



AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI

RELAZIONE

al bilancio preventivo – Esercizio 2011

Ottobre 2010

Indice della relazione.

PARTE PRIMA – RELAZIONE PROGRAMMATICA.....	4
1) Introduzione.....	4
2) Le linee di evoluzione.....	4
2.1) <i>La strategia di sviluppo del sistema portuale Napoli - Castellammare.</i>	6
2.2) <i>Le direttrici di sviluppo: area traffico passeggeri, area commerciale, area cantieristica.</i>	7
2.3) <i>Lo sviluppo delle infrastrutture.</i>	9
2.4) <i>Gli aspetti ambientali.</i>	10
2.5) <i>Stato di attuazione del Pot; elenco annuale delle opere 2011.</i>	11
PARTE SECONDA – RELAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2011.....	12
1) Premessa.....	12
1.1) <i>Principi di redazione.</i>	12
1.2) <i>Effetti dei principi di redazione sulle previsioni.</i>	17
1.3) <i>Quadro economico di riferimento.</i>	18
2) Presentazione dei risultati attesi.....	21
3) Entrate.....	23
3.1) <i>Entrate correnti.</i>	23
3.2) <i>Entrate in conto capitale.</i>	27
3.3) <i>Entrate per partite di giro.</i>	28
4) Spese.....	28
4.1) <i>Uscite correnti.</i>	28
4.1.1) <i>Spese di funzionamento.</i>	29
4.1.2) <i>Spese per interventi diversi.</i>	33
4.1.3) <i>Spese per oneri comuni.</i>	35
4.1.4) <i>Trattamenti di quiescenza.</i>	35
4.2) <i>Uscite in conto capitale.</i>	36
4.2.1) <i>Spese per investimenti.</i>	36
4.2.2) <i>Spese per oneri comuni.</i>	38
4.3) <i>Uscite per partite di giro.</i>	38



5) Poste non finanziarie del conto economico.	38
6) Previsione di cassa.	38
7) Bilancio di previsione triennale.	39
8) Ulteriori informazioni.	40

PARTE PRIMA – RELAZIONE PROGRAMMATICA.

1) Introduzione.

La circoscrizione territoriale dell’Autorità Portuale di Napoli si estende dalla località La Pietra di Bagnoli inclusa alla Località Pietrarsa inclusa (confine tra S. Giovanni a Teduccio ed il Comune di Portici). La zona portuale si estende, quindi, oltre i confini del porto in senso stretto ed include anche le aree demaniali che interessano tutto il litorale del Comune di Napoli. Nel corso del 2006, la circoscrizione territoriale dell’Autorità Portuale di Napoli è stata ampliata al porto di Castellammare di Stabia.

In sede di attuazione del pacchetto normativo del c.d. “ federalismo demaniale” la circoscrizione dell’Autorità Portuale terrà conto dei soli ambiti portuali esistenti sul litorale napoletano. A tal fine il Comune di Napoli ha espresso la volontà di tornare alla gestione diretta delle aree demaniali marittime non interessate da attività portuali. In proposito è stata data informazione al vigilante Ministero.

2) Le linee di evoluzione.

L’insieme degli scali marittimi maggiori italiani ha accusato nel 2009 le conseguenze della crisi generale in termini di volumi di merci imbarcate e sbarcate. Una perdita che, in valore assoluto, significa circa 71 milioni di tonnellate e, in percentuale, di 14 punti rispetto al 2008. Hanno contribuito a tale dinamica tutte le tipologie di merci: - 14% le merci varie; -28% le rinfuse solide; - 7,6% le rinfuse liquide; - 10% i TEU.

Sono invece migliori le risultanze, parziali e provvisorie, e le aspettative relative all’anno corrente. In particolare, le importazioni hanno registrato un aumento del 7,6% e le esportazioni hanno segnato un + 11,1%.

Per ciò che concerne i flussi marittimi e le connesse movimentazioni portuali sembrano possibili le seguenti considerazioni. Una crescita delle direttrici nord-sud e sud-sud, anche nel Mediterraneo, ed un minor peso della direttrice est-ovest (che pur rimane la maggiore rotta mondiale). Quest’ultima tendenza sembrerebbe parzialmente

attenuata dai dati relativi al traffico in transito per il Canale di Suez, che nei primi otto mesi dell'anno è aumentato del 4,5% per numero di navi, complessivamente 11.864, e per volumi di merci transitate, pari a 426,8 milioni di tonnellate (+18,5%).

Continuiamo, quindi, a vivere in un momento di incertezza che colpisce sia l'economia che i traffici globali di merci e passeggeri.

In tale contesto il porto di Napoli ha reagito e sta reagendo bene per merito dei suoi operatori a questa situazione; ma la crisi non è finita e i contraccolpi si possono ancora verificare: il 2011 sarà ancora un anno di transizione per consolidare le posizioni acquisite e puntare ad ulteriori sviluppi.

Alla crisi il Porto di Napoli ha retto e per alcuni settori ha incrementato i propri traffici. E' la stessa classificazione di "Regional Ports", con a riferimento un territorio regionale e macroregionale, che ha favorito l'andamento positivo dei traffici registrati.

Il traffico ro-ro, che si sviluppa sulle rotte delle Autostrade del Mare italiane, vede la movimentazione giornaliera di circa 600-700 mezzi pesanti, con un'occupazione garage di circa l'80%. Il traffico container ha raggiunto il record storico per il porto di Napoli di 515.000 TEUS. Per il 90% dei teus movimentati l'origine/destinazione è macroregionale o comunque italiana, facendo intuire l'impatto dello scalo partenopeo sull'economia di riferimento.

Inoltre il porto di Napoli vanta due collegamenti settimanali diretti con la Cina, che si sviluppano poi in export soprattutto con il Nord America, mercato di consumo essenziale per le aziende campane, soprattutto nel settore dell'enogastronomia e dei prodotti locali in genere (anche ad alto valore aggiunto, come artigianato di qualità, abbigliamento, calzaturiero, mobilio, ecc.).

L'offerta di slot di teus settimanale con la Cina è di circa 13.000 unità (quasi stessa capacità per l'export per il Nord America), facilitando enormemente il contatto tra i diversi mercati di riferimento.

Tutte queste caratterizzazioni, portano quindi a definire il porto di Napoli come un fondamentale "Regional Port" per l'area macroregionale della Campania e delle Regioni italiane ad essa confinanti, come luogo di collegamento commerciale diretto con il Far

east, il Mediterraneo tutto ed il Nord America (oltre a collegamenti diretti con l’Africa ed il Sud America), ponendosi come nodo logistico fondamentale nello scacchiere italiano.

Rilevazione comparativa dei traffici

Anno	2009	2010	Differenza %
Periodo	Gennaio - Giugno	Gennaio - Giugno	
Tonnellate			
Rinfuse liquide	1.560.000	2.635.212	68,9
Rinfuse solide	1.830.000	2.280.000	24,6
Merci varie in colli	4.535.000	4.968.883	9,6
Numero Passeggeri	2.537.190	3.178.098	25,3
Numero Contenitori	225.741	269.911	19,6

2.1) La strategia di sviluppo del sistema portuale Napoli - Castellammare.

L’Autorità Portuale sta lavorando per la realizzazione di interventi infrastrutturali che richiedono per la loro realizzazioni periodi medio – lunghi e l’impiego di ingenti risorse proprie; su un altro versante sta lavorando allo sviluppo di reti di relazione e di comunicazione fra soggetti istituzionali e soggetti privati, che favoriscono l’accessibilità dei cittadini e dei privati ai servizi portuali, o che sostengono il trasferimento tecnologico e facilitano lo scambio di dati, ma anche di coordinamento delle varie Pubbliche Amministrazioni interessate.

Sono in campo, dunque, una serie di attività ed iniziative rivolte ai traffici e alle attività che caratterizzano il sistema portuale Napoli - Castellammare di Stabia, per consolidare e migliorare i servizi resi.

Un nuovo percorso che trova ampia testimonianza nelle sintesi fra Autorità e altri Enti per la finalizzazione del progetto Nausicaa, con la definizione progettuale esecutiva dell’adeguamento tecnico funzionale del PRP per la realizzazione di una stazione marittima dedicata sul molo Beverello, la cui realizzazione e gestione sarà affidata mediante espletazione di pubblica gara.

A cui farà seguito la progettualità definitiva del restante progetto dell'ambito "Canino" per l'interazione e l'integrazione con la nuova centralità urbana disegnata da Alvaro Siza.

Ulteriore obiettivo è costituito dalla redazione di un "progetto" per guardare al futuro del porto nell'ambito della consolidata classificazione di Regional Port ed uscire da un'azione distratta dalle emergenze. A tal fine è stato avviato l'esame dei piani d'impresa presentati dai soggetti concessionari, con comparazione degli investimenti programmati e quelli effettivamente operati, e del monitoraggio delle risorse umane impegnate, con specifica valutazione della sensibilità aziendale per la gestione delle misure di sicurezza e dell'utilizzo del lavoro portuale. La sommatoria dei piani di impresa costituisce una prima elaborazione del progetto porto, da cui selezionare i possibili ambiti di sviluppo così da favorire investimenti.

Lo sviluppo delle infrastrutture del porto di Castellammare di Stabia – "*Stabia porto di Pompei*" - è il nuovo obiettivo per lo sviluppo razionale del traffico delle navi da crociera del sistema portuale.

Ma anche una corretta azione amministrativa, che dia risposte in tempi certi nel rispetto dei principi comunitari, può concorrere a favorire lo sviluppo della portualità. A tal fine è in atto la riorganizzazione amministrativa dell'Area istituzionale per raggiungere una normalizzazione procedimentale, la individuazione di tempi certi per la conclusione dei procedimenti.

2.2) Le direttrici di sviluppo: area traffico passeggeri, area commerciale, area cantieristica.

I settori di intervento dell'Autorità Portuale sono stati determinati nel tempo dall'andamento dei traffici commerciali e passeggeri più rilevanti.

Tale approccio metodologico continuerà ad essere sviluppato, con particolare riferimento al **traffico passeggeri**, segmento che necessita della massima attenzione ed un alto livello di servizi generali da rendere disponibili. In particolare le linee di sviluppo sono definite dai nuovi progetti di infrastrutturazione in fase di studio che

riguardano lo stralcio dal progetto Nausicaa del lotto riguardante il Beverello per avviare immediatamente i lavori di adeguamento di quest'area.

Per il **traffico commerciale** come si è visto in premessa, lo sviluppo degli scali italiani ha notevolmente rallentato, insieme a quello degli altri sistemi portuali mediterranei e di quelli nordeuropei. I tradizionali fattori di vantaggio del sistema porto di Napoli come il posizionamento favorevole e la teorica disponibilità di una domanda di traffico in crescita, sebbene pare abbiano giocato favorevolmente nel limitare le perdite del 2010, non sono più condizioni sufficienti ad assicurare uno sviluppo ordinato del comparto. Se si assume che il sistema dei trasporti si configura come un network le cui tre componenti principali sono costituite dai flussi, dai nodi (porti, interporti e retro porti) e dalle connessioni (assi di trasporto marittimo, ma anche terrestri) viene da sé che l'efficienza complessiva della rete dipende dalla mutua congruenza tra questi fattori. In questo contesto si sono più volte rilevate le principali criticità per il porto di Napoli che, sinteticamente, riguardano la scarsa capacità e lunghezza delle banchine, la ridotta profondità dei fondali, la carenza di spazi per la gestione dei container e il trasporto ferroviario che risulta in alcuni casi congestionato,

Le soluzioni sono già in corso di implementazione: è partito il bando di un primo intervento di dragaggio, a cui farà seguito un più ampio programma di interventi, che consentirà di intercettare e/o confermare i traffici che si svolgono sempre più con le portacontainer di ultimissima generazione.

Ma in questa direzione va anche l'aggiudicazione del bando per la realizzazione della Darsena di Levante oltre che l'avvio del protocollo di intesa Regione, Autorità Portuale, Interporto di Nola relativo alla costituzione del NA.P.L.E.S., acronimo di Naples Port Logistic Extended System siglato in data 28/01/2010, offerto agli operatori del settore.

Il **settore della cantieristica e delle riparazioni navali** continua a costituire un obiettivo primario per l'economia portuale (come, peraltro, individuato nel piano operativo

triennale) ed è stato oggetto di un programma di riorganizzazione, avviato nell'anno 2001, ma non ancora completamente attuato.

Alcuni aspetti derivanti dalle modalità di attuazione delle previsioni del piano di riordino hanno determinato criticità e l'insorgere di una forte conflittualità, che, peraltro, sta determinando l'insorgenza di una corposa attività giudiziaria.

Sembrano essere venute meno le iniziative della Regione Campania di assegnare idonee risorse alla Autorità Portuale per la realizzazione di uno studio di fattibilità per la realizzazione di un nuovo bacino nell'area portuale di Castellamare di Stabia, e per l'acquisto di un nuovo bacino di carenaggio in cofinanziamento con l'Autorità Portuale. Tuttavia, la ricerca di nuove risorse finalizzate a questo scopo e l'avvio di nuove opere di infrastrutturazione destinate alla cantieristica, costituiscono la principale testimonianza dell'impegno e dell'attenzione che l'Autorità Portuale pone sul settore, unita alla notevole attività istruttoria legata ai contenziosi in atto.

2.3) Lo sviluppo delle infrastrutture.

Lo sviluppo delle infrastrutture portuali, indicato nel vigente Piano Operativo, è sostanzialmente confermato nella strategia di base dell'Autorità Portuale.

Le priorità infrastrutturali per la logistica nel Porto di Napoli sono sinteticamente:

- **Adeguamento dell'accessibilità marittima:** i dragaggi dei due accessi di Ponente e di Levante
- **Adeguamento dell'accessibilità terrestre** (ferroviaria) riguardante il tratto ferroviario Napoli Traccia – Napoli Porto che attualmente attraversa via Galileo Ferraris. La capacità attuale massima stimata di questo tratto ferroviario è insufficiente nel momento in cui entrerà in funzione la nuova Darsena di Levante che porterà ad un potenziale raddoppio dei traffici container sul Porto di Napoli. Considerando il fatto che la VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) del Ministero delle Infrastrutture per l'avvio dei lavori della Darsena di Levante prevede che almeno il 50% del traffico container terrestre complessivo del porto entri ed esca dal porto di Napoli via treno, l'attuale capacità del tratto ferroviario in questione è

ampiamente insufficiente. In quest'ottica è importante una nuova strategia per Ferport che privilegi le condizioni del servizio al mero risultato aziendale.

- **Adeguamento della mobilità terrestre.** Per effetto del continuo incremento del traffico passeggeri e dell'uso intensivo dello scalo marittimo degli ultimi anni si è reso indispensabile avviare un processo di riorganizzazione dell'intera area portuale prevalentemente destinata al traffico croceristico nazionale ed internazionale, al traffico cabotiero delle autostrade del mare ed a quello passeggeri per la mobilità nel golfo di Napoli.

2.4) Gli aspetti ambientali.

L'aspetto ambientale continua a costituire un punto importante del programma di questa amministrazione. L'esigenza di ridurre le emissioni di gas serra e la dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili è oggetto di forti richiami da parte dell'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) e dell'EEA (European Environmental Agency). Oggi nel porto l'approvvigionamento del servizio avviene attraverso i canali tradizionali con assorbimento di energia dalla rete destinata principalmente alla produzione di illuminazione. In tale contesto, la ideazione e l'adozione di un Piano Energetico Portuale, ha come obiettivo l'orientamento e la promozione dell'uso delle fonti rinnovabili e l'aumento dell'efficienza energetica nell'area portuale.

L'eventuale disponibilità di aree oggi inutilizzate, infatti, (si pensi ai lastrici di copertura dei fabbricati portuali o all'installazione di piccole pensiline nei parcheggi auto tutte dotate di pannelli fotovoltaici) potrebbe consentire, anche attraverso contributi pubblici, di sviluppare la coproduzione di energia riducendo il costo della materia prima oltre a rendere possibile la commercializzazione dell'eventuale surplus di energia prodotta. Nell'ambito del tema energetico l'aspetto ambiente è fortemente connesso: si pensi, ad esempio, all'ipotesi di elettrificazione delle banchine. Resta un obiettivo primario l'alimentazione delle navi in banchina con la linea elettrica (il cold ironing), anziché con i generatori di bordo, che comunque sono sempre sotto l'egida della Marpol.

2.5) Stato di attuazione del Pot; elenco annuale delle opere 2011.

Il programma triennale 2011-2013, con il relativo elenco annuale 2011, è stato redatto in attuazione delle strategie degli interventi infrastrutturali contenute nel Piano Operativo Triennale 2008-2010. Prioritariamente si evidenzia che gli interventi di cui ai punti n° 6 e n° 7, del citato elenco annuale, congiuntamente all'appalto in corso per un escavo di mc. 70.000 da collocare a deposito temporaneo, rappresentano un inizio della risoluzione della "problematica dell'escavo dei fondali" (paragrafo 5.5 del P.O.T.) nelle more della realizzazione della cassa di colmata della darsena di levante, in cui potrà essere refluito un volume di 1.200.000 mc. di sedimenti dei fondali portuali.

Nell'ambito di "riordino della cantieristica" sono previsti gli interventi n° 1, n° 5 e n° 14, dell'elenco annuale: quest'ultimo intervento presenta delle criticità dovute alla insufficienza del finanziamento disponibile ed alla difficoltà di reperire sul mercato internazionale un bacino idoneo.

Gli interventi di cui ai punti n° 2 e n° 4 dell'elenco annuale sono ascrivibili alle infrastrutturazioni finalizzate all'adeguamento delle banchine esistenti per le c.d. "autostrade del mare". Infine, l'intervento n° 8 dell'elenco annuale è relativo alla realizzazione dei collegamenti stradale e ferroviario interni all'ambito portuale con la previsione di collegamento del realizzando terminal di levante al restante ambito portuale e, quindi alla rete stradale e ferroviaria nazionale.

Fra le opere in attesa di finanziamento, il cui procedimento di attuazione si auspica possa iniziare negli esercizi finanziari 2011 e 2012, assumono particolare rilievo:

- La costruzione di un depuratore dei reflui portuali;
- La rifunzionalizzazione della calata Beverello con opere a mare;
- La realizzazione del Water-front portuale.

PARTE SECONDA – RELAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2011.

1) Premessa.

L'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 disciplina la gestione patrimoniale e finanziaria dell' Autorità Portuale attraverso un Regolamento redatto secondo uno schema condiviso con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia che è stato approvato dal Comitato Portuale del 17/10/2007.

Il regolamento detta norme sulle procedure amministrative e finanziarie, nonché sulla gestione dei bilanci e del patrimonio e tiene conto dei principi di cui alla legge 7 agosto 1990, n.241, e della legge 3 aprile 1997, n. 94, che hanno riformulato la disciplina del bilancio dello Stato.

Il presente bilancio, quindi, viene redatto in conformità agli schemi introdotti con il citato regolamento di contabilità e propone un confronto con i dati relativi al preventivo 2010 assestato: questi dati, laddove necessario, sono stati opportunamente riclassificati per consentirne la comparabilità con il dato corrente.

1.1) Principi di redazione.

Come è noto, il sistema di bilancio ha una primaria funzione di autorizzazione connessa con quella economico-finanziaria, che consiste nell'analisi della destinazione delle risorse a preventivo e nella verifica del loro corretto impiego. Ne consegue un ruolo di indirizzo e di guida dell'azione esecutiva, di coordinamento dell'attività stessa e della sua rendicontazione. Il sistema di bilancio preparato a tali scopi deve assolvere ad una più generale funzione informativa. L'obiettivo minimo è la realizzazione dell'equilibrio economico che rappresenta la garanzia della capacità di perseguire le finalità istituzionali dell'ente: la tendenza al pareggio economico deve essere ritenuta un obiettivo di gestione per il perseguimento delle finalità istituzionali dell'ente da sottoporre a costante controllo.

Le finalità ora esposte sono garantite dall'adozione di corretti principi di redazione che hanno valenza generale e riguardano, quindi, tutto il sistema di bilancio e non solo il bilancio di previsione. I principi applicati sono, dunque, i seguenti:

Unità: *l'Autorità Portuale è una entità giuridica unitaria. Unitario, pertanto, deve essere il suo bilancio di previsione ed il rendiconto.*

Annualità: *i documenti del sistema di bilancio, sia di previsione che di rendiconto, devono essere predisposti a cadenza annuale e si riferiscono ad un periodo di gestione, che coincide con l'anno solare.*

Universalità: *il principio dell'universalità rafforza quello di unità. È necessario ricomprendere nel sistema di bilancio tutte le operazioni ed i relativi valori finanziari, economici e patrimoniali, riconducibili all'Autorità Portuale, al fine di presentare una rappresentazione veritiera e corretta dell'andamento dell'ente.*

Integrità: *questo principio rappresenta un rafforzamento in chiave formale di quanto dettato dal principio dell'universalità. Si richiede che nel bilancio di previsione e nel rendiconto non vi siano compensazioni di partite. È quindi vietato iscrivere le entrate al netto delle spese sostenute per la riscossione e, parimenti, di registrare le spese ridotte delle correlate entrate.*

Veridicità ed attendibilità: *ricorrendo ai termini «veridicità» ed «attendibilità» si fa esplicito riferimento al principio internazionale del true and fair view, ripreso nella tradizione normativa e contabile italiana con la richiesta di «rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società e il risultato economico dell'esercizio». Le informazioni, per essere utili, devono essere attendibili. Un'informazione ha la qualità dell'attendibilità quando è scevra da errori rilevanti e pregiudizi e può quindi essere considerata dagli utilizzatori come fedele rappresentazione di ciò che essa tende, o dovrebbe tendere, a rappresentare.*

Pareggio finanziario: *Il bilancio di previsione deve essere deliberato in pareggio finanziario complessivo, considerando quindi tutte le entrate e tutte le spese. Si parla, con riferimento a ciò, del divieto di presentare in disavanzo la «situazione corrente».*

Pubblicità: *il sistema di bilancio assolve una funzione informativa nei confronti degli utilizzatori dei documenti contabili. È compito dell'ente rendere effettiva tale funzione assicurando ai terzi la conoscenza dei contenuti significativi e caratteristici del bilancio annuale e dei suoi allegati.*

Dai principi contabili generali scaturiscono i postulati del bilancio che costituiscono i fondamenti e le regole di carattere generale cui devono informarsi i principi contabili applicati alle singole poste di sistema di bilancio. Tra i più importanti ricordiamo:

Principio della significatività e rilevanza. Per essere utile, un'informazione deve essere significativa per le esigenze informative connesse al processo decisionale degli utilizzatori. Il procedimento di formazione del sistema di bilancio implica delle stime o previsioni. Pertanto, la correttezza dei dati di bilancio non si riferisce soltanto all'esattezza aritmetica, bensì alla congruità economica e finanziaria, alla ragionevolezza, cioè al risultato attendibile che viene ottenuto dall'applicazione dei procedimenti di valutazione adottati nella stesura del bilancio di previsione e del rendiconto. Errori, semplificazioni e arrotondamenti sono tecnicamente inevitabili e trovano il loro limite nel concetto di rilevanza; essi cioè non devono essere di portata tale da avere un effetto rilevante sui dati del sistema di bilancio e sul loro significato per i destinatari.

Principio della prudenza. Il principio della prudenza deve trovare applicazione in tutto il sistema di bilancio. Nel bilancio di previsione devono essere iscritte solo le entrate che si prevede siano accertabili nel periodo amministrativo considerato, mentre devono rientrare nelle spese tutti gli oneri che si prevede di dover impegnare.

Principio della competenza finanziaria. La competenza finanziaria è il criterio con il quale le entrate e le spese si riconducono al periodo amministrativo in cui sorge il diritto a riscuotere (accertamento) e l'obbligo a pagare (impegno). L'accertamento costituisce la prima fase di gestione dell'entrata, mediante la quale viene verificata la ragione del credito e la sussistenza di un idoneo titolo giuridico, individuato il debitore, quantificata la somma da incassare e fissata la relativa scadenza. L'impegno costituisce la fase della spesa con la quale viene costituito il vincolo sugli stanziamenti di bilancio, nell'ambito della disponibilità esistente, in relazione ad una obbligazione giuridica e sia determinata la somma da pagare.

Principio della competenza economica. Il principio della competenza economica è un postulato proprio della contabilità economico-patrimoniale ed è pertanto riferibile ai soli prospetti di natura economica e patrimoniale. Per il principio della competenza economica l'effetto delle operazioni e degli altri eventi deve essere rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti finanziari. I costi ed oneri devono essere correlati con i proventi ed i ricavi dell'esercizio o con lo svolgimento delle attività istituzionali.

Il bilancio di previsione 2011 viene redatto anche nel rispetto delle prescrizioni normative, ad oggi in vigore, che impongono particolari limitazioni alla spesa pubblica riformulate dalla legge finanziaria 2011. In particolare, i vari e complessi principi di riferimento che impongono limitazioni alle spese, sono, sinteticamente, i seguenti:

Articolo 6 legge 122 del 30/7/2010 comma 3 (indennità organi).

Fermo restando quanto previsto dall'art. 1 comma 58 della legge 23 dicembre 2005 n. 266, a decorrere dal 1° gennaio 2011 le indennità, i compensi, i gettoni, le retribuzioni o le altre utilità comunque denominate, corrisposti dalle pubbliche amministrazioni di cui al comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009 n.196, incluse le autorità indipendenti, ai componenti di organi di indirizzo, direzione e controllo, consigli di amministrazione e

organi collegiali comunque denominati ed ai titolari di incarichi di qualsiasi tipo, sono automaticamente ridotte del 10 per cento rispetto agli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010. Sino al 31 dicembre 2013, gli emolumenti di cui al presente comma non possono superare gli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010, come ridotti ai sensi del presente comma...

Articolo 6 legge 122 del 30/7/2010 comma 7 (spese di consulenza).

Al fine di valorizzare le professionalita' interne alle amministrazioni, a decorrere dall'anno 2011 la spesa annua per studi ed incarichi di consulenza, inclusa quella relativa a studi ed incarichi di consulenza conferiti a pubblici dipendenti, sostenuta dalle pubbliche amministrazioni di cui al comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009 n.196, incluse le autorita' indipendenti, escluse le universita', gli enti e le fondazioni di ricerca e gli organismi equiparati, non puo' essere superiore al 20 per cento di quella sostenuta nell'anno 2009. L'affidamento di incarichi in assenza dei presupposti di cui al presente comma costituisce illecito disciplinare e determina responsabilita' erariale.

Articolo 6 legge 122 del 30/7/2010 comma 8 (spese di rappresentanza e similari).

A decorrere dall' anno 2011 le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, incluse le autorita' indipendenti, non possono effettuare spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicita' e di rappresentanza, per un ammontare superiore al 20 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per le medesime finalita'. Al fine di ottimizzare la produttivita' del lavoro pubblico e di efficientare i servizi delle pubbliche Amministrazioni, a decorrere dal 1° luglio 2010 l'organizzazione di convegni, di giornate e feste celebrative, nonche' di cerimonie di inaugurazione e di altri eventi similari, da parte delle Amministrazioni dello Stato e delle Agenzie, nonche' da parte degli enti e delle strutture da esse vigilati e' subordinata alla preventiva autorizzazione del Ministro competente; l'autorizzazione e' rilasciata nei soli casi in cui non sia possibile limitarsi alla pubblicazione, sul sito internet istituzionale, di messaggi e discorsi ovvero non sia possibile l'utilizzo, per le medesime finalita', di video/audio conferenze da remoto, anche attraverso il sito internet istituzionale; in ogni caso gli eventi autorizzati, che non devono comportare aumento delle spese destinate in bilancio alle predette finalita', si devono svolgere al di fuori dall'orario di ufficio. Il personale che vi partecipa non ha diritto a percepire compensi per lavoro straordinario ovvero indennita' a qualsiasi titolo, ne' a fruire di riposi compensativi

Articolo 6 legge 122 del 30/7/2010 comma 9 (sponsorizzazioni).

A decorrere dall'anno 2011 le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, incluse le autorita' indipendenti, non possono effettuare spese per sponsorizzazioni.

Articolo 6 legge 122 del 30/7/2010 comma 12 (spese per missioni).

A decorrere dall'anno 2011 le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, incluse le autorità indipendenti, non possono effettuare spese per missioni, anche all'estero, con esclusione delle missioni internazionali di pace, delle missioni delle forze di polizia e dei vigili del fuoco, del personale di magistratura, nonché di quelle strettamente connesse ad accordi internazionali ovvero indispensabili per assicurare la partecipazione a riunioni presso enti e organismi internazionali o comunitari, nonché con investitori istituzionali necessari alla gestione del debito pubblico, per un ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009. Gli atti e i contratti posti in essere in violazione della disposizione contenuta nel primo periodo del presente comma costituiscono illecito disciplinare e determinano responsabilità erariale. Il limite di spesa stabilito dal presente comma può essere superato in casi eccezionali, previa adozione di un motivato provvedimento adottato dall'organo di vertice dell'amministrazione, da comunicare preventivamente agli organi di controllo ed agli organi di revisione dell'ente. Il presente comma non si applica alla spesa effettuata per lo svolgimento di compiti ispettivi. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto le diarie per le missioni all'estero di cui all'art. 28 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito con legge 4 agosto 2006, n. 248, non sono più dovute....

Articolo 6 legge 122 del 30/7/2010 comma 13 (formazione).

A decorrere dall'anno 2011 la spesa annua sostenuta dalle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, incluse le autorità indipendenti, per attività di formazione deve essere non superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009. Le predette amministrazioni svolgono prioritariamente l'attività di formazione tramite la Scuola superiore della pubblica amministrazione ovvero tramite i propri organismi di formazione. Gli atti e i contratti posti in essere in violazione della disposizione contenuta nel primo periodo del presente comma costituiscono illecito disciplinare e determinano responsabilità erariale...

Articolo 6 legge 122 del 30/7/2010 comma 14 (spese auto).

A decorrere dall'anno 2011, le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 1999, n. 196, incluse le autorità indipendenti, non possono effettuare spese di ammontare superiore all'80 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi; il predetto limite può essere derogato, per il solo anno 2011, esclusivamente per effetto di contratti pluriennali già in essere.. ...

Articolo 6 legge 122 del 30/7/2010 comma 21 (versamenti al bilancio dello stato).

Le somme provenienti dalle riduzioni di spesa di cui al presente articolo, con esclusione di quelle di cui al primo periodo del comma 6, sono versate annualmente dagli enti e dalle amministrazioni dotati di autonomia finanziaria ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato...

Articolo 8 legge 122 del 30/7/2010. (Razionalizzazione e risparmi di spesa delle amministrazioni pubbliche).

Il limite previsto dall'articolo 2, comma 618, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 per le spese annue di manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili utilizzati dalle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato a decorrere dal 2011 e' determinato nella misura del 2 per cento del valore dell'immobile utilizzato. Resta fermo quanto previsto dai commi da 619 a 623 del citato articolo 2 e i limiti e gli obblighi informativi stabiliti, dall'art. 2, comma 222, periodo decimo ed undicesimo, della legge 23 dicembre 2009, n. 191

La citata legge 122/2010 statuisce anche altre disposizioni relative, in particolare, al pubblico impiego: tali norme non sono state, tuttavia, ritenute applicabili alle Autorità Portuali in considerazione della natura privatistica del contratto che regola il rapporto di lavoro del personale dipendente (cfr. circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 12775/2010).

1.2) Effetti dei principi di redazione sulle previsioni.

Il bilancio di previsione per il 2011 viene, quindi, redatto tenuto conto dei limiti sinteticamente su esposti che hanno fissato principi in tema di controllo della spesa pubblica.

Per le varie categorie di spesa (segnatamente spese di pubblicità, rappresentanza, corsi di formazione, missioni, autovetture, etc.) sono state rispettate le prescrizioni normative impostando le previsioni del 2011 sulla base delle spese del 2009 applicando, poi, le riduzioni previste dalla legge 122/10 e determinando i successivi versamenti dovuti al bilancio dello Stato. Questa procedura da un lato vincola le disponibilità di spesa (pur avendo, per legge, autonomia di bilancio) e, dall'altro, obbliga le Autorità al pagamento di un vero e proprio balzello di importo, peraltro, rilevante come è dato desumere dallo schema che segue:

	limite di spesa	somme da versare al bilancio dello stato
consulenze art. 6 comma 7 legge 30/7/2010 n.122	4.720,00	18.880,00
relaz. pubbliche, di pubbl., di rappres. ecc. art. 6 comma 8 legge 30/7/2010 n.122	11.685,00	46.740,32
missioni nazionali ed internaz. art. 6 comma 12 legge 30/7/2010 n.122	40.167,00	40.167,00
formazione art. 6 comma 13 legge 30/7/2010 n.122	22.970,50	22.970,50
autovetture e buoni taxi art. 6 comma 14 legge 30/7/2010 n.122	18.638,61	4.659,65
compensi organi art. 6 comma 3 legge 30/7/2010 n.122	-	25.316,94
manutenzione immobili (art. 2 commi 618-623 l. 244/2007)	841.647,31	-
totale da versare		158.734,41

Come si avrà modo di osservare in seguito, il bilancio si fonda ancora in maniera sostanziale su risorse proprie dell'Autorità Portuale essendo oramai in corso di completamento le opere ricadenti nei finanziamenti statali (come ad esempio legge 166/02 o legge 388/00).

Risulta ancora, di fatto, inapplicata la legge finanziaria 2008 (art. 1 comma 247 e seguenti) in cui era prevista una fonte di ulteriore finanziamento per le Autorità Portuali consistente nell'attribuzione dell'extragettito sulle accise e sull'iva riscosse nei singoli porti rispetto all'anno precedente. Tale provvista, finalizzata alla realizzazione delle opere di infrastrutturazione, non è, ancora oggi, valutabile attesa la mancanza di decreti attuativi e la mancanza di strumenti per la quantificazione del gettito prodotto dalle accise e dall'iva nei porti di riferimento.

Infine, l'art. 1 comma 983 legge 296/06 prevede la ripartizione di un fondo perequativo tra le Autorità Portuali la cui entità è anch'essa non preventivabile al momento della predisposizione del presente bilancio.

Da quanto finora argomentato, appare chiaro che il bilancio di previsione 2011, così come redatto, è suscettibile di variazioni che potranno essere richieste in funzione delle nuove disposizioni e dei chiarimenti necessari.

1.3) Quadro economico di riferimento.

Lo scenario mondiale, tratteggiato dal documento di programmazione economica e finanziaria del Governo, ha mostrato una fase di ripresa economica che ha

caratterizzato i primi due trimestri del 2010 grazie, principalmente, alla ripresa del commercio mondiale: quest'ultimo è stimato crescere del 10% nel 2010 - dopo la sensibile riduzione nel 2009 (pari a -11%) - per poi attestarsi su tassi più bassi, ma stabili nel triennio successivo. Lo scenario di previsione per la conclusione del 2010 prospetta una crescita dell'economia globale del 4,4%. Nonostante i diversi segnali di ripresa, peraltro, nei prossimi anni potranno manifestarsi i rischi derivanti dalla difficoltà di coniugare nel medio periodo le politiche di stabilizzazione delle finanze pubbliche, dei mercati e dei prezzi con la necessità di non deprimere la ripresa economica in atto.

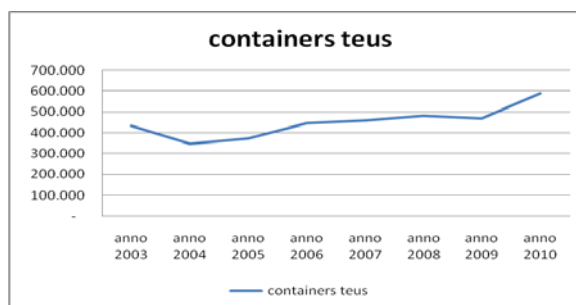
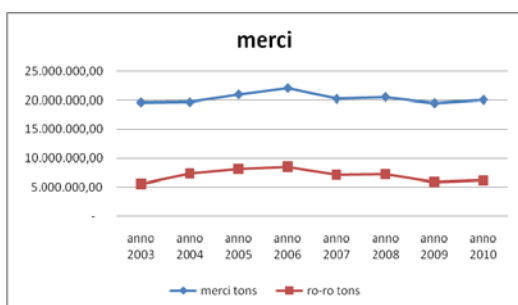
Per quanto concerne, in particolare, l'area dell'euro, il recupero della crescita è stimato all'1,7% nel 2010 grazie all'eccezionale risultato dell'economia tedesca, che per il 2010 è prevista crescere del 3,4%. La previsione dell'area euro per il 2011 è di una lieve diminuzione della crescita all'1,6%, destinata poi a risalire a livelli non inferiori al 2% nel biennio successivo.

Il quadro macroeconomico italiano per il triennio 2011-2013 riflette le prospettive di recupero dell'economia internazionale. Il documento di programmazione economica e finanziaria del Governo presenta, infatti, una revisione al rialzo delle stime di crescita dell'economia italiana per l'anno in corso, nell'ordine di 0,2 punti percentuali. In particolare, per il 2010 il PIL è stimato crescere dell'1,2% rispetto al 1% indicato nelle stime di maggio. In base ai comunicati dell'ISTAT, infatti, nel primo trimestre il PIL è aumentato dello 0,4% rispetto al trimestre precedente (ISTAT, 10 giugno 2010) e nel secondo trimestre è aumentato dello 0,5% (ISTAT, 10 settembre 2010). Una riduzione delle stime di crescita del PIL è, invece, indicata nel 2011, anno in cui il prodotto è previsto crescere ad un tasso dell'1,3% rispetto all'1,5% indicato a maggio, ciò in relazione ai segnali di rallentamento degli scambi internazionali.

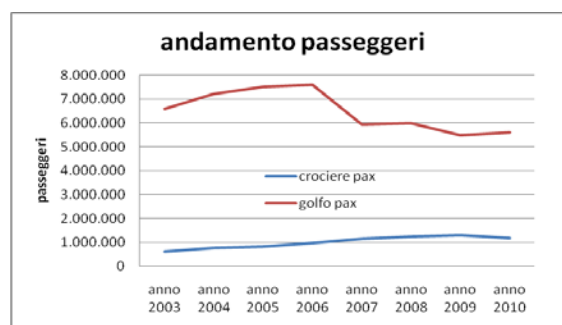
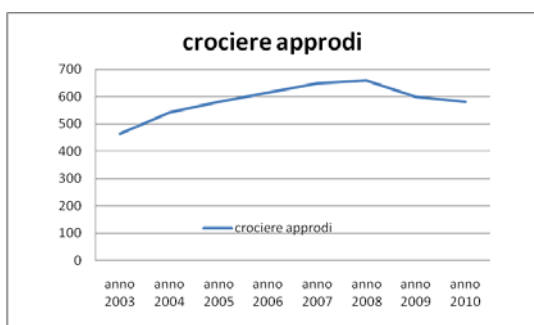
Le ipotesi che sorreggono il bilancio di previsione 2011 si fondano sull'andamento finora positivo del porto di Napoli tenendo conto, anche, del quadro economico generale attuale: i traffici registrano dati consuntivi e previsionali tutto sommato

soddisfacenti se si tiene conto del periodo di generale flessione che ha interessato il biennio 2009/2010. In conclusione, sebbene sia sempre piuttosto difficile fare ipotesi sull'andamento futuro dei mercati, un cauto ottimismo sembra poter accompagnare le aspettative per il 2011.

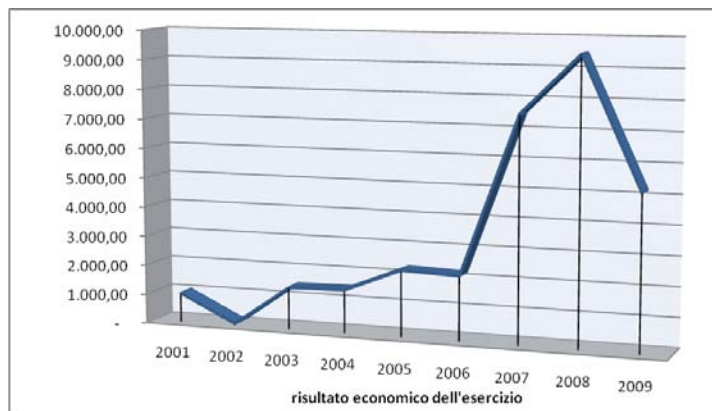
Segnali di tenuta del porto di Napoli si confermano con particolare evidenza per il settore merci, per il quale si è registrato, anche quest'anno, un incremento come è dato desumere dai grafici dei principali indicatori quantitativi (in cui il dato relativo al 2010 è stimato sulla base del tendenziale di incremento storico).



Segnali incoraggianti si evidenziano anche per il settore turistico sebbene i traguardi raggiunti dai movimenti nel golfo dell'anno 2006 siano ancora lontani. I prospetti grafici che seguono evidenziano l'andamento di tali volumi.



Il riflesso dell'andamento dei traffici sui risultati gestionali dei bilanci dell'Autorità Portuale è stato, finora, un trend economico consuntivo di tutto rispetto come si può osservare dal grafico di sintesi che segue (dati in m/€):



2) Presentazione dei risultati attesi.

Come si ricorderà la finanziaria 2007 (legge 296/06) ha introdotto nuovi principi nella gestione delle Autorità Portuali.

In particolare, è stato dato avvio al sistema dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali con la devoluzione di alcune tasse erariali (articolo 1 comma 982). E' stata, inoltre, data la facoltà di richiedere addizionali su canoni ed altre entrate al fine di finanziarie le spese per garantire la security portuale (articolo 1 comma 984).

Anche nel bilancio preventivo 2011 trovano, quindi, applicazione i criteri fissati dalla finanziaria 2007. Si ricorda che con d.p.r. del 12/5/2009 è stato accolto il ricorso al Consiglio di Stato proposto da due concessionari in materia di applicabilità dei diritti di security: pertanto, è stato completamente riformulato il sistema dei diritti e tale circostanza potrà avere effetto sulla previsione di bilancio.

E' opportuno evidenziare, infine, che è stata completata la riforma delle Tasse e dei Diritti Marittimi con il dpr 107/2009 che ha accorpato le tasse e le sovrattasse di ancoraggio nella nuova "tassa di ancoraggio" nonchè la tassa erariale sulle merci e la tassa portuale sulle merci nella nuova "tassa portuale".

Con lo stesso provvedimento sono state leggermente adeguate le tariffe dell'imposizione: tuttavia, al momento, non si registrano effetti sostanziali sulla struttura delle entrate proprie dell' Autorità Portuale.

È intendimento di questa Autorità Portuale proseguire, nel corso del 2011, la politica gestionale rivolta alla razionalizzazione ed ottimizzazione delle proprie risorse, nel quadro delle strategie e degli obiettivi che hanno già caratterizzato l'impostazione del lavoro nel corso dell'anno 2010. Il bilancio di previsione per l'esercizio 2011 è sintetizzato nei sottoesposti prospetti riepilogativi tutti espressi in migliaia/€:

	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
CONTO ECONOMICO			
Valore della produzione	<u>24.990</u>	<u>25.951</u>	-961
Totale ricavi	<u>24.990</u>	<u>25.951</u>	<u>-961</u>
Costi della produzione	-23.668	-23.979	311
Saldo proventi e oneri finanziari	90	168	-78
Saldo proventi e oneri straordinari	-500	-635	135
Imposte e tasse	<u>-310</u>	<u>-230</u>	-80
Totale costi	<u>-24.388</u>	<u>-24.676</u>	<u>288</u>
Avanzo economico previsto	<u>602</u>	<u>1.275</u>	<u>-673</u>
CONTO FINANZIARIO			
ENTRATE			
Entrate derivanti da trasferimenti correnti	2.566	2.566	0
Entrate operative	<u>22.524</u>	<u>23.564</u>	-1.040
Totale entrate correnti	<u>25.090</u>	<u>26.130</u>	<u>-1.040</u>
Realizzi finanziari	37	37	0
Entrate derivanti da trasferimenti in c/capitale	76.859	59.359	17.500
Operazioni finanziarie e depositi cauzionali	1.500	1.500	0
Partite di giro	<u>7.124</u>	<u>7.174</u>	-50
Totale altre entrate	<u>85.520</u>	<u>68.070</u>	<u>17.450</u>
Totale generale entrate	<u>110.610</u>	<u>94.200</u>	<u>16.410</u>
SPESE			
Spese correnti	22.817	22.885	-68
Investimenti tecnici	91.416	71.404	20.012
Operazioni finanziarie	-	-	0
Rimborso di mutui e di depositi cauzionali	2.000	2.000	0
Partite di giro	<u>7.124</u>	<u>7.174</u>	-50
Totale spese	<u>123.357</u>	<u>103.463</u>	<u>19.894</u>
RIEPILOGO			
Totale entrate	110.610	94.200	16.410
Avanzo di amministr. previsto per l'anno prec.	<u>63.105</u>	<u>55.897</u>	<u>7.208</u>
Totale a pareggio	<u>173.715</u>	<u>150.097</u>	<u>23.618</u>
Totale spese	123.357	103.463	19.894
Avanzo finanziario	<u>50.358</u>	<u>46.634</u>	<u>3.724</u>
Totale a pareggio	<u>173.715</u>	<u>150.097</u>	<u>23.619</u>
PARI A:			
avanzo di amministr. presunto per l'esercizio prec.	63.105	55.897	7.208
utilizzo dell'avanzo di ammin. Iniziale	<u>12.747</u>	<u>9.263</u>	<u>3.484</u>
Avanzo finanziario	<u>50.358</u>	<u>46.634</u>	<u>3.724</u>

Come si evince dal riepilogo suesposto l'avanzo finanziario finale previsto di m/€ 50.358 è pari all'avanzo di amministrazione presunto per l'esercizio 2010, diminuito del disavanzo finanziario di gestione previsto per l'esercizio 2011, pari a m/€ 12.747.

Vale la pena osservare che il disavanzo finanziario di gestione per il 2011 è causato principalmente dal fatto che una quota degli investimenti previsti dall'elenco annuale (per un valore complessivo di 13.100 m/€) sono finanziati con fondi propri dell'Autorità Portuale.

Tali investimenti, quindi, trovano copertura nell'utilizzo dell'avanzo di amministrazione precedente e nell'avanzo finanziario di parte corrente come è dato osservare dalla tabella che segue e che mette a confronto i risultati della gestione corrente e della gestione in conto capitale:

titolo 1 - entrate correnti	25.090
titolo 1 - uscite correnti	<u>22.817</u>
saldo della gestione corrente A	<u>2.273</u>
titolo 2 - entrate in conto capitale	78.396
titolo 2 - uscite in conto capitale	<u>93.416</u>
saldo della gestione in conto capitale B	<u>-15.020</u>
<i>disavanzo finanziario di gestione previsto per il 2011 A+B</i>	<i>-12.747</i>

3) Entrate.

3.1) Entrate correnti.

Le entrate correnti, di cui alle unità previsionali di base 1.1 (entrate derivanti da trasferimenti correnti) e 1.2 (entrate diverse), sono così costituite:

<u>TRASFERIMENTI CORRENTI</u>	
Regione Campania	1.800
Provincia e Comune di Napoli	766
Altri Enti pubblici	<u>0</u>
Totale trasferimenti	<u>2.566</u>
<u>ENTRATE DIVERSE</u>	
Entrate tributarie	7.430
Entrate derivanti da vendita beni e prestazioni di servizi	3.280
Redditi e proventi patrimoniali	10.087
Poste correttive	1.525
Entrate non classificabili in altre voci	<u>202</u>
Totale entrate diverse	<u>22.524</u>
Totale entrate correnti	25.090

I trasferimenti correnti risultano iscritti per complessivi m/€ 2.566 con nessuna variazione rispetto allo scorso esercizio: non è stato previsto il contributo annuale da parte della Regione Campania, analogamente a quanto accaduto nello scorso esercizio, mentre è stato riproposto il contributo straordinario di 1,8 m/€ relativo al finanziamento del protocollo Naples di cui in premessa al presente documento (cfr. par. 2.2).

I contributi posti a carico del Comune di Napoli, della Provincia di Napoli e della Regione Campania sono stati previsti nella misura sottoindicata (in m/€):

	<i>ENTE</i>	<i>IMPORTO</i>
Regione Campania		1.800
Provincia di Napoli		250
Comune di Napoli		<u>516</u>
	Totale	<u>2.566</u>

Le entrate diverse sono state previste in m/€ 22.524 con un decremento di m/€ 1.040 rispetto all' esercizio 2010, come si evince dalla seguente analisi (in m/€):

cat.	descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
1.2.1	ENTRATE TRIBUTARIE	7.430	8.720	-1.290
1.2.2	ENTRATE DERIV. DA VENDITA BENI E DA PRESTAZ. DI SERV.	3.280	2.987	293
1.2.3	REDDITI E PROVENTI PATRIMONIALI	10.087	9.960	127
1.2.4	POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE DI USCITE CORRENTI	1.525	1.695	-170
1.2.5	ENTRATE NON CLASSIFICABILI IN ALTRE VOCI	<u>202</u>	<u>202</u>	<u>0</u>
		<u>22.524</u>	<u>23.564</u>	<u>-1.040</u>

La prima categoria delle entrate (upb 1.2.1) comprende le entrate tributarie che sono così costituite:

descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
tasse portuali ex art. 2 dpr 107/09 (codice doganale 927)	4.000	3.800	200
tassa erariale dl. 47/1974	0	0	0
tassa di ancoraggio ex art. 1 dpr 107/09 (codice doganale 928)	2.800	4.100	-1.300
proventi autorizzazioni operazioni portuali (art. 16 l. 84/94)	450	620	-170
proventi autorizzazioni attività in porto (art. 68 cod.nav.)	<u>180</u>	<u>200</u>	<u>-20</u>
	<u>7.430</u>	<u>8.720</u>	<u>-1.290</u>

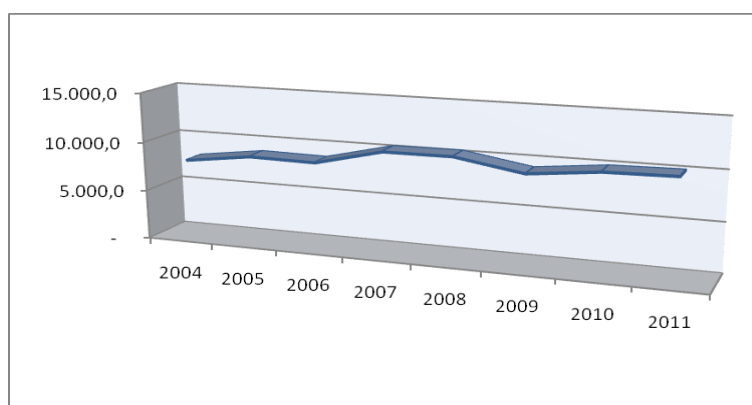
La previsione di gettito è stata formulata sulla base degli effettivi volumi registrati nel 2010.

La seconda categoria (upb 1.2.2) comprende i proventi derivanti dalla sosta delle merci e quelli relativi ai diritti autonomi e di approdo. Il loro ammontare complessivo è previsto in m/€ 3.280, con un incremento rispetto all'anno 2010 di m/€ 293. il dettaglio è il seguente:

descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
Proventi servizio traffico merci	1.550	1.650	-100
Proventi servizio traffico passeggeri	1.585	1.112	473
Proventi servizio traffico carri ferroviari	0	0	0
Proventi magazzini e spazi	100	180	-80
Proventi diversi	<u>45</u>	<u>45</u>	<u>0</u>
	<u>3.280</u>	<u>2.987</u>	<u>293</u>

La terza categoria (upb 1.2.3), nella quale confluiscono i canoni demaniali, gli interessi attivi ed i proventi per l'affitto di attrezzature, ha una previsione complessiva di entrata di m/€ 10.087 con un incremento di m/€ 127 rispetto all'esercizio precedente. Il gettito è stato quantificato sulla base dei dati dell'esercizio 2010, delle prevedibili variazioni delle concessioni e tenendo, altresì, conto di un incremento istat presunto del 3%.

In tema giova osservare l'andamento tendenzialmente incrementale del gettito dei canoni demaniali dovuto, principalmente, al progressivo ampliamento delle aree in concessione come può sinteticamente evincersi dal grafico che segue:



La quarta categoria (upb 1.2.4), riguardante le "poste correttive e compensative di spese correnti", prevede un'entrata di m/€ 1.525 con un decremento di m/€ 170 rispetto al precedente esercizio. Tale decremento si riferisce, principalmente, al rimborso degli oneri sostenuti per il personale dipendente distaccato presso la "Servizi Ferroviari Portuali Napoli s.r.l." non più dovuto in quanto il personale (2 unità) è rientrato in servizio presso l'Autorità nel corso del 2010. La previsione di m/€ 1.525 comprende l'eventuale rimborso da parte del concessionario del retro porto di cui al citato par. 2.2 per m/€ 1.350; comprende, inoltre, m/€ 150 relativi a recuperi di spese da terzi ed, infine, il contributo dell'istituto cassiere per il finanziamento di attività

promozionali per l'importo di m/€ 25. Tale ultimo importo è stato calcolato sulla base di quanto previsto nella convenzione rinnovata nel mese di marzo 2010.

La quinta categoria (upb 1.2.5) riguardante le “entrate non classificabili in altre voci”, prevede, infine, un'entrata di m/€ 202 costituita, principalmente, dai proventi per il rilascio dei permessi annuali auto e dalle indennità di mora per ritardato pagamento delle somme dovute all'Autorità Portuale: lo stanziamento per le indennità di mora riflette l'attenta politica di recupero e gestione dei crediti che sta svolgendo l'amministrazione portuale.

3.2) Entrate in conto capitale.

Le entrate in conto capitale si articolano nelle Upb 2.1, relativa alla “alienazione di beni patrimoniali e alla riscossione di crediti diversi”, alla Upb 2.2 relativa alle “entrate per trasferimenti in conto capitale” e, infine alla Upb 2.3 relativa alla “riscossione di somme depositate da terzi a garanzia dell'Autorità Portuale”.

La upb 2.1 accoglie gli importi relativi alle cessioni di immobilizzazioni tecniche, per m/€ 10, e quelli relativi alle riscossioni di crediti per m/€ 27 con nessuna variazione rispetto allo scorso esercizio.

La upb 2.2 accoglie gli importi derivanti dai trasferimenti in conto capitale per complessivi m/€ 76.859 di cui m/€ 55.100 costituiti da trasferimenti da parte dello Stato e m/€ 21.759 da parte della Regione.

Per quanto riguarda i trasferimenti da parte dello Stato il dettaglio è il seguente:

legge 166/2002	28.500
legge 296/06 (finanziaria 2007 comma 994)	9.100
fondi PON 2007/2013	<u>17.500</u>
	<u>55.100</u>

Per la relazione fra contributi in conto capitale e spese per investimenti si rinvia al prosieguo della presente relazione.

La upb 2.3 presenta una previsione di m/€ 1.500 relativa ai depositi costituiti da utenti o altri soggetti a garanzia di prestazioni di servizi richiesti e di obblighi assunti.

3.3) Entrate per partite di giro.

Il Titolo III delle entrate riguarda le partite di giro, previste per m/€ 7.124 con un decremento di m/€ 50 rispetto all'esercizio precedente.

4) Spese.

4.1) Uscite correnti.

Il conto finanziario comprende spese correnti per complessivi m/€ 22.817, con un decremento di m/€ 68 rispetto allo scorso esercizio, così ripartite tra le diverse upb in (m/€):

descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
UPB 1.1 - FUNZIONAMENTO	15.416	15.363	53
UPB 1.2 - INTERVENTI DIVERSI	6.991	7.004	-13
UPB 1.3 - ONERI COMUNI	10	10	0
UPB 1.4 - TRATTAM. QUIESCENZA, INTEGRATIVI E SOSTIT.	<u>400</u>	<u>508</u>	<u>-108</u>
	<u>22.817</u>	<u>22.885</u>	<u>-68</u>

Le previsioni di spesa contengono le riduzioni di spesa previste dalla citata legge 122/2010 e i relativi versamenti al bilancio dello Stato che sono appostati nel capitolo 35 b della spesa corrente.

4.1.1) Spese di funzionamento.

Le spese per il funzionamento (upb 1.1) dell'Autorità Portuale comprendono le seguenti categorie:

descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
UPB 1.1 - FUNZIONAMENTO			
ONERI PER GLI ORGANI DELL'ENTE	308	365	-57
ONERI PER IL PERSONALE IN ATTIVITA' DI SERVIZIO	9.132	8.987	145
USCITE PER L'ACQUISTO DI BENI DI CONSUMO E DI SERVIZI	<u>5.976</u>	<u>6.011</u>	<u>-35</u>
	<u>15.416</u>	<u>15.363</u>	<u>53</u>

Le **spese per gli Organi dell'Autorità Portuale**, previste in m/€ 308, riguardano le indennità ed i compensi agli organi di amministrazione e di controllo. Per quanto concerne i compensi del Presidente, del Collegio dei Revisori e del Comitato Portuale, sono state apportate le riduzioni previste dal comma 3 articolo 6 legge 122/2010.

Gli **oneri diretti ed indiretti per il personale dipendente** sono previsti in m/€ 9.132, con un incremento di m/€ 145 rispetto all'esercizio precedente.

L'andamento della forza lavoro impiegata nel tempo è sintetizzato nel grafico che segue:



La pianta organica approvata nel 2005 prevede una forza lavoro, a regime, di 133 unità.

L'articolazione della spesa complessiva per il personale si evince dal prospetto che segue (in m/€):

descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
Emolumenti fissi	6.210	6.277	-67
Emolumenti variabili	168	145	23
Missioni di servizio	40	130	-90
Mensa e l. 626/94	300	270	30
Contributi al Circolo Aziendale	30	30	0
Formazione profess.le	23	70	-47
Oneri previdenziali e assistenziali	<u>2.361</u>	<u>2.065</u>	<u>296</u>
TOTALE	<u>9.132</u>	<u>8.987</u>	<u>145</u>

Gli stanziamenti di m/€ 6.210 per “emolumenti fissi”, di m/€ 168 per “emolumenti variabili” e di m/€ 2.361 per “oneri previdenziali ed assistenziali” sono stati determinati applicando il C.C.N.L. e la normativa previdenziale attualmente vigente. Nel capitolo 7 “oneri della contrattazione aziendale” sono stati previsti gli oneri presunti relativi al rinnovo del contratto di II livello dei dipendenti e dei dirigenti in scadenza il prossimo 31/12/2010. Si evidenzia che nel capitolo 8 della categoria 1.1.2. è stato stanziato

l'importo di m/€ 225 quale presunto onere attribuibile all'esercizio e derivante dal rinnovo del ccnl lavoratori dei porti e del ccnl dirigenti.

Le principali spese per il personale, nell'ambito dell'articolazione dei capitoli, sono state così suddivise:

capitolo 5 - emolumenti fissi al pers. dipendente	
Stipendi	3.553
Conguaglio anni precedenti	260
Scatti biennali	208
Indennità di turno	41
Assegno nucleo familiare	17
Mensilità aggiuntive	656
Retribuzione al personale in distacco	-
totale capitolo 5	4.735

capitolo 6 - emolumenti variabili al pers. dipendente	
Emolumenti variabili	168
Emolumenti variabili al personale in distacco	-
totale capitolo 6	168

capitolo 7 - oneri della contrattazione aziendale	
premio raggiungimento obiettivi	307
premio presenza, indennità vdt e reperibilità	180
oneri derivanti dal rinnovo contratto II livello	575
totale capitolo 7	1.062

capitolo 12 - oneri previdenz., assistenz. e fiscali c/Ap	
I.N.P.S.	420
INPGI	9
I.N.P.D.A.P.	1.325
I.N.A.I.L.	32
ENPDEP	7
PREVINDAI – FASI	28
Personale in distacco	-
Irap	540
totale capitolo 12	2.361

Si evidenzia, nuovamente, che dal luglio 2010 è cessato il distacco di due dipendenti dell'Autorità Portuale presso la Ferport srl. Si evidenzia, inoltre, che nello stanziamento del capitolo 10 sono state incluse le somme a disposizione del datore di lavoro per gli

adempimenti obbligatori previsti per la sicurezza sui luoghi di lavoro di cui alla legge 626/94 ora dlgs 106/2009.

A seguito della nuova disciplina sul trattamento di fine rapporto, entrata in vigore dal 2007 (che comporta la destinazione del trattamento di fine rapporto maturato all'Inps o ai fondi di previdenza integrativa a seconda delle opzioni esercitate dal dipendente), non si è proceduto ad effettuare alcun accantonamento a favore del "fondo trattamento di fine rapporto" la cui consistenza rimane invariata a meno della rivalutazione del fondo cumulato al 31/12/2006 ancora trattenuto presso l'Autorità Portuale.

Le **spese per l'acquisto dei beni e dei servizi** comportano uno stanziamento di m/€ 5.976 con un decremento di m/€ 35 rispetto all'esercizio 2010. Il dettaglio è il seguente:

cap.	descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
13	Spese connesse con l'utilizzo dei mezzi di trasp. terrestri	19	40	-21
14	Lavori manut.ripar.locali Aut. Port., spese puliz., vigil. uffici e risc.	480	443	37
14 b	Lavori manut.ripar.ord. immobili Ap	15	15	0
15	Locazioni passive	3.274	3.317	-43
16	Spese per consulenze ed altre analoghe prestazioni professionali	5	46	-41
17	Utenze varie	710	730	-20
18	Materiale di economato e facile consumo	160	163	-3
19	Abbonamento periodici e riviste	70	70	0
20	Spese postali	28	30	-2
21	Spese diverse connesse al funzionamento degli uffici	80	70	10
22	Spese per trasporto materiali, mobili e attrezzature speciali	50	50	0
23	Vestiario	35	35	0
24	Premi di assicurazione	400	350	50
25	Spese di pubblicità (L.67/87)	200	200	0
26	Spese di rappresentanza	0	2	-2
27	Spese legali, giudiziarie e varie	<u>450</u>	<u>450</u>	<u>0</u>
	Totale categoria 1.1.3	<u>5.976</u>	<u>6.011</u>	<u>-35</u>

4.1.2) Spese per interventi diversi.

Le spese per interventi diversi (upb 1.2) dell’Autorità Portuale ammontano ad m/€ 6.991 con un decremento di m/€ 13 rispetto allo scorso esercizio e comprendono le seguenti categorie:

cat.	descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
	UPB 1.2 - INTERVENTI DIVERSI			
1.2.1	USCITE PER PRESTAZIONI ISTITUZIONALI	5.331	5.592	-261
1.2.2	TRASFERIMENTI PASSIVI	290	275	15
1.2.3	ONERI FINANZIARI	10	12	-2
1.2.4	ONERI TRIBUTARI	310	230	80
1.2.5	POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE DI ENTRATE CORR.	50	55	-5
1.2.6	USCITE NON CLASSIFICABILI IN ALTRE VOCI	<u>1.000</u>	<u>840</u>	<u>160</u>
		<u>6.991</u>	<u>7.004</u>	<u>-13</u>

Le **uscite per prestazioni istituzionali – categoria 1.2.1.** comprendono le prestazioni di terzi per la gestione di servizi in ambito portuale. Tra le voci più rilevanti rientrano in questa categoria le spese per il servizio di pulizia e di illuminazione delle parti comuni dell’ambito portuale, nonché le spese per la manutenzione ordinaria.

La categoria accoglie, inoltre, le spese di natura istituzionale relative all’attività promozionale del porto di Napoli prevista dall’art. 6 comma 1 lettera a) legge 84/94.

Rientrano in questa categoria, infine, le spese istituzionali relative alla sicurezza e alla security portuale il cui onere è posto a carico degli utenti dei servizi portuali mediante l’applicazione dei diritti di security su merci e passeggeri riscossi in parte attraverso l’Agenzia delle Dogane e in parte attraverso i concessionari dei servizi.

Il dettaglio della categoria “1.2.1 uscite per prestazioni istituzionali” è il seguente:

cap.	descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
	Categoria 1.2.1 - USCITE PER PRESTAZIONI ISTITUZIONALI			
28	Prestazioni terzi gestione dei servizi portuali - spese utenze varie	2.407	2.365	42
29	Prestaz. terzi manut., ripar., adattam. div. parti comuni port.	410	335	75
30	Spese promozionali e di propaganda	294	552	-258
31	Adempimenti Security e sicurezza portuale	<u>2.220</u>	<u>2.340</u>	<u>-120</u>
	Totale categoria 1.2.1	<u>5.331</u>	<u>5.592</u>	<u>-261</u>

In particolare, nel capitolo 28 “prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali”, si registra un lieve incremento della spesa dovuto essenzialmente alla variazione stimata del costo per il servizio di pulizia e rimozione rifiuti in ambito portuale.

Le “spese per promozione e propaganda” di cui al capitolo 30 sono calcolate in misura pari al 20% di quelle sostenute nel 2009; l’economia realizzata pari all’80% del 2009, sarà versato al bilancio dello Stato come richiesto dalla legge 122/2010 ad accensione delle spese per la promozione del porto e di quelle completamente finanziate da terzi non soggette a limitazione in accordo con quanto previsto dalla citata circolare 12775 del 29/09/2010. Il dettaglio delle spese programmate è il seguente:

	importo
spese per attività istituzionali (mostre e convegni)	258
pubblicità e relazioni pubbliche	11
spese interamente finanziate	<u>25</u>
Totale capitolo 30	<u>294</u>

Le **uscite per trasferimenti passivi – categoria 1.2.2** comprendono lo stanziamento per fare fronte all’eventuale riparto delle spese di gestione delle società partecipate consortili Nausicaa (m/€ 160) e Logica (m/€ 55) oltre alle quote di partecipazione ad istituzioni aventi attinenza con lo sviluppo delle attività portuali (m/€ 75).

Le **uscite per oneri tributari – categoria 1.2.4** comprendono lo stanziamento per il pagamento delle imposte Tarsu, Ici e Tosap per m/€ 150, oltre allo stanziamento di m/€ 160 da versare all’Erario dello Stato ai sensi dell’art. 6 comma 21 legge 122/10.

Si ricorda che l’onere relativo all’Irap è stato inserito tra le spese per oneri previdenziali e assistenziali del personale così come raccomandato dai principi contabili per la redazione dei bilanci delle autorità portuali.

Le **uscite per spese non classificabili in altre voci – categoria 1.2.6** sono relative allo stanziamento prudenziale delle seguenti voci di spesa:

cap.	descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
37	Spese per liti, arbitrati, risarcimenti e accessori	500	205	295
38	Fondo di riserva	450	560	-110
39	Oneri vari straordinari	<u>50</u>	<u>75</u>	-25
		<u>1.000</u>	<u>840</u>	<u>160</u>

Si precisa che il “*fondo di riserva*” è stato calcolato nei limiti previsti dal regolamento di contabilità e parte di esso potrebbe essere utilizzato per l’eventuale assunzione di nuove unità.

Gli “*oneri vari straordinari*”, per m/€ 50, si riferiscono a eventuali ulteriori oneri non prevedibili.

4.1.3) Spese per oneri comuni.

Le spese per oneri comuni (upb 1.3) dell’Autorità Portuale comprendono spese residuali non classificabili altrove e di importo limitato.

4.1.4) Trattamenti di quiescenza.

Le spese relative al trattamento di quiescenza del personale dipendente dell’Autorità Portuale (upb 1.4) sono state calcolate al fine di prevedere l’esborso annuale della

quota di trattamento di fine rapporto che sarà, per legge, destinata a fondi di previdenza integrativi o alla gestione separata tfr dell'Inps.

4.2) Uscite in conto capitale.

Le spese in conto capitale ammontano a m/€ 93.416 (con un incremento di 20.012 m/€ rispetto all'anno precedente) e sono così costituite:

descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE			
UPB 2.1 - INVESTIMENTI	91.416	71.404	20.012
UPB 2.2 - ONERI COMUNI	<u>2.000</u>	<u>2.000</u>	<u>0</u>
	<u>93.416</u>	<u>73.404</u>	<u>20.012</u>

4.2.1) Spese per investimenti.

Le spese per investimenti (upb 2.1) dell'Autorità Portuale comprendono le seguenti categorie:

cat.	descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
	UPB 2.1 - INVESTIMENTI			
2.1.1	ACQUISIZIONE DI BENI DI USO DUREVOLE ED OPERE IMMOB.	89.959	70.299	19.660
2.1.2	ACQUISIZIONE DI IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE	405	453	-48
2.1.3	PARTECIPAZIONI E ACQUISTO DI VALORI MOBILIARI	250	250	0
2.1.4	CONCESSIONI DI CREDITI ED ANTICIPAZIONI	2	2	0
2.1.5	INDENNITA' ANZIANITA' E SIMIL. AL PERS.CESSATO	<u>800</u>	<u>400</u>	<u>400</u>
		<u>91.416</u>	<u>71.404</u>	<u>20.012</u>

Gli **investimenti in opere ed impianti portuali**, sono previsti in m/€ 89.959 finanziati per m/€ 13.100 con fondi dell'Autorità Portuale, per m/€ 9.100 con fondi del Ministero dei Trasporti, per m/€ 28.500 con risorse derivanti dall'accensione di mutui (legge

166/2002), per m/€ 17.500 con fondi pon ed, infine, per 21.759 con fondi regionali por.

Nella sua globalità il piano degli investimenti è così articolato:

realizzazione colmata testata molo Carmine	23.900
predisposizione ormeggi di punta Piliero	4.600
TOTALE INTERVENTI DI CUI ALLA LEGGE 166/02	<u>28.500</u>
consolidam. banchina interna Cesareo Console orm.33	9.100
TOTALE INTERVENTI DI CUI ALLA LEGGE 296/06	<u>9.100</u>
consolidam. banchina molo flavio gioia e granili	12.128
consolidam. banchina interna Cesareo Console orm.33	3.900
consolidam. banchina molo pisacane	5.731
INTERVENTI CON RISORSE REGIONALI (POR)	<u>21.759</u>
collegamento stradale e ferroviario interno porto	17.500
INTERVENTI CON RISORSE REGIONALI (PON)	<u>17.500</u>
realizzazione colmata testata molo Carmine	2.600
accantonamento progettazione ex art. 92 c.7 dlgs 163/06	2.000
manutenzione immobili utilizzati dall'ap	600
manutenzione straordinaria Porto di Castellammare	1.500
manutenzione straordinaria asse viario Carmine Granili	2.800
rifacimento scogliere san giovanni / pietrarsa	1.200
manutenzione straordinaria Porto di Napoli	2.400
INTERVENTI CON RISORSE PROPRIE	<u>13.100</u>
TOTALE INVESTIMENTI	89.959

Gli **investimenti in immobilizzazioni tecniche**, sono previsti in m/€ 405 finanziati interamente con fondi dell'Autorità Portuale. Il dettaglio degli acquisti è il seguente:

cap.	descrizione	eserc. 2011	eserc. 2010	diff.
	Categoria 2.1.2. - ACQUISIZIONE DI IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE			
48	Acquisto di attrezzature e macchinari	240	235	5
49	Automezzi al servizio del porto	0	48	-48
50	Acquisto di mobili e arredi	165	170	-5
51	Acquisto beni immateriali (progetti, brevetti, ecc)	0	0	0
	Totale categoria 2.1.2	<u>405</u>	<u>453</u>	<u>-48</u>

Nella upb 2.1 sono comprese, inoltre, le spese per la partecipazione al capitale di società che svolgono attività connesse all'attività portuale (m/€ 250), le spese per la costituzione di depositi a cauzione presso terzi (m/€ 2) ed, infine, le erogazioni a carico del fondo "Trattamento di fine rapporto" nei casi di concessione di anticipazioni al personale dipendente ovvero di liquidazione del tfr in occasione della cessazione dal servizio (m/€ 800).

4.2.2) Spese per oneri comuni.

Le spese per oneri comuni in conto capitale (upb 2.2) dell'Autorità Portuale sono previste in m/€ 2.000 e riguardano la restituzione di depositi cauzionali a terzi.

4.3) Uscite per partite di giro.

Il Titolo III delle uscite riguarda le partite di giro, previste per m/€ 7.124 con un decremento di m/€ 50 rispetto all'esercizio precedente.

5) Poste non finanziarie del conto economico.

Le poste non finanziarie del conto economico sono costituite:

- per m/€ 70 dall'accantonamento per rischi su crediti (voce B 10 d del conto economico riclassificato);
- per m/€ 1.600 dalle quote di ammortamento determinate applicando la tabella dei coefficienti di ammortamento approvata con decreto ministeriale 31 dicembre 1988 (voce B 10 b del conto economico riclassificato).

6) Previsione di cassa.

Il bilancio finanziario di competenza indica, nell'apposita colonna, la previsione di cassa di ciascun capitolo; tale previsione tiene conto anche degli incassi e pagamenti di

residui attivi e passivi e dà origine ad un parallelo bilancio di cassa, reso obbligatorio dalla legge 3 agosto 1978, n. 468.

I risultati complessivi sono i seguenti:

<u>ENTRATE</u>		
Fondo iniziale di cassa presunto (A)		103.600
<u>Entrate correnti</u>		
Titolo I- upb 1.1 - trasferimenti correnti	2.567	
Titolo I- upb 1.2 - entrate diverse	<u>24.606</u>	27.173
<u>Entrate conto capitale</u>		
Titolo II - upb 2.1 entrate per alienazione beni	37	
Titolo II - upb 2.2 entrate per trasferimenti c/capitale	120.000	
Titolo II - upb 2.3 accensione prestiti	<u>1.500</u>	121.537
<u>Entrate per partite di giro</u>		
Titolo III Partite di giro		<u>7.624</u>
Totale entrate di cassa previste più fondo iniziale		<u>259.934</u>
 <u>USCITE</u>		
<u>Spese correnti</u>		
Titolo I uscite correnti		22.363
<u>Spese conto capitale</u>		
Titolo II upb 2.1 uscite in c/capitale	164.082	
Titolo II upb 2.2 estinzione debiti	<u>2.000</u>	166.082
<u>Spese per partite di giro</u>		
Titolo III Partite di giro		<u>7.654</u>
Totale uscite previste		196.099
fondo cassa finale presunto (B)		<u>63.835</u>
Totale a pareggio		<u>259.934</u>
 Peggioramento di cassa presunto (A-B)		 39.765

7) Bilancio di previsione triennale.

In ottemperanza della legge n. 468/78 e al vigente regolamento di contabilità è stato predisposto anche il bilancio finanziario di previsione per il triennio 2011/2013 tenendo conto, delle seguenti ipotesi:

- aumento del costo del personale per effetto dei normali automatismi vigenti;

- investimenti per programmi riguardanti l'ammmodernamento e la manutenzione straordinaria degli impianti portuali finanziati con risorse proprie dell'Autorità senza tener conto di eventuali finanziamenti esterni al momento non preventivabili;
- aumento dei redditi e proventi patrimoniali nei limiti del processo inflattivo e per effetto di ulteriori concessioni di spazi ed aree.

8) Ulteriori informazioni.

Indicatori finanziari. Gli indicatori finanziari, ottenuti come rapporto tra valori finanziari (ad esempio, grado di autonomia), analizzano aspetti diversi della vita dell'ente per fornire, mediante la lettura di un dato estremamente sintetico, una base di ulteriori informazioni sulle dinamiche che si instaurano a livello finanziario nel corso dei diversi esercizi. Questi parametri forniscono ulteriori interessanti notizie sulla composizione del bilancio e possono permettere di comparare i dati dell'ente con gli analoghi valori che si riscontrano in strutture di simili dimensioni o natura.

Grado di autonomia. È un indicatore che denota la capacità di reperire le risorse (entrate correnti) necessarie al finanziamento di tutte le spese di funzionamento dell'apparato. Le entrate correnti costituiscono le risorse destinate alla gestione dei servizi. Di questo importo complessivo, le entrate proprie indicano la parte direttamente o indirettamente reperita dall'ente. I trasferimenti correnti, costituiscono invece le entrate derivate, in quanto risorse precedentemente introitate dallo Stato e destinate a finanziare una parte della gestione corrente.

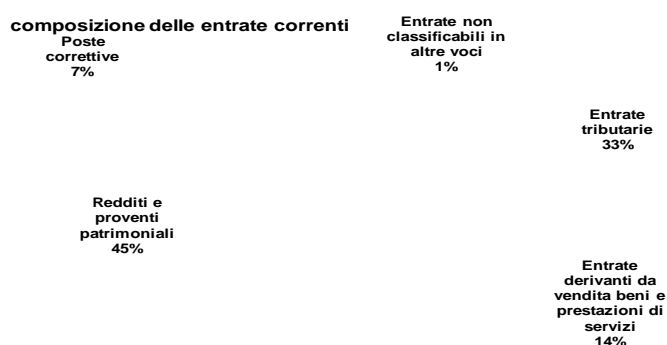
Grado di rigidità del bilancio. L'amministrazione può scegliere come utilizzare le risorse nella misura in cui il bilancio non è già stato prevalentemente vincolato da impegni di spesa specifici. Conoscere il grado di rigidità del bilancio consente di individuare quale sia il margine di operatività a disposizione per assumere nuove scelte di gestione o intraprendere ulteriori iniziative economico/finanziarie.

Gli indici principali in sintesi sono i seguenti (in raffronto con l'analogo dato del preventivo 2010):

			prev. 2011	prev. 2010
<i>autonomia finanziaria</i>	= $\frac{\text{entrate proprie}}{\text{entrate correnti}}$	= $\frac{10.087}{22.524}$	45%	42%
<i>dipendenza erariale</i>	= $\frac{\text{trasferimenti correnti}}{\text{entrate correnti}}$	= $\frac{7.430}{22.524}$	33%	37%
<i>rigidità strutturale</i>	= $\frac{\text{spese personale}}{\text{entrate correnti}}$	= $\frac{9.132}{22.524}$	41%	38%

Come si può osservare, migliorano progressivamente gli indici relativi alle entrate proprie rispetto al totale delle entrate mentre si deve registrare una maggiore incidenza del costo del lavoro rispetto alle entrate correnti.

Composizione percentuale delle entrate correnti. Il grafico che segue rappresenta visivamente la composizione delle entrate per tipologia in percentuale sul totale.



Composizione percentuale delle spese correnti. Il grafico che segue rappresenta visivamente la composizione delle spese per tipologia in percentuale sul totale.



Napoli, lì 19 ottobre 2010

IL SEGRETARIO GENERALE
(Zeno D'Agostino)

IL PRESIDENTE
(Luciano Dassatti)