente – alla scadenza dell'ottobre del 2003¹⁹ - per 4 anni, con decreto ministeriale 27 novembre 2003.

Tale organo, come già ricordato nei precedenti referti, è titolare di un complesso di variegata ed eterogenee attribuzioni²⁰: ha la rappresentanza dell'Autorità portuale, presiede il Comitato portuale e provvede al coordinamento delle varie attività che si svolgono nel porto; è titolare di poteri autoritativi ed autorizzativi in materia di operazioni portuali e concessioni di aree e banchine (di durata inferiore ai 4 anni); si atteggia quale organo propositivo per una serie di funzioni (piano operativo triennale, piano regolatore portuale, schema di bilancio preventivo e consuntivo, trattamento del segretario generale e recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa etc.); è organo autonomamente deliberante per numerose altre funzioni concernenti l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo, la sicurezza della navigabilità, la promozione

¹⁶ In tal senso si sta lavorando sia a livello parlamentare, sia a livello governativo ed una bozza di modifica della legge risulta predisposta dalla competente direzione del Ministero delle Infrastrutture.

¹⁷ Si veda al riguardo la relazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sull'attività delle Autorità Portuali 2002-2003. La relazione è un documento riassuntivo sull'attività delle Autorità portuali, predisposto dalla Direzione generale per le Infrastrutture della Navigazione Marittima ed Interna competente in materia di vigilanza su tali enti, ai sensi dell'art. 12 della legge n. 84/1994.

¹⁸ In tali termini dispone l'art. 6, comma 2, della legge n.84 del 1994, che precisa anche che alle Autorità non si applicano le disposizioni di cui alla legge n. 70 del 1975 ed al d.lgs. n. 29 del 1993, e successive modificazioni ed integrazioni (si veda anche l'art. 23, comma 2, della legge).

¹⁹ La precedente nomina era stata disposta l'8 ottobre 1999.

²⁰ Cfr. art. 8 della legge di riordino e successive modificazioni ed integrazioni.

dell'istituzione del lavoro portuale etc.; esercita ogni altra competenza che non sia dalla legge attribuita agli altri organi dell'autorità portuale²¹.

Anche il Comitato portuale, scaduto nel novembre 2003, è stato rinnovato con particolare tempestività e si è insediato il 27 novembre 2003; è questo l'organo deliberativo dell'Ente, cui compete di approvare il piano operativo triennale, di adottare il piano regolatore portuale, di approvare la relazione annuale sulle attività²², nonché il bilancio preventivo, le note di variazione, il conto consuntivo, ed il regolamento di contabilità²³. Delibera altresì sugli atti propositivi del Presidente in materia di autorizzazioni e di concessioni di cui agli artt. 16 e 18 della legge n. 84/94 di durata superiore a 4 anni, sulla nomina e l'eventuale revoca del Segretario generale, sull'organico della Segreteria tecnico-operativa e sul recepimento dei relativi accordi contrattuali; esprime al Presidente i pareri previsti dall'art. 8, comma 3, lettera h) ed i) della legge di riordino, allorchè lo stesso esercita i poteri di amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ed adotta gli atti autorizzativi e concessivi di cui agli artt. 16 e 18 della medesima legge.

Per quanto riguarda i compensi previsti per gli organi, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con proprio decreto in data 31 marzo 2003, ha rideterminato, ai sensi dell'art. 7, comma 2, della legge n. 84 del 1994, l'indennità di carica spettante ai Presidenti delle Autorità portuali, stabilendo che, per quelli nominati o confermati dopo tale data, l'emolumento²⁴ è pari al trattamento economico fondamentale previsto per i dirigenti generali del Ministero medesimo, moltiplicato per il coefficiente 2,6 per l'Autorità nel cui porto si sia registrato nei tre anni precedenti un traffico medio annuo superiore a 17 milioni di tonnellate al netto del 90% delle rinfuse liquide o a 500.000 TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) e per il coefficiente 2,2 per le restanti Autorità.

Ai componenti del Comitato portuale compete un gettone di presenza di euro 129,11.

Non risulta ancora emanato il decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione (oggi Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) che, secondo quanto

²¹ Così dispone l'art. 8 bis del decreto-legge n. 457 del 1997, convertito con la legge 430 del 1998, che ha integrato l'art. 8, comma 3, della legge di riordino.

²² Da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero vigilante.

²³ Tale competenza, stabilita dal D.L. n. 457 del 1997, che ha integrato, con lettera n-bis, il comma 3 dell'art. 9 della legge n. 84, è previsto si eserciti su proposta del Presidente.

²⁴ E' stata precisata la onnicomprensività del compenso, superando le incertezze circa il trattamento di missione, il rimborso di spese alberghiere o canoni di locazione, ecc.

previsto dall'art. 7 della legge di riordino, avrebbe dovuto predeterminare i limiti massimi entro i quali il Comitato portuale ha il potere di fissare la misura dei gettoni di presenza.

Il Segretario Generale è stato nominato per un quadriennio con deliberazione del Comitato portuale del 3 dicembre 2003 ed il rapporto di lavoro è regolamentato con contratto di diritto privato, con rinvio al C.C.N.L. dei Dirigenti di aziende industriali del 3 ottobre 1989, integrato dall'accordo economico del 18 febbraio 1992 e successivi rinnovi. Il trattamento economico lordo annuo è stato rideterminato in euro 109.906,86.

Il Collegio dei revisori²⁵ è stato rinnovato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 25 novembre 2003, per il quadriennio 2003-2007. L'indennità di carica annuale – giusta il D.M. 31 marzo 2003 - è stabilita, dal 1° luglio 2003, nelle misure di euro 9.200 per il Presidente del Collegio, di euro 7.600 per i Sindaci effettivi e di euro 1.600 per i Sindaci supplenti. Il gettone di presenza previsto è pari ad euro 129,11.

La pianta organica della Segreteria tecnico-operativa, nella quale il personale dell'Ente è incardinato, resta stabilita in ragione di 35 unità, incluso il Segretario generale (delibera n. 59 del 20 dicembre 2001, approvata dal Ministero vigilante in data 5 febbraio 2002).

Dal prospetto che segue risultano la dotazione organica, comprensiva anche del posto di Segretario Generale, ed il personale effettivamente in servizio, al 31 dicembre di ciascun anno, nel triennio 2002-2004.

²⁵ La composizione e la nomina sono disciplinate dall'art. 11 della legge n. 84/1994.

2002		2003		2004	
dot. org.	presenze	dot. org.	presenze	dot. org.	presenze
35	32	35	33	35	33

Il rapporto di lavoro del personale della Segreteria, di natura privatistica²⁶, è disciplinato dalle disposizioni del "contratto unico nazionale di riferimento" per i lavoratori dei porti e cioè dal C.C.N.L. stipulato dall'Associazione rappresentativa delle Autorità portuali per la parte datoriale e dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative del personale dipendente. Nel periodo in esame ha avuto effetto il contratto unico di cui al protocollo d'intesa del 27 luglio 2000, siglato il 18 aprile 2001, relativo al quadriennio 1° luglio 2000 - 30 giugno 2004, recepito dall'Autorità Portuale con la delibera n. 39 del 21 settembre 2000.

Le tabelle che seguono espongono i principali elementi della spesa per il personale dell'Ente, i costi globali ed individuali e la relativa incidenza, nel periodo 2002-2004.

²⁶ Con decreto del Ministero dei Trasporti 7 ottobre 1996 – già ricordato nella precedente relazione al Parlamento – si sono determinati i criteri generali che regolano i rapporti di lavoro dei dipendenti delle Autorità Portuali.

TABELLA 1

COSTO DEL PERSONALE

(in euro)

	2002	2003	2004
A) STIPENDI ED ALTRI ASSEGNI FISSI			
- Emolumenti fissi al personale dipendente	874.408	940.032	993.113
- Emolumenti variabili al personale dipendente	41.388	43.546	52.259
- Indennità e rimborso spese per missione	38.076	41.726	46.894
- Oneri previdenziali ed assistenziali	341.551	381.994	414.957
TOTALE A (Costo retributivo)	1.295.423	1.407.298	1.507.223
B) BENEFICI SOCIALI E ASSISTENZIALI			
- Corsi per il personale	18.038	24.642	23.805
- Accantonamento trattamento fine rapporto	78.826	82.430	79.499
- Altri oneri per il personale	66.927	69.741	65.984
TOTALE B	163.791	176.813	169.288
TOTALE GENERALE (A + B)	1.459.214	1.584.111	1.676.511

TABELLA 2

COSTO RETRIBUTIVO MEDIO INDIVIDUALE

(in euro)

	Costo retributivo personale	Unità di personale	Costo medio individuale	Variazione %
2002	1.295.423	32	40.482	
2003	1.407.298	33	42.645	+ 5,34
2004	1.507.223	33	45.673	+ 7,10

TABELLA 3

INCIDENZA PERCENTUALE DEL COSTO DEL PERSONALE
SU TALUNE POSTE SIGNIFICATIVE

(in euro)

	2002	Incidenza %	2003	Incidenza %	2004	Incidenza %
- Costo globale del personale	1.459.214		1.584.111		1.676.511	
- Entrate correnti	6.749.270	21,62	6.997.722	22,63	4.973.210	33,71
- Spese correnti	5.568.441	26,20	5.324.080	29,75	3.247.008	51,63
- Spese per l'acquisto di beni di consumo e servizi	3.431.650	42,52	3.271.492	48,41	1.140.240	147,03
- Entrate proprie dell'Autorità Portuale	4.464.954	32,68	4.791.706	33,05	4.845.043	34,60

Il costo retributivo medio individuale passa dai circa 40 mila euro del 2002 ai 45 mila euro del 2004, con un incremento percentuale di 7 punti, da porre prevalentemente in relazione con gli aumenti derivanti dal C.C.N.L.

Il costo globale del personale per gli esercizi 2002 e 2003 costituisce poco più di un quarto delle spese correnti; nel 2004, a seguito della notevole contrazione delle stesse, supera il 50 per cento; anche l'incidenza percentuale sulle entrate correnti è in tendenziale aumento e si attesta oltre il 33% nel 2004, con una crescita di quasi 12 punti rispetto all'esercizio 2002.

4. La programmazione e l'attuazione degli interventi

Com'è noto, nei porti sede di Autorità Portuale, gli strumenti di pianificazione e programmazione delle aree portuali sono: il Piano Operativo Triennale (POT) ed il Piano Regolatore Portuale (PRP) – oltre al Programma triennale delle opere, previsto in generale per tutte le Amministrazioni aggiudicatrici diverse dallo Stato dall'art. 13 del D.P.R. 21-12-1999, n. 554 (Regolamento di attuazione della Legge 11 febbraio 1994, n. 109, legge quadro in materia di lavori pubblici, e successive modificazioni)²⁷.

Pur nella diversità dei ruoli, i piani operano in forma strettamente interrelata nel processo di pianificazione del porto e di programmazione delle relative attività.

Il piano operativo triennale è regolamentato dall'art. 9, comma 3, della legge n. 84 del 1994 che prevede che il Comitato Portuale approvi "entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del Presidente, il piano operativo triennale (POT), soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati"; il piano è anche strumento di conoscenza della realtà portuale e delle relative politiche di sviluppo e serve a proporre al Ministero delle Infrastrutture ed alle Amministrazioni locali le opere da realizzare, per lo sviluppo ed il miglioramento del porto, con quantificazione della relativa spesa.

E' evidente la necessità che il piano operativo triennale permanga all'interno di uno schema di radicale coerenza con il piano regolatore portuale (PRP), previsto dall'art. 5 della legge n. 84 del 1994 quale strumento di definizione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto (ad esclusione delle funzioni turistiche e di diporto), ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Il PRP costituisce l'atto di pianificazione fondamentale delle opere necessarie per l'assetto funzionale del porto e al tempo stesso lo strumento di raccordo con gli altri documenti di pianificazione territoriali e nazionali e con l'ordinamento comunitario.

In ordine al procedimento di formazione dell'atto, merita segnalazione la recente iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha provveduto

²⁷ Non va, peraltro, trascurata l'esigenza di inserire le attività delle Autorità Portuali e Marittime all'interno di una struttura di programmi, tendenti a realizzare un'azione sistemica nel settore dei trasporti – esigenza ribadita dall'art. 1 della legge n. 84 del 1994, il quale stabilisce che la legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e alla modifica dei piani regionali dei trasporti.

ad elaborare – avvalendosi dell'opera di una Commissione all'uopo istituita con rappresentanti del Ministero medesimo e del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio - le "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali"; il documento è stato portato a conoscenza delle Autorità portuali e delle altre Istituzioni interessate con circolare del 15 ottobre 2004²⁸.

Il piano, nei porti sede di Autorità Portuale, viene adottato dal Comitato Portuale, nel quale sono presenti sia le Amministrazioni statali che quelle locali (Regione, Provincia, e Comune), nonché gli operatori economici interessati (Camera di Commercio, rappresentanti di lavoratori e di imprenditori)²⁹.

La Legge n. 84/1994 non pone un limite temporale entro il quale procedere all'adozione di un nuovo piano regolatore portuale, specificando, invece, che "i piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento" (art. 27, comma 3).

Ulteriore strumento attuativo delle strategie programmatiche è, infine, come si è ricordato, il programma triennale dei lavori pubblici (o degli investimenti), previsto dall'art. 14 della legge 109/94 e successive modificazioni ed integrazioni.

Secondo il disposto normativo, "il programma indica, per tipologia e in relazione alle specifiche categorie degli interventi, le loro finalità, i risultati attesi, le priorità, le localizzazioni, le problematiche di ordine ambientale, paesistico ed urbanistico-territoriale, le relazioni con piani di assetto territoriale o di settore, il grado di soddisfacimento della domanda, le risorse disponibili, la stima dei costi e dei tempi di attuazione". E' anche prevista la preventiva redazione di studi di fattibilità per gli interventi in esso inseriti³⁰.

La procedura e gli schemi-tipo sulla base dei quali le Amministrazioni aggiudicatrici devono adottare il programma sono stati di recente definiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con decreto del 22 giugno 2004³¹, pubblicato sulla G.U. n. 51 del 30 giugno 2004.

²⁸ Il documento è stato posto a disposizione di chiunque abbia interesse sul sito internet del Ministero.

²⁹ La presenza all'interno del Comitato di tali soggetti risponde, nelle intenzioni della legge, alla promozione di attività di concertazione fra le Amministrazioni e gli operatori interessati e al raccordo fra la pianificazione urbanistica e quella di settore.

³⁰ Ai sensi della Legge n. 84/1994 spetta allo Stato l'onere per la realizzazione di tutte le opere nei porti della prima categoria e di quelle di "grande infrastrutturazione" nei porti della seconda categoria, 1^ e 2^ classe (rilevanza economica internazionale e nazionale). Per questi ultimi possono, anche in parte, intervenire le Autorità Portuali, le Regioni ed i Comuni con proprie risorse.

³¹ Il decreto, emanato in adempimento dell'art. 14, II comma, della legge n. 109 del 1994, modifica e sostituisce il decreto del Ministero dei lavori pubblici del 21 giugno 2000.

Ciò posto in generale, si ricorda che per il Porto di Ravenna il Piano regolatore portuale è stato approvato nel 1989, anteriormente all'istituzione dell'Autorità portuale.

Una variante, adottata dal Comitato portuale fin dal 31 gennaio 1998, è stata approvata dalla Giunta della Regione Emilia-Romagna con delibera n. 1.111 del 12 giugno 2001³².

Cionondimeno, ai fini di una maggiore rispondenza del Piano alle esigenze del Porto, la stessa Autorità Portuale, nella relazione annuale sull'attività 2004³³, manifesta l'avviso che sia utile e necessario iniziare a configurare un sostanziale aggiornamento del Piano Regolatore Portuale, seguendo tre aree di interesse: quella della possibilità di prevedere un sostanzioso approfondimento dei fondali del porto³⁴; quella di valutare il livello di definizione del porto; quella di prevedere specifiche modifiche in riferimento a processi e progetti in corso di elaborazione.

Anche con riguardo a tale circostanza, è innegabile che gli atti programmatici normativamente previsti risultano verificati e definiti con regolarità e tempestività dall'Autorità portuale di Ravenna.

Per il periodo in esame, il POT 2003-2005 è stato approvato il 19 dicembre 2002. Il Programma triennale dei lavori pubblici, già definito nel corso del 2002, è stato approvato con aggiornamenti con delibera del 24 novembre 2003.

Risultano anche approvati il POT 2004-2006 (delibera del Comitato portuale del 24 novembre 2003), il POT 2005-2007 (delib. del 27 gennaio 2005), il Programma triennale dei lavori per gli anni 2004-2006 (delibera ultima di modifica ed aggiornamento del Comitato dell'8 luglio 2004) nonché quello per il periodo 2005-2007³⁵ (adottato contestualmente al bilancio di previsione ed al bilancio pluriennale con deliberazione del Comitato portuale n. 45 del 28 ottobre 2004).

Le opere programmate ed il relativo stato di attuazione vengono esposti nelle tabelle che seguono.

³² La variante, valutata favorevolmente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, fu sottoposta a procedura di valutazione di impatto ambientale fin dal 25 febbraio 1999. In data 6 novembre 2000 il Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali ne dichiarò con decreto la "compatibilità ambientale con prescrizioni". Intervenne poi, prima dell'approvazione definitiva da parte della Giunta regionale, l'adeguamento alle prescrizioni ministeriali - deliberato il 22 marzo 2001 dal Comitato portuale.

³³ Si veda pag. 12 del documento, predisposto ai sensi dell'art. 9, comma 3, lett. c) della legge n. 84 del 1994.

³⁴ Sul punto viene rappresentato che si sta affidando l'incarico per uno studio di fattibilità.

³⁵ Unitamente all'elenco annuale dei lavori 2005 ai sensi del citato art. 13 del DPR 21 dicembre 1999, n. 554.

(Fonte: Autorità portuale)

Interventi di manutenzione

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati (in Euro)
Manutenzione straordinaria delle banchine demaniali per l'adeguamento ai fondali di P.R.P.	4.500	Inserito nel P.T. LL.PP. per gli anni 2006-2007 per complessivi € 16.500.000,00 in relazione alle risorse disponibili. La progettazione è attualmente in corso	€ 16.500.000,00
Manutenzione dei fondali del porto-canale	2.550	E' stato approvato il progetto per un costo complessivo di € 2.925.000,00	€ 2.925.000,00
Sistemazione delle strade principali di collegamento fra l'area portuale e la viabilità esterna del porto	2.325	Sono in corso i lavori di un 1° stralcio per € 750.000,00. E' in appalto un 2° stralcio per € 750.000,00	€ 1.500.000,00
TOTALE			€ 20.925.000,00

I fondali di Piano Regolatore

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati (in Euro)
Approfondimento del Canale Candiano a -11,50 m	20.000	Il progetto per l'approfondimento a - 11,50 del Canale Candiano, per il rifacimento delle protezioni di sponda e per un primo stralcio della canaletta in avamporto a - 12,00 è stato approvato in data 16.09.2004 per un importo complessivo di € 29.193.000,00.	€ 29.193.000,00.
Rifacimento protezioni di sponda dalla darsena pescherecci fino all'attracco traghetto a Marina di Ravenna.	5.394		
Completamento della canaletta navigabile in avamporto e fuori dighe a -12,50 m	4.645	Per il completamento della canaletta in avamporto è previsto nel P.T.LL.PP. per l'anno 2007 una spesa di € 2.000.000,00	€ 2.000.000,00
Approfondimento del Canale Piombone a -10,50, 1° stralcio	5.000	E' stato predisposto il progetto per la sistemazione funzionale del canale Piombone in prima attuazione del P.R.P. per un importo di € 23.500.000,00 inserito nel P.T. LL.PP. per l'anno 2005 da appaltare una volta risolti i problemi legati ai vincoli ambientali di parte della Pialassa	€ 23.500.000,00
Completamento escavo Canale Piombone a -10,50 m	15.000		
Argine di separazione del canale navigabile della Pialassa Piombone e opere di risanamento ambientale - 1° stralcio	3.000	E' in corso l'adeguamento dei progetti definitivi per gli interventi di risanamento della Pialassa del Piombone e di separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura naturale, alle prescrizioni espresse in sede di V.I.A. del P.R.P. di cui al D.M. del 06.11.2000 e la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale; nel P.T. LL.PP. per l'anno 2005 è previsto un impegno di spesa pari a € 7.700.000,00	€ 7.700.000,00
TOTALE			€ 62.393.000,00

Adeguamento delle banchine e delle protezioni di sponda esistenti

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati (in Euro)
Ristrutturazione delle protezioni di sponda all'imbocco in sinistra canale Candiano -1° stralcio	2.930	Sono in corso i lavori per la realizzazione della "Banchina di raccordo tra il Molo Nord e l'attracco del traghetto a Porto Corsini" per un importo complessivo di € 5.293.683,22.	€ 5.293.683,22
Miglioramento funzionale delle banchine esistenti	5.000	E' stato approvato in data 28.10.2004 il progetto per il "Rifacimento protezione di sponda dall'attracco del traghetto alla confluenza con il canale Baiona a Porto Corsini" per € 9.200.000,00	€ 9.200.000,00
Ristrutturazione molo guardiano destro - 2° stralcio – 2^ fase	4.500	E' in corso l'adeguamento del progetto a suo tempo predisposto in base al parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. ed alla nuova normativa sismica. L'opera è stata inserita nel P.T. LL.PP. per l'anno 2007 per l'importo di € 8.000.000,00. Sempre in programma per l'anno 2005 è previsto l'arredo e la sistemazione funzionale delle parti di molo già realizzate per € 3.000.000,00	€ 11.000.000,00
TOTALE			€ 25.493.683,22

Nuove banchine

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati (in Euro)
Realizzazione nuove banchine nella penisola Trattaroli – 1° stralcio	8.300	Il progetto esecutivo è stato approvato in data 16.09.2004 per un costo complessivo di € 8.350.320,00	€ 8.350.320,00
Realizzazione nuove banchine nella penisola Trattaroli – 2° stralcio	37.200	La realizzazione dei progetti è stata differita in quanto le aree interessate sono attualmente utilizzate come casse di colmata per l'approfondimento del porto canale.	Da definire
Urbanizzazione area portuale della penisola Trattaroli e prolungamento dorsale FF.SS.	23.000		
Bacino di evoluzione c/o ponte mobile	5.000	Il progetto è stato differito alla definizione della soluzione adottata per il by-pass ed alla destinazione della darsena di città	Da definire
Opere di protezione a mare di Porto Corsini	13.170	E' stato realizzato un primo intervento per € 3.071.650,00 ed è in corso la rivisitazione del progetto delle restanti opere per una spesa di € 28.700.000,00	€ 31.771.650,00
TOTALE			€ 40.121.970,00

I collegamenti del porto

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati (in Euro)
Realizzazione nuovo ponte mobile sul Canale Candiano	4.650	E' stata predisposta la progettazione definitiva per l'appalto integrato delle opere per un importo di spesa di € 11.500.000,00	€ 11.500.000,00
Nuovo collegamento tra SS.67 e SS.309 DIR in by-pass sul Canale Candiano	45.000	E' stato sviluppato il confronto tecnico-economico fra la soluzione in sovrappasso e sottopasso per poter poi procedere alla progettazione preliminare e definitiva cui sono stati destinati dal P.T. LL.PP. per l'anno 2004 € 2.000.000,00 Nel programma investimenti è previsto un primo finanziamento nell'anno 2006 per € 40.000.000,00	€ 42.000.000,00
TOTALE			€ 53.500.000,00

Valorizzazione delle aree demaniali o di cui si prevede l'acquisizione

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati (in Euro)
Realizzazione del porto turistico di Marina di Ravenna (aree a terra)	A carico del soggetto attuatore	E' stata espletata la procedura di cui al D.P.R. 509/97 ed è in corso l'iter per il rilascio della concessione demaniale	Da definire
Piano unitario particolareggiato nell'avamposto di Porto Corsini	-	E' stato predisposto il Piano Unitario Particolareggiato dell'area ed il progetto preliminare delle opere di urbanizzazione	€ 2.500.000,00
Potenziamento zona portuale nella pialassa Piomboni	19.800	L'opera già progettata è stata inserita nel P.T. LL.PP. per l'anno 2005 per un costo di € 19.806.500,00 da appaltare una volta risolti i problemi legati ai vincoli ambientali	€ 19.806.500,00
Area attrezzata per l'autotrasporto ed altre iniziative connesse allo sviluppo della logistica e delle autostrade del mare	15.000	E' stata acquistata un'area idonea per un costo di € 1.920.000,00; E' in corso la predisposizione del Piano Particolareggiato e del progetto preliminare per l'appalto delle opere e la gestione in concessione delle stesse, destinando un contributo di € 3.092.000,00	€ 4.292.000,00
Potenziamento del terminal traghetti e passeggeri e realizzazione della stazione marittima	3.500	In data 03.06.2004 è stata acquisita dall'Autorità Portuale la proprietà di un'area privata per traghetti in Largo Trattaroli per un costo di € 14.228.697,00. Sono altresì previsti nel P.T. LL.PP. anno 2004 ulteriori risorse per € 3.500.000,00 per interventi di potenziamento delle infrastrutture, alcuni già in corso di esecuzione	€ 18.500.000,00
Area parcheggio attrezzato per autotrasporto nel porto San Vitale	1.000		Da definire
TOTALE			€ 45.098.500,00

Miglioramento delle condizioni di navigabilità

Oggetto	Costo previsto nel P.O.T. 2003-2005 (migliaia di Euro)	Stato di attuazione	Importi aggiornati (in Euro)
Potenziamento illuminazione	1.000	Nell'ambito dell'intervento di gestione, manutenzione e razionalizzazione degli impianti di illuminazione, segnalazione e controllo nel porto canale di Ravenna (2004 - 2011), attualmente in fase di gara, è stata prevista la somma di € 1.000.000,00 per i lavori di potenziamento	€ 1.000.000,00
Potenziamento attrezzature di supporto alla sicurezza della navigazione in canale	2.000	E' in corso il progetto per l'utilizzo di € 750.000,00 previsti nel P.T.LL.PP. per l'anno 2005 per il sistema di controllo entrata navi in porto	€ 750.000,00
TOTALE			€ 1.750.000,00

Dai surriportati elementi forniti dall'Ente risulta che – con riferimento alla situazione del 2004 - sono programmati interventi per 249,2 milioni di Euro; sono state finanziate, con appalti o progetti in corso, opere per 246,2 milioni di Euro; sono stati conclusi lavori per un importo che supera i 3 milioni di Euro.

Il totale degli impegni assunti per investimenti sul capitolo 2110 dell'Autorità portuale di Ravenna, nell'esercizio 2004, è pari a 108,7 milioni di Euro, mentre il totale dei residui passivi 1999/2003, sul medesimo capitolo, è pari a 52 milioni di Euro.

5. Profili di attività istituzionale

Alle Autorità portuali, come in precedenza ricordato, sono attribuiti compiti di:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali, esercitate nei porti con poteri di regolamentazione ed ordinanza ;
- manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale.

Si tratta, quindi, di un complesso di funzioni in parte eterogenee (poteri autoritativi diretti a disciplinare la utilizzazione del porto, attività di diritto privato manutentorie dei beni e delle attrezzature, attività amministrative connesse all'esercizio delle attività commerciali dei privati etc.) poste tutte comunque a garanzia di interessi generali o collettivi, che sono alla base della scelta della configurazione pubblica dell'ente voluta dal legislatore.

Dalle relazioni annuali sull'attività, previste dall'art. 9, 3° comma, lett. c), della legge n. 84 del 1994 e che sono state tempestivamente predisposte dall'Autorità portuale ed inviate al Ministero vigilante, può rilevarsi compiutamente la consistenza degli interventi operati per le varie categorie in cui l'attività medesima si articola. In questa sede ci si sofferma su taluni profili di maggior interesse.

Regolamentazione dell'attività portuale

Dalla sua istituzione in poi l'Autorità Portuale di Ravenna ha provveduto alla puntuale adozione dei provvedimenti connessi alla disciplina dell'attività portuale nel suo complesso.

Tra i principali atti emessi si ricordano:

- § Il Regolamento per lo svolgimento di attività portuali connesse all'attracco di navi traghetto e passeggeri, adottato con ordinanza n. 4 dell'11 luglio 2001 e modificato dalle ordinanze n. 3 del 26 aprile 2002, n. 1-2 del 19-20 marzo 2003 e dall'Ordinanza n. 1 del 4 marzo 2005;
- § il Regolamento amministrativo delle operazioni e dei servizi portuali, adottato con ordinanza n. 9 del 21 dicembre 2001 ed integrato dalle ordinanze n. 6 del 29 ottobre 2002 e n. 1 del 13 settembre 2004;

- § L'Ordinanza n. 3 del 7 marzo 2000 recante norme sulla sicurezza portuale in attuazione anche del decreto legislativo del 27 luglio 1999 n. 272, relativo all'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento delle operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485 ed in particolare dell'art. 4 (Documento di sicurezza);
- § L'Ordinanza n. 5 del 2000 sulla regolamentazione del commercio sulle aree demaniali;
- § Il Regolamento per la vigilanza sulle attività economiche soggette ad autorizzazione nel Porto di Ravenna adottato con Ordinanza n. 13 del 23 dicembre 1997 (modificata con Ordinanze n. 8 del 21 settembre 2000 e n. 8 del 25 ottobre 2001);
- § La Determinazione del Comitato Portuale n. 1 dell'8 aprile 1999 che stabilisce canoni e durata per la Concessione di banchine ad uso operazioni portuali;
- § La Determinazione del Presidente n. 10 del 19 ottobre 2000 che stabilisce la misura dei canoni demaniali per le concessioni relative a beni del demanio marittimo e di zone del mare territoriale, compresi entro la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale³⁶;
- § La Determinazione del Presidente n. 2 del 12 settembre 2002, che - modificando ed integrando la precedente Determinazione Presidenziale n.1 del 30 gennaio 1998 - differenzia le modalità di individuazione dei canoni annui per le concessioni dei beni demaniali marittimi e di zone del mare territoriale, rilasciate al fine di realizzare e gestire le strutture dedicate alla nautica da diporto nell'ambito dell'approdo turistico per il diporto nautico di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), del D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509.

Nel periodo in considerazione il numero massimo di imprese da autorizzare per le operazioni portuali, è stato determinato, con provvedimento del Presidente dell'Autorità portuale, in 18 sia per il 2002 sia per il 2003. Nel corso del 2003, attraverso espressione della Commissione Consultiva locale, recepita con ordinanza n. 3 del 9 ottobre 2003 del Presidente dell'Autorità Portuale, è stata rinvenuta l'esigenza

³⁶ La determinazione stabilisce la misura dei canoni per concessioni di beni del demanio marittimo e di zone del mare territoriale, compresi entro la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Ravenna e finalizzati allo svolgimento delle attività di cui all'articolo 18 della Legge 28 gennaio 1994 n. 84 da parte dei soggetti nello stesso articolo individuati.

di portare il numero a 20, essendosi determinato un aumento della capacità dello scalo stesso a seguito dell'entrata in funzione in corso d'anno di 2 Terminal correlati a nuovi insediamenti produttivi.

Il numero limite di 20, confermato anche per il 2004, è stato poi ulteriormente incrementato di due unità.

Sono state conseguentemente rilasciate le autorizzazioni consentite.

In tutti e tre gli anni in esame, in presenza di domande eccedenti le disponibilità, si è provveduto alla predisposizione di graduatorie secondo i criteri di cui al decreto del Ministero dei Trasporti 31 marzo 1995, n. 585 (art. 5, comma 2).

Il Presidente dell'Autorità portuale, sentita la Commissione consultiva locale, ha anche regolamentato il numero massimo delle singole tipologie di servizi portuali; queste, per il 2003 e 2004, sulla base dell'ordinanza n. 4 del 31 ottobre 2003, per il Porto di Ravenna, risultano così determinate:

servizi connessi a controllo/selezione merce/contenitori

§ n. 3 per controllo/selezione del maturo su prodotti deperibili;

§ n. 3 per spunta finalizzata al rilevamento dei cubaggi, essenze e calibri di tronchi;

§ n. 3 per controllo dello stato dei contenitori vuoti per l'invio a riparazione.

servizi connessi alla movimentazione merce/materiali

§ n. 3 per manovra vagoni ferroviari sottobordo;

§ n. 3 per portabagagli;

servizi connessi alla sistemazione merce/materiali

§ n. 3 per fardaggi con operazioni di saldatura metallica o carpenteria;

§ n. 3 per riparazione colli e imballaggi e recupero della merce relativa;

servizi connessi all'esclusione di conseguenze indesiderate dal ciclo operativo

§ n. 3 per eliminazione residui delle operazioni portuali;

§ n. 3 per bonifica sostanze pericolose;

§ n. 2 per esercizio del servizio integrativo antincendio mediante guardie ai fuochi.

I criteri di determinazione dei canoni e delle cauzioni da versarsi da parte delle imprese autorizzate risultano stabiliti con ordinanza del Presidente dell'Autorità n. 9/01 del 21 dicembre 2001.

Attività di vigilanza e controllo

Con riferimento all'area demaniale marittima, di giurisdizione dell'Autorità portuale ai sensi dell'art. 6 della Legge n. 84/94, i controlli effettuati in banchina, durante le operazioni portuali, sono stati 71 nel 2002, 105 nel 2003 e 254 nel 2004; i controlli in

occasione di lavori con uso di fiamme in banchina 2 nel 2002, 17 nel 2003 e 10 nel 2004; i controlli dei registri di verifica trimestrale delle funi e catene degli impianti e apparecchi di sollevamento e di trazione di proprietà delle imprese autorizzate, ex art. 16 della L. 84/94, 14 nel 2002, 16 nel 2003 e 17 nel 2004.

Sono stati inoltre conclusi 3 procedimenti nel 2002 e 2 nel 2003 per il rilascio delle autorizzazioni all'esecuzione di lavori di sabbiatura al fasciame esterno di navi in manutenzione, riparazione e trasformazione.

Dall'attività di vigilanza svolta dall'Autorità nel 2004 non sono risultate violazioni nell'espletamento delle operazioni e dei servizi portuali comportanti l'irrogazione delle sanzioni di sospensione/revoca dell'autorizzazione. Non sono, altresì, segnalate violazioni nel rispetto delle tariffe. Le verifiche effettuate risultano documentate mediante 82 verbali all'uopo sottoscritti dal personale incaricato.

Gestione dei servizi di interesse generale

I servizi di interesse generale in svolgimento in ambito portuale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16 della legge 84/94, da rendere a titolo oneroso all'utenza portuale (art. 6 comma 1, lett. c), legge 84/94 e D.M. 14.11.94, sono: 1) il servizio di ritiro e smaltimento dei rifiuti provenienti da bordo navi in sosta nell'ambito portuale di Ravenna; 2) il servizio quadriennale di fornitura di acqua potabile alle navi in sosta.

Il primo, dopo la proroga del vecchio contratto disposta fino al 28 febbraio 2002, in considerazione dei tempi necessari per l'espletamento della gara del nuovo servizio quadriennale, è stato, successivamente, aggiudicato mediante gara pubblica alla ditta "SIMAP s.r.l." di Ravenna. La durata della concessione è stata stabilita in 48 mesi dalla data del verbale di consegna precisamente dal 1° aprile 2002 al 31 marzo 2006.

E' da segnalare che nella materia è intervenuto il Decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182, relativo ai rifiuti prodotti dalle navi. Il decreto, che ha l'obiettivo di ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico³⁷, ha individuato le Autorità Portuali, ove esistenti, quali competenti ad elaborare un piano di raccolta e gestione di rifiuti, ed ha stabilito che siano affidati, mediante gara ad evidenza pubblica - in conformita' alla legislazione nazionale e comunitaria vigente - i

³⁷ Le navi soggette sono le commerciali, i pescherecci e le imbarcazioni da diporto a prescindere dalle loro bandiere. Il decreto prevede che ciascun porto dello Stato metta a disposizione impianti portuali di raccolta (fisso o mobile) commisurato alla tipologia ed al quantitativo di rifiuti prodotti dalle navi, ed ai residui del carico delle stesse.

lavori per la realizzazione degli impianti portuali di raccolta, nonché il servizio di raccolta di rifiuti.

Per il Porto di Ravenna, il Piano per la gestione dei rifiuti e dei residui del carico è stato elaborato nel corso del 2004, con la collaborazione di ARPA (Settore Ingegneria Ambientale) ed è stato approvato nella sua versione finale, in relazione alla quale il Comitato Portuale si è espresso favorevolmente, dalla Provincia - delegata dalla Regione – il 29 dicembre 2004.

Il servizio quadriennale di fornitura di acqua potabile alle navi in banchina, per il periodo in esame, è stato affidato, sempre previa gara pubblica³⁸, con deliberazione n. 24 del 25 febbraio 2002, all'impresa "CONSAR SC. a r.l.". Il servizio è stato avviato a far data dal 1° agosto 2002 e la durata della concessione è stata stabilita in 48 mesi dalla data del verbale di consegna, con scadenza al 31 luglio 2006.

Le tariffe da praticare agli affidatari delle utenze sono state approvate per il primo dei due servizi con ordinanza del Presidente dell'Autorità n. 1 del 28 marzo 2002 e per il secondo con ordinanza n. 4 del 26 luglio 2002.

Risultano anche compiutamente determinate le modalità di erogazione dei servizi.

L'Autorità riferisce che il livello di qualità e di efficienza dei servizi è da ritenere accettabile.

Nell'ambito delle altre attività d'interesse generale, ma non ricadenti³⁹ tra i servizi di cui all'art. 6, comma 1, lett. c) della legge 84/94, meritano cenno:

- § la istituzione del Comitato per la sicurezza ed igiene del lavoro portuale (ex art. 7 d. lgs. n. 272 del 1999), regolamentato con ordinanza del Presidente dell'Autorità n. 7 del 7 luglio 2000, che si riunisce ed opera con regolarità, confermandosi utile strumento ai fini della sicurezza del lavoro portuale⁴⁰;
- § l'attuazione del progetto P.A.C. (port approach control) che mira a soddisfare i requisiti di sicurezza per le navi che transitano attraverso l'area monitorata dal sistema (PAC), al fine di prevenire collisioni e possibili inquinamenti provocati da fuoriuscita di prodotto, nonché a migliorare l'efficienza della gestione del traffico.

³⁸ Il servizio tecnico dell'Autorità Portuale ha predisposto gli atti relativi all'appalto del servizio ed il Comitato Portuale, con deliberazione n. 12 del 28 marzo 2002, ha proceduto all'approvazione degli stessi e delle modalità di affidamento mediante esperimento di asta pubblica per aggiudicazione al criterio del prezzo più basso

³⁹ Secondo le indicazioni dello specifico D.M. 14 novembre 1994.

⁴⁰ Il Comitato ha, tra l'altro avviato, a fini statistici, la raccolta organica dei dati relativi agli incidenti che accadono in porto durante le operazioni portuali. Ha anche avviato un progetto per il contenimento e la

Nel corso del 2002 era stata avviata la gara di appalto della fornitura e realizzazione del sistema, che si è chiusa il 14 marzo 2003 senza vincitori, poiché l'unica offerta pervenuta è risultata non conforme a quanto indicato nella documentazione di gara. A seguito di ciò e del nuovo assetto organizzativo della locale Capitaneria di Porto, che nel progetto originario risultava l'utilizzatore primario del PAC, l'Autorità Portuale ha ritenuto di rivedere il sistema, pur mantenendone la peculiarità originale⁴¹. Del nuovo sistema denominato TCS (Traffic Control System) è stata completata la progettazione preliminare, da approvarsi da parte della Regione Emilia Romagna, ed è in fase di sviluppo quella di dettaglio. Si prevede che il TCS possa essere operativo entro il 2006. Il costo per la progettazione esecutiva, la realizzazione e l'avviamento del sistema è stato stimato in complessivi Euro 967.108,00, finanziati dal Ministero dell'Ambiente tramite la L. R. n.9 del 1995 per Euro 748.862,50 e con risorse proprie dall'Autorità Portuale per Euro 218.245,42.

Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali – Opere di grande infrastrutturazione

Com'è noto, l'art. 6 della legge n. 94 del 1984 ricomprende tra i compiti istituzionali delle Autorità portuali la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, ivi compresa la manutenzione dei fondali⁴², da realizzarsi previa stipula di apposite convenzioni con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della spesa della medesima Amministrazione.

Per il Porto di Ravenna la convenzione fra il Ministero delle Infrastrutture – Ufficio del Genio Civile per le opere marittime di Ravenna - e l'Autorità portuale di Ravenna, concernente la manutenzione ordinaria delle parti comuni per il periodo 2001-2003, è stata approvata con D.M. 27 dicembre 2001, n. 9167. Con successivi decreti ministeriali è stato disposto a favore dell'Autorità portuale il pagamento del 50 % dei contributi quantificati per gli anni 2002 e 2003, pari ad euro 263.459 per l'anno 2002 e ad euro 131.729 per l'anno 2003, a causa della forte carenza di fondi sul capitolo 2141 del bilancio dello Stato. Per l'anno 2004, l'Autorità portuale ha

riduzione delle polveri generate dalle merci alla rinfusa polverulente movimentate in porto, presenti negli ambienti di lavoro.

⁴¹ Come utilizzatore principale del sistema è stato individuato il servizio di pilotaggio del porto.

proceduto con fondi propri, stanziando la somma complessiva di euro 415.000.

Per le attività di manutenzione ordinaria i servizi del settore, già oggetto di appalto o assegnati nel periodo in considerazione, hanno principalmente riguardato:

- servizio di pulizia degli specchi acquei nel porto canale;
- servizio di pulizia delle aree comuni e manutenzione delle aree verdi nel porto canale;
- servizio di manutenzione per l'esercizio degli impianti elettrici di illuminazione, di sollevamento delle acque meteoriche, antincendio del canale Candiano;
- interventi minori di manutenzione delle opere stradali e marittime delle aree demaniali del porto canale.

La quota di finanziamento per gli interventi di manutenzione straordinaria, sulla base delle convenzioni stipulate in data 28 ottobre 2002 e 19 ottobre 2004, è stata di euro 1.962.536 per ciascuno dei tre anni del periodo in esame. Per il 2004, però, la quota costituisce solamente un acconto che dovrà essere integrato, con apposita convenzione integrativa e finanziamento aggiuntivo, sulla base del programma di Opere marittime del Ministero, adeguato per il triennio 2004-2006⁴³.

La manutenzione straordinaria ha riguardato, tra l'altro, i seguenti interventi:

- sistemazione delle banchine ed opere di urbanizzazione in località Trattaroli;
- manutenzione viabilità in ambito portuale: intervento per la pavimentazione del piano stradale della zona Darsena pescherecci;
- manutenzione straordinaria della diga foranea sud;
- protezione delle banchine in destra canale contro l'ingressione marina;
- intervento per il recupero di un relitto nella Piallassa del Piombone;
- manutenzione straordinaria banchina inizio molo San Filippo;
- intervento urgente e straordinario per la manutenzione della navigabilità del canale in avamperto;
- riparazione banchina Eurodocks.

Per le opere di grande infrastrutturazione l'Ente sta portando avanti una serie di interventi - elencati compiutamente nelle tabelle del paragrafo precedente che danno atto dello stato di attuazione delle opere programmate - tra i quali possono ricordarsi:

- le opere di protezione e manutenzione di Porto Corsini;
- l'allargamento del Canale Candiano nel tratto compreso tra l'abitato di Marina di

⁴² Comma 1, lett. b).

⁴³ Il Programma è stato approvato con D.M. n. 5193 del 6 agosto 2004, registrato alla Corte dei conti l'8 novembre 2004.

Ravenna e la confluenza con il Canale Piombone;

- la banchina operativa in sinistra canale cosiddetta banchina "ex cabot";
- la banchina operativa in zona Piombone;
- l'adeguamento dei Canali Candiano e Baiona ai nuovi fondali per un tratto di 700 m. circa in corrispondenza dei magazzini PIR2 e " completamento della banchina in sponda sinistra del canale Candiano in località Trattaroli";
- la realizzazione della nuova sede dell'Autorità portuale. L'opera, cofinanziata dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (D.M. 18 aprile 2002) per l'importo di euro 1.084.559,49 è stata appaltata al prezzo di euro 3.488.294,87.

Gestione del demanio marittimo

In tema di gestione del demanio marittimo, il totale dei titoli concessori risulta pari nel 2002 a 196 di cui n. 16 relativi a nuove licenze di concessioni rilasciate nel corso dell'anno.

In merito alle attività di controllo sull'area demaniale, si precisa che nel corso del 2002, l'attività di vigilanza sul demanio marittimo ha dato luogo a n. 11 verbali ispettivi. Nel 2002 sono state emesse 17 ingiunzioni di sgombero e 12 sono state le riduzioni in ripristino effettuate a seguito della predetta vigilanza.

Nel corso del 2003, le licenze di concessioni rilasciate sono state 191, di cui n. 13 relative a nuove licenze di concessioni.

Durante l'anno l'attività di vigilanza sul demanio marittimo ha dato luogo all'accertamento di una occupazione abusiva del demanio marittimo rispetto alla quale, a fronte della richiesta di rilascio di regolare concessione, accertata la regolarizzabilità della posizione, si è provveduto ad incamerare il relativo indennizzo e il rilascio di concessione unitamente alla revoca della ingiunzione di sgombero già emanata.

Nel 2004 il numero delle concessioni è di 189, di cui 50 per nuove licenze. Può essere utile precisare che, delle stesse, 17 riguardano la funzione di terminal operators, 65 attività commerciali, 15 depositi costieri di industrie petrolifere, 11 attività cantieristica, 8 attività industriali, 9 attività turistico-ricreative, 16 nautica da diporto, 13 servizi tecnico-nautici, 30 infrastrutture, 5 civili abitazioni.

Con riferimento alla problematica originata, a partire dal 2001, dall'Agenzia delle Entrate riguardante la assoggettabilità ad IVA dei canoni percepiti dalle Autorità portuali (come corrispettivo per le concessioni a terzi di aree e fabbricati del demanio marittimo-portuale, individuando come commerciale la natura dell'attività svolta dalle

Autorità portuali nel rilascio delle predette concessioni), il Consiglio di Stato (Sez. III), con parere n. 1641 del 9 luglio 2002, ha richiamato l'attenzione sulla rinnovata natura delle Autorità portuali, enti pubblici non economici, rispetto a quella degli enti portuali ante L. 84/94, e, conseguentemente, della qualificazione tributaria da attribuire ai canoni di concessione demaniale marittima.

In particolare il Consiglio di Stato ha riconosciuto il carattere eminentemente pubblicistico delle attività svolte dalle Autorità portuali per l'espletamento dei propri compiti istituzionali, e quindi la non assoggettabilità all'IVA dei canoni demaniali considerando il prelievo fiscale "una partita di giro", stante l'obbligo delle amministrazioni pubbliche di assicurare le risorse finanziarie per il funzionamento delle Autorità medesime.

L'Attività promozionale

L'attività promozionale svolta dall'Autorità portuale è orientata a promuovere l'operatività nel porto attraverso la partecipazione a manifestazioni fieristiche, il sostegno ed il patrocinio di iniziative proprie e di altri soggetti interessati, l'effettuazione di visite guidate al porto, la promozione di iniziative di carattere culturale, sportivo e sociale, nonché la produzione di documenti e materiale promozionale.

In relazione a manifestazioni fieristiche si segnala, nel periodo in esame la partecipazione:

alla "Seatrade Cruise Shipping Convention", nel corso della quale ha avuto luogo l'iniziativa "Adriatic Sea" finalizzata a promuovere i porti adriatici quali mete del turismo crocieristico nel bacino del Mediterraneo.

- all'iniziativa "Posidonia" che si è svolta al Pireo;
- alla manifestazione "Exposhipping";
- al "Progetto Città, mostra dell'architettura, dell'urbanistica, delle tecnologie e dei servizi per lo sviluppo del territorio" con la finalità di presentare le opere infrastrutturali previste per il porto;
- alla sesta edizione dell' "Offshore Mediterranean Conference and Exhibition – OMC 2003", manifestazione tra le più importanti nel settore dell'industria estrattiva a livello mondiale.

Tra le iniziative mirate a precisi segmenti di mercato si ricorda la presentazione, nel 2002, del porto di Ravenna realizzata a Monaco di Baviera, in collaborazione con la Camera di commercio di Ravenna e la Camera italo tedesca.

Nel 2003 si segnalano le iniziative volte alla promozione di un nuovo servizio intermodale attivato nel porto grazie a "Logistica Nord-Est".

Nell'ambito delle manifestazioni promosse da terzi, l'Autorità portuale ha collaborato alla realizzazione della sesta conferenza internazionale "Agrilogiport" promossa dalla Camera di commercio di Ravenna e svoltasi nel mese di maggio 2002, allo "Stavanger Oil Festival" in Norvegia nel mese di agosto 2002, nel maggio 2003 al "Transport Logistic" di Monaco di Baviera e nel settembre 2003 al "Neva" di S. Pietroburgo ove l'ICE ha realizzato un Punto Italia.

L'attività promozionale si è dispiegata anche attraverso la partecipazione a numerosi convegni in cui sono stati affrontati, tra l'altro, i seguenti temi:

- il ruolo del porto di Ravenna;
- i poli logistici della regione Emilia Romagna;
- gli investimenti in ambito portuale;
- Ravenna e la Chimica: sviluppo o recessione.

In particolare nel 2003 si segnala la partecipazione al convegno "Il porto di Ravenna" presso l'Università della Terza Età di Ravenna e "Le Autostrade del Mare" promosso da I.D.E. Romagna.

Sono proseguite le pubblicazioni della "Sailing List – port of Ravenna", della Newsletter trimestrale "News from the port of Ravenna" e del pieghevole illustrativo del porto denominato "Ravenna handy guide for seamen". Oltre alle suddette pubblicazioni è stata aggiornata la guida denominata "Directory. Ravenna: the way to your business".

Nell'ambito delle azioni di marketing territoriale previste dal "Programma speciale dell'area portuale di Ravenna" è stato realizzato un CD-ROM interattivo, con il contributo degli enti locali.

Per il 2004 meritano menzione la partecipazione al "COMPA" – Salone europeo della comunicazione pubblica dei servizi al cittadino ed alle imprese"; la partecipazione alla mostra-convegno "Fertilexpo Exhibition and Conference" nella quale sono state illustrate le caratteristiche del porto, leader assoluto nella movimentazione dei fertilizzanti; l'adesione al MedCruise, punto di osservazione del mercato delle crociere nel Mediterraneo; le visite al porto per mostrare ad operatori e rappresentanti di istituzioni italiane e straniere gli interventi infrastrutturali in corso.

Meritano menzione le iniziative dirette alle realtà locali e la promozione presso istituti scolastici e università dove, ad integrazione delle lezioni svolte sul tema portuale sono stati inseriti Master in "Diritto ed Economia dei Trasporti" e

“Commercializzazione e logistica dei prodotti agroalimentari”; la collaborazione ed il sostegno economico, con la Fondazione RavennAntica, al progetto “Archeoscuola.Ra 2005”.

Tra le iniziative di carattere sportivo si segnalano quelle regatistiche quali la “Veleggiata sul Candiano”, il “Match Race-X trofeo challenge Roberto Trombini”, il “Giro d’Italia a vela”.

Nell’ambito delle iniziative di carattere culturale e sociale l’Autorità portuale è impegnata nella organizzazione di eventi per la valorizzazione di Ravenna “città d’arte”, nello sviluppo del turismo marittimo e in numerose iniziative a favore delle persone anziane.

6. L’andamento dei traffici commerciali

Negli ultimi due decenni – secondo quanto anche riferito dall’Autorità portuale nel Piano Operativo triennale per il periodo 2004-2006 - il movimento merci nel Porto di Ravenna ha conosciuto una costante crescita, sì da far collocare Ravenna tra gli scali nazionali più importanti in termini complessivi con punte di eccellenza per talune categorie merceologiche/mercati.

Dal 1994 le movimentazioni del Porto di Ravenna sono aumentate complessivamente del 42 %, con un tasso di crescita media annua del 3,6%. Ancora migliore risulta il dato se viene depurato dalla componente petrolifera⁴⁴, che è scesa, negli ultimi 5 anni, di quasi 14 punti percentuali (dal 27,5 % del 1999 al 13,8 % del 2004). Con tale esclusione, infatti, il volume dei traffici degli ultimi 10 anni risulta quasi raddoppiato.

La movimentazione complessiva delle merci imbarcate e sbarcate nel porto raggiunge, nell’anno 2004, i 25,4 milioni di tonnellate movimentate, con un incremento di oltre 500.000 tonnellate rispetto ai 24,9 milioni del 2003 (anno nel quale si era registrato un incremento di circa 1 milione di tonnellate rispetto al precedente). In termini percentuali, la punta massima, per il periodo in esame, si riscontra nel 2003, con un incremento del 4 % rispetto al 2002⁴⁵, mentre l’aumento per il 2004 risulta più contenuto ed è pari al 2,1 %.

⁴⁴ Questa – fa notare l’Autorità - costituisce una merceologia a basso valore aggiunto per uno scalo.

⁴⁵ L’Autorità evidenzia che nel periodo 2000-2003 il traffico del Porto è cresciuto ad un tasso medio annuo del 3,2 %, dato che risulta superiore alla media nazionale (2 %) ed a quella del mare Adriatico (1,7 %).

L'andamento globale positivo è, comunque, correlato alle merci sbarcate, mentre gli imbarchi sono in diminuzione.

Nel 2004 l'incremento per le merci sbarcate è del 2,6 %, mentre il decremento per le merci imbarcate è di 2,3 %. Queste ultime, che nel 2003, hanno rappresentato l'11 % del totale movimentato, subiscono una ulteriore riduzione nel 2004, scendendo al 10,6 %.

Una analisi di più ampio dettaglio svolta sui traffici denota il peso crescente acquisito dalle merci secche (rinfuse solide e merci in colli) che nel 2004 rappresentano oltre il 68% del totale portuale. Tra queste le rinfuse solide, in tendenziale aumento e con un volume di 12,9 milioni di tonnellate nel 2004, hanno superato la quota del 50 %.

Nell'ambito di queste categorie gli incrementi più rilevanti hanno riguardato i minerali greggi e materiali da costruzione (+ 1.225.426 tonnellate) ed i prodotti metallurgici (+ 154.741 tonnellate).

Nel settore dei minerali greggi la quota dei materiali ceramici ha superato per la prima volta i 5 milioni di tonnellate movimentate (+ 930.000 tonnellate rispetto al 2003, pari al 22,1%)⁴⁶.

In diminuzione, come già rilevato, i prodotti petroliferi (-17% nel 2004), principalmente a causa del cambiamento di tipologia di combustibile necessario alla centrale ENEL di Porto Tolle.

Il movimento di rotabili sulla linea Ravenna-Catania conferma la leadership adriatica di Ravenna, per tale tratta, sulle rotte dell'autostrada del mare.

I mezzi pesanti trasportati nel 2004 sono stati 36.102 (con un incremento dello 0,7%).

Nel 2004 sono stati 169.432 i TEUs movimentati nel porto, che è al terzo posto in Adriatico per questo tipo di traffico, con un incremento del 5,7% (pari a 9.072 TEUs in più). Sono cresciuti i pieni (+11,3%) e diminuiti i vuoti, con un miglioramento del bilanciamento complessivo ed un incremento delle merci trasportati in containers (+7,9%).

Significativo è anche il traffico di contenitori su ferrovia che, nel 2004, è stato pari a 27.600 TEUs (+ 56%).

Il traffico ferroviario di merce non in container ha riguardato, nel 2004, 2.250.000 tonnellate di merce (+5,7%).

⁴⁶ Nel 2004 è transitata da Ravenna oltre la metà delle materie prime necessarie alla produzione di ceramica del distretto delle piastrelle, che, secondo Assopiastrelle, è stata pari a 9 milioni di tonnellate.

A conclusione dell'analisi, sostanzialmente positiva, vanno, però, condivise le fondate e prudenti osservazioni dell'Autorità Portuale, che evidenzia come il traffico portuale sia spesso soggetto a meccanismi in parte riconducibili a variazioni del quadro macro-economico generale ed in parte alle dinamiche della concorrenza e delle politiche dei noli, fattori in grado di influenzare anche in misura rilevante lo scenario entro cui si colloca ogni singolo porto. A tali fattori vengono poi ad aggiungersi eventi congiunturali che rendono vieppiù difficili le previsioni sull'andamento del traffico portuale.

Andamento del traffico merci (Tonn.)

1. Traffico complessivo

	SBARCHI	IMBARCHI	TOTALE	VAR. %
2002	21.110.577	2.821.296	23.931.873	--
2003	22.148.166	2.762.455	24.910.621	4,09
2004	22.724.257	2.698.117	25.422.374	2,05

2. Condizionamento delle merci

	2002	2003	2004	diff. 2002-2004	var. perc. 2002-2004
Prodotti petroliferi	4.864.857	4.218.546	3.507.098	-1.357.759	-27,90
Rinfuse liquide non petrolifere	1.965.603	1.987.650	2.005.123	39.520	2,01
Rinfuse solide	11.078.589	11.888.515	12.901.222	1.822.633	16,45
Merce varia	3.404.556	4.221.369	4.268.068	863.512	25,36
Merce in container	1.729.832	1.834.054	1.895.962	166.130	9,60
Merce su trailer	888.436	760.487	844.901	- 43.535	-4,90
Totale complessivo	23.931.873	24.910.621	25.422.374	1.490.501	6,00

3. Gruppi merceologici

	2002	2003	2004	diff.	var. perc. 2002-2004
Prodotti petroliferi	4.866.115	4.218.866	3.507.927	-1.358.188	-27,91
Prodotti agricoli	1.302.574	1.296.759	1.351.356	48.782	3,74
Derrate alimentari	3.794.527	3.661.690	3.371.275	-423.252	-11,15
Prodotti metallurgici	2.729.603	3.798.507	3.966.519	1.236.916	45,31
Min.greggi,manuf.,mat.costr.	5.726.518	6.293.310	7.524.578	1.798.060	31,39
Concimi	1.617.856	1.738.839	1.602.745	-15.111	- 0,93
Prodotti chimici	1.589.099	1.594.022	1.628.253	39.154	2,46
Altre merci	2.305.581	2.308.628	2.469.721	164.140	7,11
Totale complessivo	23.931.873	24.910.621	25.422.374	1.490.501	6,00

7. La gestione finanziaria in generale. L'ordinamento contabile ed i controlli.

La gestione patrimoniale e finanziaria dell'Autorità è disciplinata dal regolamento di amministrazione e contabilità approvato dal Comitato portuale con delibera n. 9 del 26 febbraio 1998, modificata ed integrata dalla delibera n. 66 del 17 dicembre 1998.

Si è già ricordato, nelle precedenti relazioni, l'iter formativo dell'atto e si è osservato che i principi informatori sono prevalentemente quelli della legge 3 aprile 1997, n. 94 (riforma del bilancio dello Stato) con i seguenti tratti essenziali:

- la formulazione del bilancio in termini finanziari di competenza e di cassa;
- la possibilità di suddivisione dei capitoli in articoli (o sottocapitoli);
- la considerazione di programmi definiti e delle concrete capacità operative dell'Ente nel periodo di riferimento;
- l'allegazione di un bilancio preventivo triennale, idoneo a rappresentare il quadro delle risorse finanziarie impiegabili ed a far valutare le correlazioni tra i flussi di entrata ed i flussi di spesa.

Si tratta di un complesso di principi contabili che, se pur aggiornati ed evoluti, non si discostano in modo significativo da quelli del regolamento concernente l'amministrazione e la contabilità degli enti pubblici, approvato con D.P.R. n. 696 del 1979, e poi abrogato e sostituito dal vigente D.P.R. 27-2-2003, n. 97⁴⁷.

L'Autorità portuale di Ravenna è assoggettata al sistema della tesoreria unica a far tempo dal 1° dicembre 1999⁴⁸.

I tempi di deliberazione dei bilanci preventivi e consuntivi da parte del Comitato portuale e di approvazione da parte delle Amministrazioni vigilanti risultano dal prospetto riassuntivo che segue:

⁴⁷ La Corte ha osservato nel precedente referto che la peculiare natura delle Autorità portuali postulerebbe, per alcuni profili, una specifica, differenziata disciplina (ad esempio per una classificazione economico-funzionale delle entrate e delle uscite, con rilevazioni analitiche per centri di costo e con la rappresentazione di progetti obbiettivo etc.) più idonea ad evidenziare i tratti essenziali della gestione.

⁴⁸ Lo prevede il D.P.C.M. 28 ottobre 1999, che ha incluso le Autorità portuali nella tabella A annessa alla legge n. 720 del 1984, in considerazione della loro connotazione giuridica pubblica e dei loro flussi finanziari che interessano direttamente la finanza pubblica.

PREVENTIVI

Esercizio	Delib. Comitato port.	Min. Infrastrutture e Trasporti	Min. Economia e Finanze
2002	29.11.2001	3.1.2002	27.12.2001
2003	28.11.2002	3.3.2003	19.02.2003
2004	24.11.2003	27.2.2004	9.02.2004

CONSUNTIVI

Esercizio	Delib. Comitato port.	Min. Infrastrutture e Trasporti	Min. Economia
2002	24.04.2003	5.07.2003	16.06.2003
2003	29.04.2004	15.07.2004	8.07.2004
2004	28.04.2005	30.06.2005	13.06.2005

Si rilevano, quindi, lievi ritardi per l'adozione dei preventivi, che dovrebbero intervenire entro il mese di ottobre precedente l'esercizio cui si riferisce il bilancio. Risultano, invece, deliberati sempre tempestivamente, entro il mese di aprile, i consuntivi.

Per quanto concerne i tempi di esercizio della vigilanza ministeriale in materia, si ricorda che, opportunamente, l'art. 12 della legge di riordino dispone che le delibere dell'Autorità di approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo, diventano esecutive nel caso in cui la pronuncia dell'amministrazione vigilante non intervenga entro 45 giorni dalla data di ricevimento delle stesse⁴⁹.

Si rammenta, infine, che, per le Autorità portuali, l'art. 6 della legge di riordino ha esplicitamente derogato al d. lgs. n. 29 del 1993 – ora d.lgs. n.165 del 2001 - non prevedendo un servizio di controllo interno, ai fini della verifica dell'efficienza, dell'efficacia e dell'economicità dell'azione dell'Autorità.

Su tale punto la Corte ribadisce che, nonostante il regime derogatorio voluto dal legislatore per gli Enti portuali, potrebbe essere opportuna anche per l'Autorità

⁴⁹ La disposizione è stata anche ripresa dal citato regolamento di amministrazione e contabilità dell'Autorità.

portuale di Ravenna – così come per tutte le altre – la scelta di dotarsi di apparati e strumenti idonei alla misurazione dell'attività e dei risultati della stessa.

8. Le risultanze complessive della gestione

8.1 I dati di sintesi della gestione sono riportati nelle tabelle che seguono.

Nel rinviare allo specifico esame dei risultati finanziari, economici e patrimoniali, su cui si riferisce nell'immediato prosieguo, ci si limita ad osservare, in generale, che, mentre gli esercizi 2002-2003 si sono chiusi con risultati economici favorevoli, l'esercizio 2004 presenta un disavanzo economico pari a 5.125 migliaia di euro.

Il patrimonio netto è diminuito di circa 30 milioni di euro nel 2004, rispetto all'esercizio 2002.

Le spese correnti e quelle di funzionamento sono in tendenziale calo, mentre sono in crescita, nell'ambito delle entrate proprie dell'Autorità Portuale, le entrate tributarie e quelle derivanti da redditi e proventi patrimoniali.

Dal rapporto tra spese di funzionamento ed entrate proprie dell'Ente – che si rileva dalla successiva tabella 6 - risulta il livello di autonomia finanziaria e di efficienza gestionale dell'Autorità, che, soprattutto per il drastico contenimento della spesa 2004, è in miglioramento nel predetto anno, essendo sceso allo 0,61, di contro all'1,12 del 2002. Nell'ambito delle spese di funzionamento anche il costo dei beni e servizi appare contenuto e notevolmente ridotto per il 2004 (si passa dai 3,4 milioni di euro del 2002 ad 1 milione e 140 mila euro nel 2004).

Sotto il profilo meramente finanziario tutti e tre gli esercizi si chiudono con disavanzi, determinati dall'incidenza delle spese in conto capitale, non bilanciate da fonti di finanziamento di adeguato importo.

TABELLA 4

DATI DI SINTESI

(in euro)

	2002	2003	2004
AVANZO (+) O DISAVANZO (-)			
- FINANZIARIO	-4.190.951	-121.729	-3.067.089
- D'AMMINISTRAZIONE	10.556.871	11.411.582	5.659.057
- ECONOMICO	2.732.215	875.533	-5.125.114
PATRIMONIO NETTO	99.079.741	94.559.770	67.440.195
- RESIDUI ATTIVI	53.336.344	58.354.733	134.911.042
- RESIDUI PASSIVI	81.797.541	73.060.843	148.123.580
SALDO RESIDUI	-28.461.197	-14.706.110	-13.212.538

TABELLA 5

(in euro)

	2002	2003	2004
<u>MOVIMENTI FINANZIARI CORRENTI</u>			
- Entrate	6.749.270	6.997.723	4.973.210
- Spese	5.568.441	5.324.080	3.247.008
DIFFERENZA	1.180.829	1.673.643	1.726.202
<u>MOVIMENTI IN CONTO CAPITALE</u>			
- Entrate	22.867.547	5.671.493	108.331.111
- Spese	28.239.327	7.466.865	113.124.402
DIFFERENZA	-5.371.780	-1.795.372	-4.793.291
<u>MOVIMENTI COMPLESSIVI</u>			
- Entrate	29.616.817	12.669.216	113.304.321
- Spese	33.807.768	12.790.945	116.371.410
DIFFERENZA	-4.190.951	-121.729	-3.067.089
<u>PARTITE DI GIRO</u>	576.065	608.401	637.014

TABELLA 6

INCIDENZA PERCENTUALE DELLE SPESE DI FUNZIONAMENTO SU ALCUNE
POSTE SIGNIFICATIVE

(in euro)

	2002	Incidenza %	2003	Incidenza %	2004	Incidenza %
- Spese di funzionamento*	5.006.410		5.083.235		2.980.965	
- Spese correnti	5.568.441	89,90	5.324.080	95,47	3.247.008	91,80
- Entrate correnti	6.749.270	74,17	6.997.722	72,64	4.973.210	59,94
- Entrate proprie dell'Autorità Portuale	4.464.954	112,12	4.791.706	106,08	4.845.043	61,52

*Sono ricomprese: le spese per il personale e per gli organi dell'Ente; le spese per l'acquisto di beni di consumo e servizi; le spese per gli oneri finanziari e tributari.

8.2 Dall'analisi dei risultati finanziari esposti nella tabella che segue, si rilevano disavanzi finanziari pari a 4,2 milioni di euro nel 2002, 122 migliaia di euro nel 2003 e 3 milioni di euro nel 2004, determinati dalla circostanza che le spese in conto capitale superano notevolmente le analoghe entrate.

Le spese in conto capitale sono costituite principalmente da quelle per l'acquisto di immobili ed opere portuali (28,1 milioni di euro nel 2002, 7,3 milioni di euro nel 2003 e 108,8 milioni di euro nel 2004), per l'acquisto di immobilizzazioni tecniche (31 migliaia di euro nel 2002, 55 migliaia di euro nel 2003 e 94 migliaia di euro nel 2004).

Le entrate correnti incidono sul totale delle entrate per il 22% nel 2002, per il 52% nel 2003 e per il 4,6% nel 2004. La velocità di riscossione delle medesime si attesta sullo 0,98 per l'esercizio 2004 (0,99 nell'esercizio 2002).

Parte preponderante delle entrate correnti sono le entrate tributarie, che ricomprendono il gettito delle tasse su merci imbarcate e sbarcate⁵⁰ (2,64 milioni di euro nel 2002, 2,76 milioni di euro nel 2003 e 2,73 milioni di euro nel 2004), i proventi delle autorizzazioni su operazioni portuali di cui all'art. 16 della legge n. 84 del 1994 (171 migliaia di euro nel 2002, 178 migliaia di euro nel 2003 e 238 migliaia di euro nel 2004), i proventi di autorizzazione ad operare nell'ambito portuale di cui all'art. 68 del cod. della navigazione (11 migliaia di euro nel 2002, 12 migliaia di euro nel 2003 e 18 migliaia di euro nel 2004).

Seconda categoria delle entrate correnti sono i redditi e proventi patrimoniali, il cui importo è passato da 1 milione e 641 mila euro del 2002 ad 1 milione e 855 mila euro del 2004, e che ricomprendono i canoni di concessione di aree demaniali e banchine (1 milione e 638 mila euro nel 2002, 1 milione e 835 mila euro nel 2003 ed 1 milione e 833 mila euro nel 2004).

Di rilievo, sempre nell'ambito delle entrate correnti, le "Poste correttive e compensative delle spese", tra le quali sono iscritte anche le somme relative al concorso da parte dello Stato (e di altri Enti) per le spese per i servizi di manutenzione, illuminazione, pulizia ordinaria e per le spese di manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale (compresa la manutenzione di fondali). Gli accertamenti di entrata relativi al concorso del Ministero delle Infrastrutture e trasporti sono stati pari, per la parte ordinaria, a 263 migliaia di euro nel 2002, a 132 migliaia di euro nel 2003 e per la parte straordinaria a 1,96 milioni di euro per gli esercizi 2002 e 2003. Nel 2004, per quanto riguarda il contributo ministeriale, non vi è stata alcuna entrata.

Infine, nell'ambito delle entrate non classificabili in altre voci, gli introiti derivanti dei canoni di concessione per l'affidamento dei servizi di cui all'art. 6, comma 1, lett. c, della legge n. 84 del 1994, risultano pari a 10 migliaia di euro nel 2002, 31 migliaia di euro nel 2003 e 28 migliaia di euro nel 2004 e sono pertinenti al servizio di raccolta dei rifiuti solidi delle navi e relativo smaltimento.

⁵⁰ Legge n. 82 del 1963 e n. 355 del 1976, art. 1 e successive modifiche ed integrazioni.

TABELLA 7

RENDICONTO FINANZIARIO

(in euro)

	2002	%	2003	%	2004	%
ENTRATE						
- Correnti	6.749.270	22,36	6.997.723	52,70	4.973.210	4,36
- In conto capitale (1)	22.867.547	75,74	5.671.493	42,71	108.331.111	95,07
- Partite di giro	576.065	1,90	608.401	4,59	637.014	0,57
TOTALE ENTRATE	30.192.882	100	13.277.617	100	113.941.335	100
SPESE						
- Correnti	5.568.441	16,19	5.324.080	39,73	3.247.008	2,77
- In conto capitale (2)	28.239.327	82,13	7.466.865	55,72	113.124.402	96,68
- Partite di giro	576.065	1,69	608.401	4,55	637.014	0,55
TOTALE SPESE	34.383.833	100	13.399.346	100	117.008.424	100
AVANZO (+) O DISAVANZO (-) FINANZIARIO DI COMPETENZA	-4.190.951		-121.729		-3.067.089	
(1) ricomprendono anche le entrate derivanti da accensione di prestiti						
(2) ricomprendono anche le spese per l'estinzione di mutui ed anticipazioni						

TABELLA 8

RENDI CONTO FINANZIARIO

(in euro)

ENTRATE	2002			2003			2004		
	PREVISIONI DEFINITIVE	ACCERTAMENTI		PREVISIONI DEFINITIVE	ACCERTAMENTI		PREVISIONI DEFINITIVE	ACCERTAMENTI	
		ACCERTATE	RISCOSSE		ACCERTATE	RISCOSSE		ACCERTATE	RISCOSSE
TITOLO I - Entrate proprie dell'autorità portuale									
Avanzo di amministrazione	12.055.113	-	-	10.556.871	-	-	11.411.582	-	-
Cat. 1^ - Entrate tributarie	2.559.250	2.824.323	2.823.823	2.595.500	2.595.500	2.955.636	2.635.000	2.989.836	2.987.249
Cat. 2^ - Redditi e proventi patrimoniali	1.456.600	1.640.631	1.610.236	1.500.730	1.836.070	1.809.761	1.851.000	1.855.208	1.765.978
Cat. 3^ - Poste correttive e comp. delle spese	2.206.603	2.274.257	2.268.043	2.255.995	2.174.851	1.994.574	30.000	100.210	99.598
Cat. 4^ - Entrate non classificabili in altre voci	9.815	10.059	8.254	12.000	31.165	31.165	21.000	27.956	26.185
TOTALE TITOLO I	6.232.268	6.749.270	6.710.356	6.363.725	6.997.722	6.790.636	4.537.000	4.973.210	4.879.009
TITOLO II - Entrate derivanti da trasferimenti correnti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TITOLO III - Entrate per alienazione di beni patrimoniali e riscossioni di crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TITOLO IV - Entrate derivanti da trasferimenti in conto capitale									
Cat. 1^ - Trasferimenti dello Stato	45.051.917	22.812.657	1.084.558	25.302.000	5.601.727	-	109.865.912	107.145.912	19.808.509
Cat. 2^ - Trasferimenti delle Regioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cat. 3^ - Trasferimenti da Comuni e Province	-	-	-	-	-	-	720.000	720.000	-
Cat. 4^ - Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	-	-	-	-	-	-	413.500	413.500	-
TOTALE TITOLO IV	45.051.917	22.812.657	1.084.558	25.302.000	5.601.727	-	110.999.412	108.279.412	19.808.509
TITOLO V - Entrate derivanti da accensioni di prestiti									
Cat. 2^ - Assunzione di altri debiti finanziari	67.150	54.890	54.890	60.000	69.766	69.766	60.000	51.699	51.699
TOTALE TITOLO V	67.150	54.890	54.890	60.000	69.766	69.766	60.000	51.699	51.699
TITOLO VI - Partite di giro	657.500	576.065	573.354	941.500	608.401	608.234	1.095.000	637.013	636.123
TOTALE TITOLO VI	657.500	576.065	573.354	941.500	608.401	608.234	1.095.000	637.013	636.123
TOTALE ENTRATE	64.063.948	30.192.882	8.423.158	43.224.096	13.277.617	7.468.636	128.102.994	113.941.335	25.375.340

TABELLA 9

RENDICONTO FINANZIARIO

(in euro)

SPESE	2002			2003			2004		
	PREVISIONI DEFINITIVE	IMPEGNI		PREVISIONI DEFINITIVE	IMPEGNI		PREVISIONI DEFINITIVE	IMPEGNI	
		IMPEGNATI	PAGATI		IMPEGNATI	PAGATI		IMPEGNATI	PAGATI
TITOLO I - Spese correnti									
Cat. 1^ - Spese per gli organi dell'Ente	222.200	184.661	162.057	335.000	290.937	231.605	304.000	237.867	195.679
Cat. 2^ - Oneri per il personale in attività di servizio	1.441.100	1.380.389	1.291.269	1.566.100	1.501.681	1.452.852	1.721.000	1.597.013	1.525.872
Cat. 3^ - Oneri per il personale in quiescenza	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cat. 4^ - Spese per l'acquisto di beni di consumo e di servizio	3.690.350	3.431.650	1.052.025	3.500.168	3.271.492	1.013.980	1.396.500	1.140.240	764.990
Cat. 5^ - Trasferimenti passivi	594.200	539.479	178.008	700.000	215.817	106.245	570.000	259.041	183.903
Cat. 6^ - Oneri finanziari	1.035	120	120	1.000	163	163	1.000	120	67
Cat. 7^ - Oneri tributari	10.330	9.710	9.710	30.000	19.125	19.125	10.000	5.846	4.900
Cat. 8^ - Poste correttive e compensative delle entrate correnti	10.330	-	-	10.000	2.752	2.752	10.000	6.481	6.481
Cat. 9^ - Spese non classificabili in altre voci	162.700	22.432	20.742	167.200	22.114	22.114	165.000	400	400
TOTALE TITOLO I	6.132.245	5.568.441	2.713.931	6.309.468	5.324.080	2.848.836	4.177.500	3.247.008	2.682.292
TITOLO II - Spese in conto capitale									
Cat. 1^ - Acquisto costruzione e trasformazione di opere portuali	47.645.000	28.171.966	33.415	30.802.000	7.348.810	73.524	117.000.000	111.824.146	18.329.282
Cat. 2^ - Acquisti di immobilizzazioni tecniche	82.650	30.493	13.213	93.500	43.779	12.784	125.000	94.489	30.949
Cat. 3^ - Depositi bancari, crediti, e altre anticipazioni	5.200	-	-	5.200	2.169	2.169	6.000	-	-
Cat. 4^ - Indennità d'anzianità e similari dovute al personale	15.500	7.591	7.279	55.380	8.770	8.770	60.000	8.631	8.631
Cat. 5^ - Partecipazioni e progetti/società							1.200.000	1.170.400	1.170.400
TOTALE TITOLO II	47.748.350	28.210.050	53.907	30.956.080	7.403.528	97.247	118.391.000	113.097.666	19.539.262
TITOLO III - Spese per l'estinzione di mutui ed anticipazioni									
Cat. 2^ - Estinzione debiti diversi	103.300	29.278	27.729	100.000	63.336	63.336	100.000	26.736	26.128
TOTALE TITOLO III	103.300	29.278	27.729	100.000	63.336	63.336	100.000	26.736	26.128
TITOLO IV - Spese per partite di giro									
TOTALE TITOLO IV	657.500	576.065	475.578	941.500	608.401	604.720	1.095.000	637.014	636.991
TOTALE SPESE	54.641.395	34.383.834	3.271.145	38.307.048	13.399.346	3.614.139	123.763.500	117.008.424	22.884.673

Le entrate in conto capitale hanno un andamento altalenante nel periodo in esame, legato principalmente all'andamento della provvista statale, e passano dal 75,7% del 2002 al 42,7% del 2003 ed al 95% del 2004. Le stesse sono costituite dai trasferimenti in conto capitale da parte dello Stato e dagli altri enti territoriali e pubblici, per l'esecuzione di opere infrastrutturali.

I contributi statali sono stati pari a 22,8 milioni di euro nel 2002, 5,6 milioni di euro nel 2003 e 107,1 milioni di euro nel 2004.

Le entrate derivanti da accensione di prestiti passano dai 54 mila 800 euro dell'esercizio 2002 ai 51 mila 600 euro dell'esercizio 2004.

Le spese correnti, in diminuzione nei valori assoluti e percentuali, alla fine dell'esercizio 2004 si sono attestate sul 2,7% del totale della spesa. Anche la velocità di gestione delle stesse è in aumento e passa dallo 0,48 del 2002 allo 0,82 del 2004.

E' da rilevare che nelle spese finanziarie correnti sono state inappropriatamente ricomprese, per il 2002 ed il 2003, anche "le partecipazioni in società" – partecipazioni ovviamente compatibili con il disposto dell'art. 6, comma 6 della legge n. 84 del 1994⁵¹.

Dette partecipazioni, peraltro, non contabilizzate tra le spese correnti del conto economico, sono state correttamente riportate nello stato patrimoniale tra le immobilizzazioni finanziarie. Dal 2004 l'Ente ha provveduto alla esatta imputazione della posta tra le spese in conto capitale del rendiconto finanziario.

Posta preminente delle spese correnti è costituita dalle spese per l'acquisto dei beni di consumo e servizi che passa dai 3,4 milioni di euro del 2002 ad 1 milione 140 migliaia di euro del 2004 e con un'incidenza decrescente sul totale delle spese correnti (67,62% nel 2002, 61,44% nel 2003 e 35,48% nel 2004).

Componente principale di tale categoria, per gli esercizi 2002 e 2003, sono le spese relative alle prestazioni di terzi per manutenzioni straordinarie delle parti comuni nell'ambito portuale, comprese le manutenzioni dei fondali, pari a 2 milioni 299 migliaia di euro per il 2002, 2 milioni 352 migliaia di euro per il 2003 (nel 2004 non vi sono state uscite per tali prestazioni). A tali spese si aggiungono quelle per manutenzioni, riparazioni ed adattamenti diversi delle parti comuni dell'ambito portuale, pari a 384 migliaia di euro nel 2002, 354 migliaia di euro nel 2003 e 415 migliaia di euro nel 2004.

⁵¹ Si tratta di società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali dell'Autorità.

Per quanto riguarda le altre spese, va rilevato che gli oneri per il personale in attività di servizio⁵² sono passati da 1,38 milioni di euro dell'esercizio 2002 ad 1,59 milioni di euro del 2004, con un aumento pari al 15,72%; gli stessi costituiscono in ciascuno degli esercizi considerati il 24,78%, il 28,21% e il 49,18% delle spese correnti.

Le spese per consulenze, studi e altre analoghe prestazioni professionali hanno raggiunto l'importo di 90 mila euro nel 2002, 45 mila euro nel 2003 e 130 mila euro nel 2004; le spese promozionali, di propaganda e rappresentanza si sono attestate sull'importo di 175 mila euro nel 2002, 160 mila euro nel 2003 e 147 mila euro nel 2004. Le spese per gli organi dell'Ente sono passate dai 185 mila euro del 2002 ai 238 mila euro del 2004.

⁵² Comprensivi degli oneri per l'accantonamento del trattamento di fine rapporto.

8.3 Dall'analisi dei dati della situazione amministrativa si rilevano avanzi di amministrazione pari a 10,5 milioni di euro nell'esercizio 2002, a 11,4 milioni di euro nell'esercizio 2003 ed a 5,6 milioni di euro nel 2004⁵³.

Per quanto riguarda la situazione di cassa, che, a fine esercizio 2004 raggiunge i 18,8 milioni di euro, va detto che, a fronte di una previsione di entrata di 66,7 milioni di euro, sono state incassate somme per 34,5 milioni di euro, con una differenza in meno di 32,2 milioni di euro. Tale minore incasso deriva fundamentalmente dai crediti vantati nei confronti dello Stato per contributi che devono essere riscossi.

A fronte di una previsione di spesa di 88,1 milioni di euro, sono stati effettuati pagamenti per 41,7 milioni di euro, con una variazione in diminuzione di 46,4 milioni di euro.

Tali minori erogazioni sono per lo più riconducibili ai minori pagamenti effettuati sul capitolo 2110, per 35,8 milioni di euro, e sui capitoli 1423 e 2120 - relativi alla manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale – per 4,3 milioni di euro e sul capitolo 2130, "azioni per lo sviluppo strategico del porto", per 3,9 milioni di euro.

Rispetto al 2003, la capacità di spesa per le poste relative alla competenza è diminuita dal 26,9% al 19,5%, corrispondente a 22,8 milioni di euro pagati su 117 milioni di euro impegnati.

Se ciò determina ripetuti avanzi di amministrazione e disponibilità di cassa, denota, però anche, unitamente alla consistenza elevata dei residui, la necessità di un qualche intervento migliorativo sulle procedure di acquisizione delle entrate e di erogazione delle uscite, le cui fasi risentono in molti casi degli sfasamenti temporali sussistenti nei rapporti di dare e avere con lo Stato e con gli altri soggetti creditori e debitori.

⁵³ 137 mila euro sono indisponibili ai sensi delle disposizioni contenute nel D.L. n. 194/2002.

TABELLA 10

SITUAZIONE AMMINISTRATIVA

(in euro)

	2002	2003	2004
- Consistenza della Cassa all'inizio dell'esercizio	46.336.342	39.018.067	26.117.691
- Riscossioni in c/competenza	8.423.158	7.468.637	25.375.340
- Riscossioni in c/residui	3.973.539	41.625	9.126.058
- Pagamenti in c/competenza	3.271.145	3.614.140	22.884.673
- Pagamenti in c/residui	16.443.826	16.796.498	18.862.821
Consistenza della Cassa alla fine dell'esercizio	39.018.068	26.117.691	18.871.595
Residui Attivi: Esercizi precedenti dell'esercizio	31.566.620 21.769.725	52.545.754 5.808.980	46.345.048 88.565.994
Residui Passivi: Esercizi precedenti dell'esercizio	50.684.852 31.112.689	63.275.636 9.785.207	53.999.830 94.123.750
Avanzo (+) o Disavanzo (-) di amministrazione alla fine dell'esercizio	10.556.871	11.411.582	5.659.057

TABELLA 11

RESIDUI

(in euro)

	2002	2003	2004
<u>ATTIVI</u>			
Consistenza all'1/1	35.540.158	53.336.344	58.354.733
Variazioni	-	748.966	2.883.627
Totale provvisorio	35.540.158	52.587.378	55.471.106
- Somme riscosse	3.973.539	41.625	9.126.058
- Somme rimaste da riscuotere (TOTALE A)	31.566.619	52.545.753	46.345.048
- Residui dell'esercizio (TOTALE B)	21.769.725	5.808.980	88.565.994
TOTALE RESIDUI ATTIVI (A+B)	53.336.344	58.354.733	134.911.042
<u>PASSIVI</u>			
Consistenza all'1/1	69.821.387	81.797.541	73.060.843
Variazioni	2.692.709	1.725.406	198.192
Totale provvisorio	67.128.678	80.072.135	72.862.651
- Somme pagate	16.443.826	16.796.498	18.862.821
- Somme rimaste da pagare (TOTALE A)	50.684.852	63.275.636	53.999.830
- Residui dell'esercizio (TOTALE B)	31.112.689	9.785.207	94.123.750
TOTALE RESIDUI PASSIVI (A+B)	81.797.541	73.060.843	148.123.580

Permane una massa consistente di residui attivi e passivi.

Per quanto riguarda i residui attivi, in continua lievitazione nel periodo considerato (dai 53,3 milioni di euro del 2002 ai 134,9 milioni di euro del 2004), si evidenzia che sono costituiti principalmente da crediti verso lo Stato. Nei tre esercizi il tasso di smaltimento, determinato dal rapporto residui-riscossi (incrementato dai minori accertamenti) e residui-iniziali, è stato dello 0,11 nel 2002, dello 0,01 nel 2003 e del 0,20 nel 2004.

Per i residui passivi (81,7 milioni di euro nel 2002, 73 milioni di euro nel 2003 e 148,1 milioni di euro nel 2004 - di cui 53,9 milioni di euro provenienti dalla gestione residui e 94,1 milioni di euro provenienti dalla gestione di competenza) l'indice di smaltimento⁵⁴ è stato dello 0,26 per il 2002, dello 0,22 per il 2003 e dello 0,26 per il 2004. In particolare nel 2004, su 73 milioni di euro di residui passivi esistenti all'inizio dell'anno, i pagamenti sono stati pari a 18,8 milioni di euro, per una percentuale del 25,8%.

Permane, pertanto, la necessità di un impegno dell'Ente ai fini di una graduale normalizzazione della gestione, sotto questo profilo, con la individuazione e la eliminazione delle cause che rallentano le procedure di acquisizione delle entrate e di erogazione delle spese.

8.4 I dati delle tabelle 12 e 13, relative alla risultanze economico-patrimoniali evidenziano avanzi economici negli esercizi 2002 e 2003 determinati soprattutto dai saldi finanziari correnti, che compensano, nel 2003, lo squilibrio tra costi e ricavi. Nel 2003 l'avanzo economico è stato di 876 migliaia di euro, in diminuzione rispetto al dato del 2002 (2,7 milioni di euro), ed è stato determinato da maggiori svalutazioni delle immobilizzazioni e dal peggiorato saldo della somma algebrica tra sopravvenienze attive ed insussistenze passive, da una parte, e tra sopravvenienze passive ed insussistenze attive dall'altra.

E' da rilevare che gli importi delle spese finanziarie correnti riportate nella situazione economica, per il 2002 ed il 2003, non corrispondono a quelli indicati nel rendiconto finanziario, in quanto - come già osservato in precedenza - l'Autorità Portuale, nei due anni, ha ricompreso, nel solo documento finanziario, tra le spese correnti, anche "le partecipazioni in società". Ciò non si verifica per il 2004, esercizio per il quale l'Ente ha provveduto alla corretta imputazione della posta tra le spese in

conto capitale del rendiconto finanziario. Peraltro, le partecipazioni, per tutti e tre gli anni, sono riportate esattamente nel conto patrimoniale tra le immobilizzazioni finanziarie.

L'esercizio 2004 si è chiuso con un disavanzo economico di 5 milioni 125 mila euro, per effetto, principalmente della voce "altre svalutazioni delle immobilizzazioni", che passa da 12,6 milioni di euro del 2003 ai 26 milioni di euro nel 2004; l'incremento è da porre in relazione con l'adozione di nuovi criteri di valutazione dell'ammortamento dei beni strumentali e degli accantonamenti relativi ai contributi in conto capitale⁵⁵.

Nella seconda parte del conto economico, altre voci consistenti sono costituite dalle sopravvenienze attive (13,1 milioni di euro nel 2002, 11,9 milioni di euro nel 2003 e 19,3 milioni di euro nel 2004), derivanti da minori residui passivi e dalla quota di ammortamento dei contributi in conto capitale.

Nel 2004 si registra anche una diminuzione del patrimonio netto, passato dai 99 milioni di euro dell'esercizio 2002 ai 67,4 milioni di euro dell'esercizio 2004; il decremento è stato principalmente determinato dalla diminuzione della posta "riserva contributi in conto capitale" che racchiude il valore residuo dei contributi in conto capitale al netto delle quote di accantonamento inserite nel conto economico e che è, ovviamente, correlato alla nuova impostazione del conto economico surriferita.

Da un'analisi di maggior dettaglio delle attività, si rileva che nell'ambito delle immobilizzazioni materiali, il valore della voce "costruzioni in corso" è passata dagli 88,5 milioni di euro dell'esercizio 2002 ai 60,8 milioni di euro dell'esercizio 2004, per effetto dei minori investimenti. Il volume dei crediti è aumentato nel 2004 per l'incremento dei crediti verso lo Stato – in gran parte costituiti dai mutui ex lege n. 413/98 e da convenzioni con il Ministero delle Infrastrutture - mentre le disponibilità liquide, pur restando cospicue, registrano un sensibile calo, dovuto alla maggiore erogazione di cassa.

⁵⁴ E' il rapporto tra i pagamenti e le cancellazioni, da un lato, ed i residui iniziali ed aggiuntivi, dall'altro.

⁵⁵ Nella relazione tecnico-finanziaria per il 2004, l'Ente rappresenta che il nuovo metodo, pur avendo la medesima incidenza sul risultato economico, ha il vantaggio di evidenziare quelli che sono gli investimenti direttamente effettuati dall'Ente. Con la nuova impostazione si ritrovano tra i componenti negativi di reddito la quota di ammortamento delle immobilizzazioni tecniche, tra i componenti positivi di reddito la quota di ammortamento del contributo in c/capitale per la quota accertata fino al 2003, con la conseguenza che, nella situazione patrimoniale (patrimonio netto), l'importo del contributo in c/capitale (per la quota accertata fino all'anno 2003), così come quello riferito all'investimento, risulterà nel tempo decrescente.

Per le passività gli importi più consistenti sono costituiti dai debiti e residui passivi, che rappresentano il 98% del totale, e sono passati dagli 81,7 milioni di euro del 2002 ai 148,8 milioni di euro del 2004.

TABELLA 12

SITUAZIONE ECONOMICA

(in euro)

	2002	2003	2004
<u>PARTE PRIMA</u>			
- Entrate finanziarie correnti	6.749.270	6.997.723	4.973.210
- Spese finanziarie correnti	(1) 5.118.442	(1) 5.268.080	3.247.008
DIFFERENZA	1.630.828	1.729.643	1.726.202
<u>PARTE SECONDA</u>			
Componenti che non danno luogo e movimenti finanziari			
RICA VI			
- Sopravvenienze attive e insussistenze passive	13.137.358	11.982.441	19.317.656
TOTALE RICA VI	13.137.358	11.982.441	19.317.656
COSTI			
- Ammortamento immobilizzazioni materiali	4.906	2.453	-
- Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	11.931.571	12.670.689	26.080.842
- Accantonamento per adeguamento indennità personale	78.826	82.430	79.499
- Accantonamento per residui perenti	13.077	72.208	-
- Sopravvenienze passive e insussistenze attive	7.591	8.770	8.631
TOTALE COSTI	12.035.971	12.836.550	26.168.972
DIFFERENZA	1.101.387	- 854.109	- 6.851.316
AVANZO (+) DISAVANZO ECONOMICO (-)	2.732.215	875.533	- 5.125.114

(1) – Le voci, per il 2002 ed il 2003, non corrispondono a quelle del rendiconto finanziario, in quanto nei due anni, non ricomprendono le “partecipazioni in società” che, nel solo documento finanziario, sono incluse tra le spese correnti. Per il 2004 l’Ente ha provveduto alla corretta imputazione delle voci tra le spese in conto capitale del rendiconto finanziario. In tutti e tre gli anni le voci sono riportate esattamente nello stato patrimoniale tra le immobilizzazioni finanziarie.

TABELLA 13

STATO PATRIMONIALE

(in euro)

	2002	2003	2004
<u>ATTIVITA'</u>			
- Immobilizzazioni materiali	88.583.670	83.303.115	60.826.207
- Immobilizzazioni finanziarie	450.000	508.169	1.678.569
- Residui attivi e crediti	53.336.344	58.354.734	134.911.042
- Disponibilità liquide	39.018.068	26.117.692	18.871.595
TOTALE ATTIVITA'	181.388.082	168.283.710	216.287.413
<u>PASSIVITA'</u>			
- Debiti e residui passivi	81.797.541	73.060.843	148.123.580
- Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	256.882	330.542	401.410
- Fondo rischi ed oneri	253.918	332.556	322.228
TOTALE PASSIVITA'	82.308.341	73.723.940	148.847.218
<u>PATRIMONIO NETTO</u>			
- Riserva contributi in c/capitale	78.035.819	72.640.315	50.645.854
- Avanzo economico esercizi precedenti	18.311.708	21.043.922	21.919.455
- Avanzo economico dell'esercizio	2.732.214	875.533	- 5.125.114
TOTALE	99.079.741	94.559.770	67.440.195
TOTALE A PAREGGIO	181.388.082	168.283.710	216.287.413

9. Considerazioni conclusive

Il quadro normativo di riferimento dell'Autorità portuale di Ravenna – così come delle altre a livello nazionale – sembra postulare, ad oltre dieci anni dall'entrata in vigore della riforma introdotta dalla legge n. 84 del 1994, qualche aggiustamento ed affinamento, pur nel rispetto dell'impostazione di fondo del sistema. E ciò anche per soddisfare l'esigenza di riordino che deriva dal ricordato nuovo assetto costituzionale di riparto delle competenze legislative, conseguente alla modifica della seconda parte del Titolo V della Costituzione, introdotta con legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3.

Ed a siffatta esigenza - che permane pur dopo l'intervento della legge 5 giugno 2003, n. 131, che ha disposto, per la "gestione" della fase transitoria, una delega al Governo per orientare l'iniziativa legislativa dello Stato e delle Regioni, fino all'entrata in vigore delle leggi con le quali il Parlamento definirà i nuovi principi fondamentali – può farsi indubbiamente fronte in ambito statale, con riguardo anche alla sentenza della Corte Costituzionale n. 303 del 1° ottobre 2003, dalla quale risulta inequivocamente affermato che sussistono tuttora i presupposti perché lo Stato disciplini, con proprie leggi, realtà, che pur letteralmente attribuite alla competenza concorrente con le regioni (quali appunto i porti), assumono una valenza di livello ultraregionale per la dimensione nazionale, quando non addirittura europea, del fenomeno economico e sociale globalmente coinvolto.

Merita poi considerazione, per le rilevanti implicazioni operative per le Autorità portuali, la previsione normativa di cui al comma 57 dell'art. 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311 (legge finanziaria 2005), che fa obbligo, anche alle Autorità portuali, di non incrementare per l'anno 2005 le proprie spese, al netto delle spese di personale, in misura superiore all'ammontare delle spese dell'anno 2003 aumentato del 4,5 per cento. La norma, che aveva dato luogo a problematiche interpretative circa l'applicabilità del limite in termini di sola competenza ovvero anche di cassa - e che aveva indotto l'Autorità portuale di Ravenna a rappresentare criticità e preoccupazioni sia per la sostanziale impossibilità di nuovi investimenti nelle infrastrutture portuali ed in interventi per la sicurezza delle persone, dell'ambiente e della navigazione, sia per la difficoltà di far fronte agli impegni precedentemente assunti - è stata poi opportunamente temperata dal D.L. 30 giugno 2005, n. 115, convertito nella legge 17 agosto 2005, n. 168, che all'art. 14, II comma, ha disposto che, per l'attuazione dell'articolo 36, comma 2, della legge 1° agosto 2002, n. 166, le relative spese di

investimento non concorrono, per l'anno 2005, alla determinazione del limite di incremento di cui al comma 57 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311.

Passando, poi, alla considerazione dell'attività istituzionale dell'Autorità portuale di Ravenna, deve darsi atto della puntualità con la quale l'Autorità medesima ha posto in essere i provvedimenti e gli atti organizzativi che le competono.

L'attività di pianificazione e programmazione risulta dispiegata in modo adeguato e rispondente alle prescrizioni normative, con predisposizione ed aggiornamento regolare e tempestivo dei documenti previsti, e cioè del Piano Operativo Triennale (POT) e del Programma triennale delle opere. Anche il Piano Regolatore Portuale (PRP), la cui variante è stata approvata dalla Giunta della Regione Emilia-Romagna in epoca non lontana (e cioè il 12 giugno 2001), è già oggetto di riconsiderazione per un sostanziale aggiornamento, ai fini di una maggiore rispondenza alle esigenze del Porto.

L'andamento dei traffici è globalmente positivo, pur se correlato alle merci sbarcate, e non agli imbarchi, che sono in costante diminuzione. Può rilevarsi, sulla base dei dati forniti dall'Autorità, che, dal 1994, le movimentazioni del Porto di Ravenna sono aumentate complessivamente del 42 %, con un tasso di crescita media annua del 3,6%. Ancora migliore risulta il dato se viene depurato dalla componente petrolifera, che è scesa, negli ultimi 5 anni, di quasi 14 punti percentuali (dal 27,5 % del 1999 al 13,8 % del 2004). Con tale esclusione, infatti, il volume dei traffici degli ultimi 10 anni risulta quasi raddoppiato.

La movimentazione complessiva delle merci imbarcate e sbarcate nel porto raggiunge, nell'anno 2004, i 25,4 milioni di tonnellate, con un incremento di oltre 500.000 tonnellate rispetto ai 24,9 milioni del 2003 (anno nel quale si è registrato un incremento di circa 1 milione di tonnellate rispetto al precedente). In termini percentuali, la punta massima, per il periodo in esame, si riscontra nel 2003, con un incremento del 4 % rispetto al 2002, mentre è più contenuto l'aumento per il 2004, pari al 2,1 %.

Risulta inoltre confermata la utilizzazione di importanti risorse per una efficace promozione del porto in ambito nazionale ed internazionale.

Dall'esame dei risultati della gestione, si rileva che gli esercizi 2002 e 2003 si sono chiusi con esiti economici favorevoli, mentre l'esercizio 2004, presenta un disavanzo economico pari a 5,1 milioni di euro – insieme con una notevole riduzione del patrimonio netto - connesso principalmente all'adozione di nuovi criteri di

valutazione dell'ammortamento dei beni strumentali e degli accantonamenti relativi ai contributi in conto capitale.

Il costo dei beni e dei servizi, insieme alle spese correnti, è in tendenziale calo, mentre sono in crescita, nell'ambito delle entrate proprie dell'Autorità Portuale, le entrate tributarie e quelle derivanti da redditi e proventi patrimoniali.

Il rapporto tra le spese di funzionamento e le entrate proprie dell'Ente evidenzia un livello di autonomia finanziaria e di efficienza gestionale dell'Autorità in miglioramento per il 2004. Nell'ambito delle spese di funzionamento anche il costo dei beni e servizi appare contenuto e notevolmente ridotto per il 2004.

Sotto il profilo meramente finanziario tutti e tre gli esercizi si chiudono con disavanzi, determinati dall'incidenza delle spese in conto capitale, non bilanciate da fonti di finanziamento di adeguato importo.

APPENDICE

1 – Autonomia finanziaria entrate proprie (1)
entrate correnti

2002	INDICE	2003	INDICE	2004	INDICE
<u>4.464.954</u> 6.749.270	0,66	<u>4.791.706</u> 6.997.723	0,68	<u>4.845.043</u> 4.973.210	0,97

(1) Le Entrate proprie dell'Ente sono costituite: dalle Entrate tributarie e dai Canoni di concessione delle aree demaniali. L'ente non ha trasferimenti correnti da parte dello Stato.

2 – Velocità di riscossione delle entrate correnti riscossioni
accertamenti

Rapporto tra le riscossioni correnti di competenza e i relativi accertamenti d'esercizio. Varia da 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.

2002	INDICE	2003	INDICE	2004	INDICE
<u>6.710.356</u> 6.749.270	0,99	<u>6.790.636</u> 6.997.723	0,97	<u>4.879.009</u> 4.973.210	0,98

3 – Velocità di gestione delle spese correnti pagamenti
impegni

Rapporto tra i pagamenti correnti di competenza ed i corrispondenti impegni d'esercizio. Varia da zero, velocità nulla con impegni non realizzati, ad uno (valore attuale 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.

2002	INDICE	2003	INDICE	2004	INDICE
<u>2.713.931</u> 5.568.441	0,48	<u>2.848.836</u> 5.324.080	0,53	<u>2.682.292</u> 3.247.008	0,82

4. - Incidenza residui attivi

Rapporto tra il totale dei residui attivi e gli accertamenti di competenza. Indica la quantità degli accertamenti di competenza che al termine dell'esercizio risultano ancora da riscuotere. Varia da zero, produzione nulla di residui, ad uno, produzione massima.

		2002	2003	2004
- Totale residui attivi d'esercizio	A	<u>21.769.725</u>	<u>5.808.980</u>	<u>88.565.994</u>
- Totale accertamenti d'esercizio	B	30.192.883	13.277.617	113.941.335
INDICE A/B		0,72	0,43	0,77

5. - Incidenza residui passivi.

Rapporto tra il totale dei residui passivi e gli impegni di competenza. Indica la quantità degli impegni di competenza che al termine dell'esercizio risultano ancora da pagare. Varia da zero, produzione nulla di residui, ad uno, produzione massima.

		2002	2003	2004
- Totale residui passivi d'esercizio	A	31.112.689	9.785.207	94.123.750
- Totale impegni d'esercizio	B	34.383.833	13.399.346	117.008.424
INDICE A/B		0,90	0,73	0,80

6. - Smaltimento residui attivi.

Rapporto tra le riscossioni e le cancellazioni, al numeratore, di residui iniziali e quelli aggiunti, al denominatore. Varia da zero ad uno (valore di riferimento) ed eventualmente oltre. Indica se le riscossioni si avvicinano, raggiungono o superano la consistenza iniziale dei residui.

		2002	2003	2004
- Residui riscossi	A	3.973.539	41.625	9.126.058
- Minori accertamenti	B	-	748.966	2.883.627
- Residui all'1/1	C	35.540.158	53.336.344	58.354.733
- Maggiori accertamenti	D	-	0	-
INDICE (A+B) / (C+D)		0,11	0,01	0,20

7. - Smaltimento residui passivi

Rapporto tra i pagamenti e le cancellazioni, al numeratore, di residui iniziali e quelli aggiuntivi, al denominatore. Varia da zero ad uno (valore di riferimento) e, eventualmente, altri. Indica se i pagamenti si avvicinano, raggiungono o superano la consistenza iniziale dei residui.

		2002	2003	2004
- Residui pagati	A	16.443.826	16.796.498	18.862.821
- Minori accertamenti	B	2.692.709	1.725.406	198.192
- Residui all'1/1	C	69.821.387	81.797.541	73.060.843
- Maggiori accertamenti	D	-	-	-
INDICE (A+B) / (C+D)		0,27	0,22	0,26

8. - Indice delle capacità di spesa

Rapporto tra i pagamenti totali dell'esercizio (in conto competenza e in conto residui) e la massa spendibile (impegni di competenza e residui passivi iniziali). Varia da zero, nessuna spesa, ad uno ed eventualmente oltre. Indica l'utilizzazione dell'autorizzazione di spesa.

		2002	2003	2004
- Pagamenti in c/competenza	A	3.271.145	3.614.140	22.884.673
- Pagamenti in c/ residui	B	16.443.826	16.796.498	18.862.821
- Impegni di competenza	C	34.383.833	13.399.346	117.008.424
- Residui passivi all'1/1	D	69.821.387	81.797.541	73.060.843
INDICE (A+B) / (C+D)		0,18	0,21	0,21

9. - Indice di accumulo annuale di residui passivi

Rapporto tra i residui passivi complessivi al termine dell'esercizio e la massa spendibile (impegni di competenza e residui passivi iniziali). Varia da zero ad uno - o eventualmente oltre - ed indica l'entità del riporto dei residui all'esercizio successivo.

		2002	2003	2004
- Totale residui passivi	A	81.797.541	73.060.843	148.123.580
- Impegni di competenza	B	34.383.833	13.399.346	117.008.424
- Residui passivi all'1/1	C	69.821.387	81.797.541	73.060.843
INDICE A / (B+C)		0,78	0,76	0,77