

7 - Programmazione

7.1 Premessa

La legge n.84/1994 demanda alle Autorità portuali l'adozione di atti programmatori e di pianificazione costituiti, rispettivamente, dal Piano Operativo Triennale (P.O.T.), con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle, e dal Piano Regolatore Portuale che ha la funzione di delimitare l'ambito portuale e di definire l'assetto complessivo del porto.

7.2 Piano Operativo Triennale

Il Piano Operativo Triennale (P.O.T.) rappresenta lo strumento con il quale l'Autorità portuale, dovendo partecipare alla realizzazione del Piano Generale dei Trasporti, propone alle Autorità competenti, centrali (Ministero dei trasporti e delle infrastrutture) e locali (Regioni, Province e Comuni) le opere da realizzare nell'arco temporale di un triennio, con la specificazione della relativa spesa, parte della quale è posta a carico di tali Autorità.

Conseguentemente, la realizzazione della maggior parte delle infrastrutture indicate nel Piano Operativo resta subordinata all'assunzione dell'impegno della relativa spesa da parte di soggetti (pubblici e privati) diversi da quello che lo ha redatto.

Nonostante tale sensibile condizionamento, il Piano rappresenta per le pubbliche amministrazioni interessate e per gli operatori privati un indispensabile strumento di conoscenza della realtà portuale e delle politiche di sviluppo che l'Autorità intende perseguire nel prossimo futuro.

L'estrema incertezza sull'entità delle risorse finanziarie reperibili nel corso dei primi anni di funzionamento dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e la prolungata ed anomala permanenza della gestione commissariale, caratterizzata dalla precarietà delle funzioni affidate alla stessa persona fisica, hanno di fatto impedito, per tutto il periodo considerato dal presente referto, l'adozione di qualsiasi atto di programmazione dell'attività gestoria dell'ente, fatta eccezione per il piano previsto dall'art. 14, comma 2, della l. n. 109 del 1994, di cui si parlerà più oltre.

7.3 Piano Regolatore

L'Autorità portuale di Gioia Tauro non dispone ancora del piano regolatore previsto dall'art. 5, comma 3, della legge n. 84/1994.

In base ad un accordo di programma stipulato in data 21 gennaio 1999 tra l'allora Ministro dei lavori pubblici e l'Autorità portuale di Gioia Tauro venne stanziata, sullo stato di previsione della spesa dello stesso Ministero, la somma di lire un miliardo per lo studio di fattibilità dei lavori di ampliamento delle strutture portuali e per la elaborazione di un piano di sviluppo funzionale che avrebbe dovuto rappresentare la base per la definizione del piano regolatore.

A tal fine nel corso del 1999 fu disposta l'apertura di una contabilità speciale presso la Tesoreria provinciale dello stato di Reggio Calabria, intestata al Commissario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, quale funzionario delegato per la gestione della relativa spesa.

Tale contabilità è stata tenuta separata da quella dell'Autorità portuale.

Su espressa richiesta del Ministero dei LL.PP. (ora delle infrastrutture e dei trasporti), il Collegio dei revisori dei conti dell'Autorità ha esaminato i rendiconti resi dal Commissario, riportando nei relativi verbali, in modo assai dettagliato, gli impegni assunti, le somme pagate ed i percettori delle stesse.

L'incarico di predisporre il Piano di sviluppo funzionale fu affidato alla società Idrotec s.r.l. di Milano che ha presentato il relativo elaborato nell'anno 2000.

Il piano di sviluppo prevede molteplici lavori di grande infrastutturazione. In particolare è previsto l'allargamento del canale, il completamento della banchina di alti fondali, la creazione della darsena peschereccia, la realizzazione di una barriera antivento e la costruzione di un pontile per l'attracco delle navi petroliere.

Il progetto elaborato dalla citata società è stato trasmesso nel corso dello stesso anno 2000 al Consiglio Superiore dei lavori pubblici per ottenerne il prescritto parere.

Tale Consesso ha chiesto ulteriori studi integrativi, affidati, nel corso dell'anno 2001, alla Società Sipim s.r.l. di Padova, in seguito a procedura ad evidenza pubblica.

7.4 Al termine del 2001 è stato approvato con delibera commissariale il programma triennale, per il 2002/2004, previsto dall'art.14, comma 1, della legge 11 febbraio 1994, n.109, delle opere da realizzare nell'ambito portuale.

Tale programma, in previsione dell'imminente approvazione del Piano regolatore ed in seguito alla recente costituzione degli organi ordinari di governo dell'Ente, potrà essere modificato per adeguarlo alle nuove realtà operative e gestionali.

8 – Attività

8.1 Organizzazione degli Uffici

Durante il periodo considerato dal presente referto, l'Autorità ha completato il reclutamento di tutto il personale previsto dalla pianta organica per le esigenze di funzionamento della segreteria tecnico-operativa.

L'incarico di Segretario generale è stato conferito al termine dell'anno 2002.

8.2 Attività promozionale

L'Autorità portuale di Gioia Tauro nel corso dell'anno 2000 ha curato la pubblicazione dell'"annuario 2000" (bilingue) che è stato spedito ai principali porti del mondo, nonché agli operatori locali.

La spesa per la pubblicazione è stata sostenuta dalle imprese operanti nel porto. L'iniziativa ha avuto lo scopo di stabilire più stretti contatti con gli operatori interessati.

L'Autorità ha inoltre provveduto nel corso del 2001 a creare un sito Internet (bilingue) del porto, il quale offre a chi ne ha interesse l'opportunità di accedere ad informazioni e dati aggiornati sull'andamento del traffico portuale.

Oltre alle suindicate iniziative, sono state organizzate visite ed incontri presso il porto di Autorità politiche nazionali ed estere.

8.3 Servizi generali e manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali

In seguito alla stipulazione della convenzione prevista dall'art. 6, comma 1, lettera b), della legge n. 84/1994, il Ministero dei LL.PP. (ora delle Infrastrutture e dei trasporti) ha concesso all'Autorità portuale di Gioia Tauro per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni del porto, un contributo di lire 1.160 milioni per ognuno degli esercizi 1998 e 1999 e di lire 1.680 milioni per ognuno degli esercizi 2000 e 2001.

In ottemperanza a formale richiesta del Ministero dei LL.PP. ora delle infrastrutture e dei trasporti, il Collegio dei revisori dei conti riporta in alcuni verbali e nelle relazioni ai conti consuntivi un prospetto contenente i dati relativi ai lavori di ordinaria o straordinaria manutenzione effettuati dall'Autorità utilizzando il contributo ministeriale di cui sopra.

Analogo prospetto è allegato alla relazione commissariale al conto consuntivo dell'esercizio 2000.

Dagli stessi atti emerge che l'affidamento alle ditte appaltatrici di alcuni lavori portuali è stato effettuato a cura del Genio Civile OO.MM. di Reggio Calabria in base ad apposite convenzioni precedentemente stipulate tra l'Autorità portuale e il detto organo tecnico. Tale organo provvede altresì alla direzione dei lavori e al collaudo delle opere realizzate.

8.4 Mutui posti a carico dello Stato e non ancora utilizzati

Oltre ai fondi provenienti dal contributo ministeriale di cui sopra, all'Autorità Portuale di Gioia Tauro, nel corso dell'anno 2000, è stato concesso il contributo previsto dalla legge n. 413/1998, posto interamente a carico dello Stato, dell'importo di lire 55,852 miliardi, per la realizzazione dei progetti individuati con il D.M. 27 ottobre 1999, nell'ambito del contratto d'area per Gioia Tauro, sottoscritto il 31 marzo 1999, per il quale era stato autorizzato il finanziamento di lire 57,8 miliardi.

La somma di lire 55,8 miliardi, ancorché indicata nel bilancio del 2000, è stata riscossa nel corso del 2001.

Dalla relazione al conto consuntivo dell'esercizio 2000, risulta che l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha stipulato apposita convenzione con il Genio Civile per le OO.MM. di Reggio Calabria per affidare al medesimo l'incarico di progettazione e di direzione dei lavori da realizzare con i medesimi fondi, depositati nel frattempo presso la Tesoreria provinciale dello Stato di Reggio Calabria.

I lavori sono stati affidati, a conclusione della gara tenuta con la procedura della licitazione privata, in data 25 ottobre 2001, come risulta dal verbale di consegna dei lavori stessi.

Sull'andamento dei lavori e sull'effettivo utilizzo delle risorse finanziarie in parola, sarà riferito nella prossima relazione trattandosi di fenomeni gestionali attinenti ad esercizi successivi a quelli in riferimento.

8.5 Privatizzazione delle operazioni portuali

Al termine del 2001, come risulta dalla relazione al conto consuntivo dello stesso esercizio, nel porto di Gioia Tauro operavano le seguenti imprese, autorizzate ai sensi dell'art. 16, comma 3 della legge n. 84/1994:

1. All Services soc. a r.l.
2. Soc Work Service s.r.l.
3. Medcenter Container Terminal s.p.a.
4. Ditta Prevarin Aldino
5. CO.ME.CA s.p.a.
6. Compagnia portuale di Crotone
7. BLG Logistic s.r.l. operazioni di movimentazione di autovetture

8.6 Concessioni demaniali

Al termine dell'anno 2001 risultavano assentite le concessioni del demanio marittimo a favore delle seguenti imprese:

1. Soc. Medcenter Container Terminal s.p.a.
2. Soc. petrolifera Gioia Tauro
3. Soc. Cementi Meridionali s.r.l.
4. soc. N.C.I.
5. Ditta M.C.T. s.pa.
6. Ditta Peverini A.
7. Corporazione Piloti dello Stretto
8. Ditta Fonaciari S.
9. Ditta Loicono C.
- 10 All Services C.S.C. a r.l.
11. Ditta Coast to coast
12. Ditta Bimarc frutta

Nel corso dello stesso anno, dopo apposita procedura concorsuale, è stato consentito alla società C.R.G.T. s.r.l., con sede legale a Gioia Tauro, di svolgere, ai sensi dell'art.6, comma 5, della legge n.84/1994, il servizio di ritiro e smaltimento dei rifiuti provenienti da bordo delle navi per il periodo agosto 2001-luglio 2003, dietro pagamento di un canone.

8.7 Movimento di merci e di navi

A) Nella tabella che segue sono indicati i dati relativi al movimento dei contenitori, sbarco ed imbarco, nel porto di Gioia Tauro negli anni che vanno dal 1997 al 2002.

Anno	Totale movimenti Sbarco+imbarco	Totale T.E.U (a)	Incremento o decremento in %
1997	981.882	1.448.531	
1998	1.423.172	2.093.669	+44,5
1999	1.487.558	2.202.951	+5,5
2000	1.758.301	2.652.701	+20,4
2001	1.653.761	2.488.332	-6,2
2002	1.923.714	2.954.571	+18,74

(a) Twenty Feet Equivalent Unit (TEU)

Nella tabella che segue sono indicati i dati concernenti le navi arrivate al Porto di Gioia Tauro dal 1997 al 2002.

Anno	N.navi arrivate	Incremento o decremento in %
1997	2.729	+105,0
1998	3.254	+19,2
1999	3.058	-6,0
2000	3.060	+0,1
2001	2.872	-6,1
2002	3.276	+14,0

Il movimento dei contenitori, nel periodo considerato dal presente referto, rappresenta quasi la totalità del traffico del porto di Gioia Tauro. Fino all'anno 2000 raggiungeva circa il 99% del traffico complessivo.

Dall'anno 2001 si sta verificando un sensibile incremento del traffico concernente altre categorie di merci.

Rispetto al 1997, il volume del traffico dei contenitori è aumentato secondo i dati del 31 dicembre 2002, di circa 103,97 per cento. Il totale dei movimenti, sbarco ed imbarco, si è incrementato durante lo stesso periodo del 95,92 per cento.

Anche il numero delle navi arrivate in porto durante lo stesso periodo ha registrato un incremento del 20 per cento.

L'entità del traffico, in termini di tonnellaggio, è notevolmente superiore ai limiti annui di 200.000 T.E.U. o di 3 milioni di tonnellate stabiliti dall'articolo 6, comma 4, della legge n. 84/1994 per il mantenimento dell'Autorità portuale.

9. - Rapporti con il Consorzio ASI

9.1 Il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale (A.S.I.)¹⁴ di Reggio Calabria, ente pubblico economico, composto dalla Camera di Commercio, dalla Provincia di Reggio Calabria, dai Comuni della stessa provincia, dall'ISVEIMER, dall'Associazione di operatori economici dell'area industriale di Reggio Calabria e da Istituti di credito del Meridione, dopo la realizzazione, in qualità di concessionario della Cassa per il Mezzogiorno, delle infrastrutture del porto di Gioia Tauro, ha curato la gestione del porto stesso fino all'intervento dell'Autorità portuale, istituita nel 1998.

In seguito al consolidamento delle funzioni dell'Autorità, il Consorzio ha perduto le sue competenze in ambito portuale. Sono rimaste tuttavia irrisolte questioni concernenti la proprietà di alcune aree confinanti con la circoscrizione territoriale dell'Autorità, genericamente delimitata con il decreto ministeriale del 4 agosto 1998, sulle quali il Consorzio, ritenendole di sua proprietà, ha continuato ad esercitare le sue competenze.

Il Consorzio ASI, avendo come scopo principale lo sviluppo dell'area industriale della zona dove è sorto il porto, continua a svolgere le sue funzioni istituzionali per conseguire gli obiettivi contenuti nel piano regolatore territoriale a suo tempo elaborato dal Consorzio stesso.

In tale posizione, oltre alle iniziative finalizzate allo sviluppo delle attività dell'interporto (commerciali, industriali, viabilità, ecc.) connesse con quelle del porto, il Consorzio, secondo quanto hanno più volte rappresentato i vertici dell'Autorità portuale, ha continuato a gestire opere ed infrastrutture insistenti su aree a suo tempo espropriate con onere a carico dello Stato, che, come tali, dovrebbero invece far parte del demanio marittimo.

La mancata disponibilità di tali opere da parte dell'Autorità ha costituito, secondo quanto hanno affermato i relativi organi di governo, un grave impedimento allo sviluppo delle attività del porto.

¹⁴ Istituito con il D.P.R. 9 luglio 1963, n.1016, ai sensi dell'art. 21 della legge 29 luglio 1957, n.634, modificato dalla legge 18 luglio 1959, n.555.

La questione potrà trovare adeguata soluzione soltanto dopo che sarà divenuta definitiva, la delimitazione dei confini delle aree demaniali marittime di cui al decreto ministeriale del 4 agosto 1998 destinate all'Autorità portuale.

9.2 Il Presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, con la nota protocollo n. 1903 del 24 marzo 2003, ha illustrato, con dovizia di argomenti basati su una dettagliata documentazione, le ragioni che, a suo avviso, militino per l'inserimento di tali aree nel demanio marittimo dello Stato.

Alla nota è allegato, in copia, il verbale della Commissione delimitatrice, prevista dall'articolo 58 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, riunitasi in data 12 febbraio 2002, presso la Capitaneria di porto del Compartimento marittimo di Gioia Tauro, per procedere, ai sensi dell'articolo 32 del codice della navigazione, alla individuazione dei confini del demanio marittimo di Gioia Tauro.

Dal verbale risultano acquisiti in merito gli avvisi delle Amministrazioni dello Stato centrali e periferiche competenti in materia, nonché il parere dell'Avvocatura distrettuale dello Stato. Dallo stesso documento risulta che le pretese del Consorzio sulle aree in contestazione sono state disattese in sede amministrativa.

In data 16 settembre 2002, come risulta dal relativo verbale, la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro ha consegnato al Presidente dell'Autorità le aree demaniali marittime come individuate nel verbale redatto dalla competente Commissione, con esclusione di quelle di interesse dello Stato, rimettendo all'Autorità il compito di acquisire direttamente "tutte le autorizzazioni/concessioni ove occorrenti, per l'utilizzazione delle aree consegnate". Il Consorzio ASI ha impugnato dinanzi all'Autorità giudiziaria l'atto di delimitazione di cui sopra.

Nella citata nota è evidenziato, tra l'altro, che il Consorzio ASI, anche dopo la costituzione dell'Autorità portuale, ha tratto benefici economici dalla gestione delle aree recentemente riconosciute, in sede amministrativa, appartenenti al demanio marittimo.

Al riguardo non può essere ignorato che a fronte della percezione degli introiti derivanti dalla gestione delle infrastrutture esistenti su tali aree il Consorzio ha dovuto sostenere i costi per la loro manutenzione. Peraltro, la complessità della questione e la natura pubblica del Consorzio hanno impedito alle Amministrazioni interessate di pervenire ad una rapida soluzione della questione stessa.

Non va dimenticato, infine, che il Consorzio ASI non persegue fini di lucro a favore degli aderenti,¹⁵ bensì fini di pubblico interesse come gli altri soggetti pubblici chiamati a contribuire alla soluzione della questione.

La Corte dei conti sollecita, tuttavia, una rapida definizione delle questioni suesposte, anche mediante l'intervento del Ministero vigilante.

¹⁵ L'articolo 3 del relativo statuto stabilisce fra l'altro, che il Consorzio "ha lo scopo di favorire il sorgere di nuove iniziative industriali nell'ambito del comprensorio....".

10- Gestione finanziaria

10.1 - Cenni sulla disciplina contabile.

Come già evidenziato dalla Corte in referti attinenti ad altre Autorità portuali, l'orientamento interpretativo della medesima in ordine al cennato art. 6, c. 3 della legge di riordino n. 84/1994 – concernente la disciplina della gestione patrimoniale e finanziaria delle autorità portuali – condiviso del Consiglio di Stato, è stato poi recepito in sede legislativa (art. 8 bis della L. n. 30/1998); la competenza all'emanazione del testo regolamentare spetta perciò alle singole Autorità portuali, mentre al ministero vigilante e a quello dell'economia e delle finanze compete l'approvazione.

L'Autorità portuale di Gioia Tauro in data 2 dicembre 1998 ha deliberato il regolamento di contabilità che ha riportato l'approvazione interministeriale, con la raccomandazione per l'Autorità di istituire il Servizio di controllo interno.

L'art. 1, comma 3, del regolamento proclama che l'Autorità si uniforma non solo ai principi di cui alla legge n. 241/1990, ma anche "alla legge 3 aprile 1997, n. 94 (riguardante la riforma del bilancio dello Stato) e successivi provvedimenti d'attuazione".

Tale norma, si configura solo "di principio" perché nel testo non è contenuto alcun dato normativo conseguente, in analogia alla disciplina legislativa riformatrice del bilancio dello Stato.

D'altra parte, l'Autorità, da parte sua, non ha dato successivamente alcuna concreta attuazione della cennata norma di principio.

Per uniformarsi ai principi della cennata legge n. 94/1997 e successivi decreti attuativi il testo regolamentare avrebbe dovuto essere integrato con l'inserimento in esso di quegli elementi essenziali riconducibili al sistema di contabilità economica fondato su rilevazioni analitiche per centri di costo.

Peraltro, l'integrazione regolamentare necessitata dalla cennata norma di principio contenuta nel testo di contabilità non è risultata attuata neppure dopo che con l'art. 1, c. 3 della sopravvenuta legge 25 giugno 1999, n. 208, è stato fatto obbligo agli enti ed organismi pubblici di adeguare entro il 30 giugno 2000 il sistema di contabilità e i relativi bilanci

ai principi contenuti nella citata legge n. 94/1997.

In base a questi ultimi – ricavabili dall’art. 5 della medesima – in particolare, necessita infatti prevedere in sede regolamentare le unità previsionali di base e il responsabile di ciascuna di esse “in modo certo” con riferimento ad aree omogenee di attività nelle quali si articolano le competenze dell’A.P.; identificare i centri di responsabilità amministrativa e in particolare i centri di costo cui ricollegare la ripartizione delle risorse per funzioni – obiettivo; disporre la evidenziazione delle entrate realizzate e dei risultati conseguiti in relazione, tra l’altro, agli indicatori di efficacia ed efficienza ed escludere il criterio della spesa storica incrementale in sede di formazione del bilancio di previsione.

In sostanza nel regolamento devono essere previste modalità idonee a consentire la necessaria armonizzazione della contabilità dell’Autorità portuale con il bilancio dello Stato, in coerenza con i criteri di contabilità nazionale adottati in sede comunitaria (ed esplicitati con atto di indirizzo e coordinamento adottato a termini dell’art. 8 della legge n. 59/1997); a tal riguardo una valida guida per l’Autorità è contenuta nella specifica circolare 11 dicembre 2000, n. 39, emanata dal Ministero del tesoro (cfr. S.O. G.U. n. 32 dell’8 febbraio 2001) per agevolare l’attuazione da parte dei vari enti della disposizione recata dal citato art. 1, c. 3 della legge n. 208/1999.

Occorre in definitiva che siano previsti idonei meccanismi che valgano a consentire, grazie alla stessa contabilità dell’Autorità, la conoscenza della realtà in cui si esplica l’azione dell’Autorità medesima e la verifica della qualità dei servizi resi e dei risultati conseguiti e cioè dell’efficacia, dell’efficienza e dell’economicità dell’azione amministrativa ai fini dell’ottimizzazione del rapporto costi-risultati.

Nello stesso regolamento di contabilità dovrebbero essere contenuti gli essenziali riferimenti ai controlli interni, da disciplinare puntualmente in sede di regolamento di organizzazione, onde recepire le indicazioni contenute nel D.Lvo n. 286/1999 in tema di controllo di gestione, di controllo strategico, come raccomandati dall’Amministrazione vigilante.

La vigente normativa contabile datasi dall’Autorità con l’approvazione delle competenti Amministrazioni dello Stato sostanzialmente riproduce la

disciplina contenuta nel DPR n. 696 del 1979, relativa alla contabilità del parastato, salvo talune specifiche innovazioni.

Tale disciplina è stata abrogata dal recente D.P.R. 27 febbraio 2003, n. 77, che ha recato una nuova regolamentazione coerente con la citata legge n.208/1999.

La relazione dell'Ente e la nota integrativa al conto consuntivo contengono soltanto schematiche notizie di natura meramente contabile.

Non contengono notizie attinenti ai fatti che riguardano la gestione finanziaria nel suo complesso, l'andamento delle attività portuali e le iniziative in merito assunte dall'Autorità.

Alcune importanti notizie sono invece riportate nei verbali del Collegio dei revisori dei conti.

10.1.2 - Riscontro dei dati di bilancio da parte del Collegio dei revisori dei conti

In merito ai documenti contabili in esame, il Collegio dei revisori dei conti ha certificato la concordanza dei dati di bilancio con quelli risultanti dalle scritture contabili, anche sulla base di periodiche verifiche e controlli effettuati in corso di gestione. Il medesimo Collegio ha sempre espresso parere favorevole alle variazioni di bilancio.

Va segnalato, inoltre, che l'Autorità portuale di Gioia Tauro è assoggettata alle disposizioni sulla Tesoreria unica di cui alla legge 29 ottobre 1984 n. 720, e successive integrazioni.

Ai sensi dell'art.14 del regolamento, tutte le entrate dell'Autorità confluiscono in conti fruttiferi accesi presso l'istituto di credito che gestisce il servizio di Cassa, ad eccezione dei contributi provenienti dal settore pubblico che affluiscono sul conto infruttifero acceso presso la tesoreria dello Stato.

10.1.3 - Date di approvazione dei bilanci

Nel prospetto che segue sono indicate le date dei provvedimenti di approvazione del bilancio preventivo e del conto consuntivo relativi a

Scostamenti tra: Previsioni definitive ed accertamenti

(in milioni di lire)

	1998	1999	2000	2001
Previsione definitive	1.691,5	2.652,9	60.927,3	8.309,0
Accertamenti	1.780,4	2.961,3	60.883,8	7.944,2
Differenza	88,9	308,4	- 43,5	- 364,8

Scostamenti tra Previsioni definitive ed impegni

(in milioni di lire)

	1998	1999	2000	2001
Previsione definitive	1.380,2	2.641,6	60.426,1	7.646,7
Impegni	1.347,2	2.225,6	59.900,6	6.659,7
Differenza	-33,0	-416	-525,5	987,0

10.1.5 - I dati più significativi della gestione finanziaria

Prima di procedere all'analisi, per ciascun esercizio, delle situazioni finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, si ritiene opportuno esporre nel prospetto che segue i valori contabili più significativi emergenti dai consuntivi degli esercizi oggetto del presente referto.

in milioni di lire

Descrizione	1998	1999	2000	2001
<u>Avanzo o disavanzo</u>				
a) finanziario	+433,1	+735,7	+983,2	+1.284,5
b) d'amministrazione	+433,1	+1.169,4	+2.152,5	+3.437,1
c) economico	+476,1	+803,8	+955,4	+1.253,1
Patrimonio netto	476,1	1.279,4	2.234,8	3.487,9
Residui attivi	1.771,2	1.704,9	57.551,0	4.957,4
Residui passivi	1.347,2	2.078,7	59.543,1	60.367,8

Nei prospetti che seguono sono indicati il risultato finanziario di competenza e i dati aggregati del rendiconto stesso.

ciascun esercizio in esame da parte del Comitato portuale e delle Amministrazioni vigilanti.

Bilanci preventivi

Esercizio	Commissario straordinario	Min.delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ministero Economia e finanze
1998 *			
1999	31-12-98	1-4-98	15-4-98
2000	4-11-99	24-2-00	8-2-00
2001	2-11-00	24-2-00	8-2-00

* (L'Ente è stato assoggettato il 3 agosto 1999)

Conti consuntivi

Esercizio	Commissario straordinario	Min.delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ministero Economia e finanze
1998	21-5-99	20-7-99	13-7-99
1999	17-5-00	3-6-2000	26-6-2000
2000	13-7-01	4-8-01	20-8-01
2001	3-5-02	29-7-02	17-02-03

16

Per quanto attiene ai tempi di esercizio del potere di vigilanza in materia di bilanci, si fa presente che, ai sensi dell'art.12, comma 4, della legge n.84/1994, qualora l'approvazione non intervenga "entro quarantacinque giorni dalla data di ricevimento delle delibere, esse sono esecutive".

10.1.4 - Gli scostamenti

Rispetto alle previsioni definitive gli scostamenti degli accertamenti e impegni sono evidenziati nei due prospetti che seguono:

¹⁶ Per quanto concerne il conto consuntivo relativo all'esercizio 2000 si ritiene necessario precisare che tale documento contabile è stato rielaborato dall'Ente poiché il Ministero delle infrastrutture e trasporti aveva rilevato l'appostazione impropria fra le spese correnti dell'importo di lire 55.851 milioni relativo al finanziamento statale di opere portuali di grande infrastrutturazione.