

Tali iniziative sono proseguite e per il 2001 si segnalano le visite dell'Ambasciatore dell'Indonesia e della Thailandia, dell'addetto commerciale del Principe Saudita, nonché il viaggio a Rjad.

Sono poi proseguite iniziative concrete volte ad intensificare i contatti con i responsabili di strutture portuali dell'area dei Balcani e con Enti ed operatori coinvolti nel progetto del Corridoio 8 (paesi dell'Est Europa).

2.2. Il piano regolatore portuale

Il Piano Regolatore del Porto di Brindisi è stato approvato con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici del 21-10 - 1975.

E' uno strumento ormai inadeguato rispetto sia allo sviluppo dei traffici che alle potenzialità del porto stesso.

In quest'ottica di recupero di competitività ed efficienza si è dato avvio all'elaborazione del nuovo Piano Regolatore.

Con delibera del Comitato Portuale del 4-10-1999 è stata approvata all'unanimità la proposta del Presidente che prevede il ricorso all'Ufficio del Genio Civile O.O.M.M. di Bari per la stesura del nuovo piano, impegnando nel Cap. 42 "spese per consulenze, studi, progettazione, ed analoghe prestazioni professionali" del bilancio di previsione esercizio 1999, la spesa preventiva forfetaria di Lit. 50 milioni.

Come si è rilevato dal precedente referto, considerata la dotazione organica dell'Ente, soprattutto in rapporto alle qualificazioni professionali disponibili (15 unità di cui sette con qualifica inferiore alla quarta), appare giustificato che l'attività di progettazione sia affidata all'esterno.

Nella citata delibera tuttavia viene messo in rilievo come la scelta di un incarico ad hoc -sia pure esterno (Ufficio del Genio Civile O.O.M.M.), anziché l'indizione di una gara internazionale d'appalto, presenta alcuni vantaggi, sia in termini finanziari (di minor costo), sia in termini di presenza attiva e diretta nella scelta delle strategie e del controllo continuo delle fasi di elaborazione.

Nel giugno 2002 è stata approvata dal Comitato una variante al piano regolatore, la quale, sottoposta al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, è stata definitivamente approvata alla fine del 2002.

Va da sé l'importanza che il Piano riveste per la città e soprattutto il Porto.

E' la stessa legge 84 del 94 che lo definisce "piano di destinazione d'uso dell'ambito portuale e di regolazione delle aree ivi comprese" e quindi strumento di raccordo tra pianificazione portuale e pianificazione urbanistica e territoriale (tanto che l'adozione è prevista da parte del Comitato d'intesa con il Comune cui segue l'approvazione da parte della Regione).

L'Autorità attribuisce all'iniziativa in questione grande rilievo nel quadro più generale di tutta l'attività.

3. L'aspetto operativo

3.1. La successione nei rapporti: il problema dello scorporo.

Il Ministero dei Trasporti aveva definito l'estensione della circoscrizione assoggettata all'Autorità Portuale con D.M. 6-4-1994 in cui viene stabilito che l'ambito circoscrizionale della stessa Autorità è costituito dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di coste che va dalla radice di Bocca di Puglia fino a Capo Bianco.

Questa delimitazione non aveva avuto applicazione, fino all'intervento del Protocollo d'Intesa in data 18-1-2000, tra il preesistente Consorzio del Porto e dell'area di sviluppo industriale di Brindisi, (costituito con Decreto del Prefetto della Provincia di Brindisi in data 20-12-1949); Consorzio destinato, a seguito dell'entrata in vigore della L. 28-1-1994 n°84, art. 2 comma 1, ad estinguersi per effetto dell'obbligo imposto ai commissari di tali Enti di procedere alla dismissione dei beni e delle attività produttive. Successivamente a tale data le Autorità portuali erano subentrate alle predette organizzazioni portuali nella proprietà e nel possesso dei beni in precedenza non trasferiti, ed in tutti i rapporti in corso.

Il problema dello scorporo, che ha condizionato la fase di avvio dell'Autorità portuale determinando una situazione d'incertezza persistente, è oggi in via di definizione.

E' stato finalmente raggiunto un accordo - con l'adozione di un Protocollo d'intesa in data 18-1-2000 - tra l'Autorità Portuale ed il Consorzio per l'utilizzazione delle aree portuali che sono strettamente funzionali all'operatività delle banchine ed alla possibilità di sviluppo delle attività e dei traffici portuali.

L'aver definito un "modus agendi" con il Consorzio ha permesso di delimitare le aree di Costa Morena da mettere a disposizione per realizzare terminal containers che rappresentano - a detta degli esperti del settore - il fattore più significativo per le strategie di sviluppo del traffico commerciale e di inserimento del porto di Brindisi nelle grandi rotte dei traffici commerciali internazionali.

Con lo stesso Consorzio si è convenuto altresì sull'utilità di affidare al giudice ordinario la definizione dei rapporti patrimoniali oggetto dell'attività di scorporo che "nonostante gli impegni profusi non ha trovato soluzioni credibili a breve " (vedi relazione annuale e finanziaria 1999).

Ad ogni modo come si rileva dalla citata relazione annuale predisposta dall'Autorità, questa soluzione parziale privilegia pur sempre la strada dell'accordo e dell'intesa con tutti i soggetti coinvolti e consente finalmente l'utilizzazione di aree strettamente funzionali alla operatività delle banchine.

Il Comitato Portuale ha all'uopo proceduto ad individuare e circoscrivere le aree di Costa Morena da assegnare al terminalista che le avesse eventualmente richieste per la realizzazione dei terminal containers di cui si è detto.

L'autorità ha quindi operato procedendo ad inserire sui quotidiani un avviso di preinformazione - ricerca di mercato - mettendo a disposizione di operatori interessati al bacino di Brindisi le disponibilità delle aree predette e delle gru.

In data 14-12-1999 la B.T.I.spa Brindisi - Brindisi Terminal Italia - (società il cui capitale è sottoscritto al 40% da "Malta Freeport" di Malta, al 20% dal Comune di Brindisi ed il restante 40% dal gruppo Papalini di Prato), ha risposto all'avviso di preinformazione per ottenere la concessione per 30 anni delle aree individuate e destinate dalla delibera del Comitato Portuale.

I responsabili dell'Autorità Portuale ritengono che l'inizio della privatizzazione delle operazioni portuali - che comunque non riguarda quelle a disposizione del traffico traghetti e Ro-Ro- è destinata a svilupparsi ulteriormente.

Altre imprese portuali hanno già presentato istanza per ottenere la concessione delle banchine ai sensi dell'art.18 della legge 84/94 (Enel. S.p.a. e Coper oil s.r.l.).

In merito alla suddetta problematica, si menziona la recente legge regionale n. 2 del 31 gennaio 2003, che disciplina l'esercizio delle funzioni e le modalità organizzative relative agli interventi di sviluppo economico, alle attività produttive, alle aree industriali e a quelle ecologicamente attrezzate.

Tale legge prevede l'attribuzione delle predette funzioni ai Comuni (art.2) nonché la soppressione e liquidazione, da parte della giunta regionale, con apposito atto deliberativo, dei consorzi per lo sviluppo industriale e per i servizi reali alle imprese presenti sul territorio regionale (art.9).

Per la soppressione dei Consorzi la suddetta legge prevede l'affidamento dei poteri propri di commissario liquidatore al Commissario regionale, nominato ai sensi dell'art. 7 comma 2.

Il Commissario regionale, investito dei poteri di commissario liquidatore, provvede ad elaborare ed approvare il piano di liquidazione assicurando, tra l'altro, la gestione

ordinaria e manutentiva del patrimonio immobiliare dell'ente, direttamente impiegato per l'espletamento dell'attività amministrativa di liquidazione.

3.2. Operazioni rilevanti

Altro fatto di grande rilevanza sempre relativo alla gestione 1999 è il progetto di realizzare un "distripark" (area di consolidamento, trasformazione e distribuzione a servizio delle multinazionali industriali e commerciali).

Nella relazione annuale vengono chiarite le finalità di tale progetto lì dove si specifica che un "distripark" collegato ad un terminal contenitori costituisce una piattaforma logistica .

Le previsioni in merito sono nel senso che una la scelta di questo tipo dovrebbe produrre opportunità di crescita e di sviluppo tenuto conto della posizione geografica felice, specificità dei luoghi, di infrastrutture aeroportuali....

Queste strutture presenti nel Nord-Europa, sempre secondo gli esperti del settore, offrono uno scenario di potenzialità enormi per il porto, perché il mutato scenario dello "shipping" internazionale richiede disponibilità di accosti con fondali elevati ed aree estese a servizio del sistema.

Sempre in questa prospettiva si colloca la decisione di fare degli attracchi di S. Apollinare un terminale del traffico traghetti, legata "organicamente" allo spostamento dei depositi POL (serbatoi per i combustibili della Marina Militare) riqualificando il tratto del Levante e realizzando così un ampio circuito doganale.

Al riguardo è stato sottoscritto un accordo di programma con la Marina Militare, il Comune, la regione Puglia, la Provincia di Brindisi ed i Ministeri dei Lavori Pubblici, Trasporti, Finanze, Ambiente.

3.3. Servizi di interesse generale

Per quanto concerne la gestione dei servizi di interesse generale, anche nel 2001 si è proceduto all'espletamento delle gare per i servizi di manutenzione ordinaria e dell'impianto elettrico, pulizia degli ambiti portuali ed immobili demaniali, gestione dell'impianto idrico del porto (aggiudicati nell'ottobre 2001).

3.4. Movimentazione merci e passeggeri

Il 2001, per il porto di Brindisi, relativamente all'andamento generale dei traffici (tab. n. 3 e n. 4), ha segnato un arretramento di quello passeggeri e veicoli (T.I.R. e auto) pari al 10% rispetto al 2000, mentre si è potuto registrare un incremento di rilievo del traffico di merci sia solide alla rinfusa (principalmente carbone e gesso) che liquide (incluso il gas) pari a quasi il 20% in più rispetto all'anno 2000. Il decremento del traffico passeggeri è da connettersi, oltre che alla sempre più forte concorrenza degli altri porti adriatici (Venezia, Ancona, Bari) anche ad una sostanzialmente ristabilita situazione di normalità geopolitica dell'area dei Paesi della ex Jugoslavia che ha indotto parte dei passeggeri e dei veicoli pesanti a ripercorrere su ruota la via per la Grecia e la Turchia.

L'andamento generale dei traffico merci e passeggeri è dimostrativo del potenziamento dell'Autorità portuale di Brindisi nella nuova prospettiva dei traffici marittimi mondiali, come area logistica terminale dell'Adriatico meridionale, per una logica e funzionale penetrazione nei Balcani e verso il Mar Nero.

Tabella n.3

MERCI SBARcate ED IMBARcate NEGLI ANNI 1997-2001

		(in tonnellate)				
M E R C I		1997	1998	1999	2000	2001
a) IN ARRIVO						
Olio combustibile		2.339.045	2.100.095	2.148.451	6	1.918.438
Merci secche		119.106	126.121	221.772	153.246	146.143
Gas liquefatto		559.682	590.845	785.526	558.198	550.268
Nafta gasolio benzine		1.161.866	1.047.765	843.749	1.228.811	1.305.102
Vino		0	0	0	0	0
Carbone		1.395.391	1.629.467	1.784.209	2.530.818	4.073.493
Container teu (*)		54	715	2.178	3.409	3.381
TOTALE a)		5.575.144	5.495.008	5.785.885	4.474.488	7.996.825
b) IN PARTENZA						
Olio combustibile		0	0	25.000	0	0
		19.604	216.299	58.031	128.788	129.826
Gas liquefatto		315.048	207.480	227.714	208.666	166.638
Nafta gasolio benzina		229.700	248.204	250.216	364.081	311.221
Vino		141.753	277.368	24.941	80.166	11.363
Carbone		0	0	0	0	0
Container teu		2	487	2.632	3.513	3.065
TOTALE b)		706.107	949.838	588.534	785.214	622.113
TOTALE a) + b)		6.281.251	6.444.846	6.374.419	5.259.702	8.618.938

(*) misura internazionale riferita ai containers da 20 pollici

TRAFFICO PASSEGGERI TIR ED AUTOVEICOLI								Tab. n. 4
ANNO	PAX IMB	PAX SBAR	TIR IMB	TIR SBAR	AUTOV IMB	AUTO SBAR	NAVI ARRIV	NAVI PART
1997	527159	508563	48905	49980	91090	83706	4030	4042
1998	493757	489126	42712	41982	85126	79603	4242	4239
1999	483188	488106	49313	43315	93565	84114	4251	4252
2000	489816	503062	50137	43396	92356	88617	4170	4172
2001	445348	444292	40082	36640	83729	82939	3229	3231

4. Manutenzione ordinaria e straordinaria

Coerentemente alle previsioni del Piano Operativo Triennale l'attività dell'Autorità si è sviluppata essenzialmente per il compimento di un ambizioso programma di potenziamento strutturale.

Gli interventi posti in essere dall'Autorità nell'ambito del suddetto programma dovrebbero favorire:

- l'incremento del potenziale operativo, con riferimento al traffico containerizzato, in seguito alla realizzazione della banchina di Costa Morena Ovest;
- lo spostamento del deposito POL della Marina Militare dall'attuale insediamento alla nuova banchina di Capo Bianco con la possibilità di procedere alla bonifica della stessa a servizio delle attività portuali;
- la delimitazione delle aree portuali nella prospettiva di collegamento delle tre zone (Stazione Marittima e Traghetti – S. Apollinare – Costa Morena) nelle quali si articola attualmente il porto.

5. Gestione del demanio marittimo

A seguito dell'assunzione dell'ulteriore unità operativa, l'ufficio del demanio ha provveduto alla regolarizzazione amministrativa di tutte le licenze di concessione scadute al 31.12.1997, attivando al tempo stesso le iniziative del caso nei confronti delle situazioni anomale ereditate dalla autorità al momento della sua costituzione.

L'importo complessivo dei canoni relativi alle concessioni per l'anno 2001 è stato di L.2.260.033.835, con un aumento rispetto all'anno precedente di circa il 75%.

PARTE SECONDA

LA CONTABILITA' DELL' ENTE

6. La gestione finanziaria e contabile

6.1. Regolamento di amministrazione e contabilità

Ai sensi dell'art. 6, comma 3, della legge di riforma, la gestione patrimoniale e finanziaria delle Autorità portuali è disciplinata da un proprio regolamento di contabilità, deliberato dal Comitato Portuale ed approvato dal Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero del Tesoro.

Il Regolamento suddetto è stato approvato con Decreto Commissariale n.º 68 dell' 8 - 5- 1998 ed è stato inviato al Ministero dei trasporti e della navigazione ed al Ministero del tesoro per la prescritta approvazione.

Con nota del 30 ottobre 1998 n.º 5191343 il Ministero dei trasporti ha comunicato l'approvazione, di concerto con il Ministero del Tesoro, del Regolamento di contabilità, condizionatamente all'inserimento nel testo di determinate modifiche ed integrazioni.

Tali modifiche ed integrazioni sono state recepite in un nuovo testo elaborato dall'Autorità portuale ed approvato dal Comitato Portuale con delibera n.º 15 del 4 - 10- 1999.

6.2. I documenti della contabilità finanziaria

Quanto ai tempi previsti dal d.P.R. n. 696/1979 e dal regolamento come sopra menzionato, per la deliberazione dei bilanci (tab. n. 5) si evidenzia il superamento di essi - quanto ai consuntivi - per gli esercizi 2000 e 2001, mentre per gli esercizi 1998 e 1999 non sono stati riscontrati ritardi.

Va invece sottolineato il costante e reiterato ritardo per tutti i preventivi.

I bilanci degli esercizi in esame contemplano, tra le entrate correnti, i trasferimenti da parte dello Stato (Ministero dell'Interno), quale contributo annuo per effetto del trasferimento di una unità lavorativa dall'ex Consorzio all'Autorità, nonché la devoluzione della tassa portuale sulle merci sbarcate ed imbarcate.

Le altre entrate correnti sono costituite prevalentemente dal traffico merci, dal traffico passeggeri e dal traffico Tir ed autoveicoli.

Tra le entrate in conto capitale figurano il contributo per opere portuali da parte dei Ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti (opere di disinquinamento, bonifica ed escavazione) nonché quello del Ministero dei Lavori Pubblici per la manutenzione straordinaria delle parti comuni negli impianti portuali.

Le spese correnti contemplano le spese per gli Organi dell'ente, nonché quelle per il personale dipendente.

Le restanti spese correnti riguardano l'acquisto di beni di consumo e servizi, le borse di studio per attività portuali, le commissioni bancarie, quelle per oneri tributari nonché per liquidazione fatture e fornitura acqua banchine di Costa Morena e Terrare.

Le spese in conto capitale riguardano la realizzazione dei progetti finanziati dal Ministero dell'Ambiente e dei Trasporti per quanto concerne la categoria 1°(acquisizione di immobili ed opere portuali), ed inoltre la manutenzione straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale (capitolo 90 che contiene lo stanziamento del Ministero dei Lavori Pubblici), nonché le immobilizzazioni tecniche e la sottoscrizione di quote del capitale di società , previa verifica da parte dei Revisori dei conti sulla possibilità di adesione o meno dell'Autorità all'iniziativa.

Va rilevata l'impropria inclusione, nel comparto in conto capitale, delle entrate e delle spese per i beni dei quali l'Autorità non è titolare del diritto di proprietà che accrescono fittiziamente le dimensioni della gestione e vanno incluse tra partite di giro.

TABELLA n.5

DELIBERE DI BILANCIO

ANNO	BILANCIO PREVENTIVO	BILANCIO CONSUNTIVO
1997	11/06/97	08/05/98
1998	18/11/97	29/04/99
1999	24/02/99	28/04/00
2000	17/12/99	25/05/01
2001	19/12/00	24/06/02

6.3 Gli scostamenti

Nella tab. n. 6 si confrontano, per ciascun esercizio finanziario in considerazione, le previsioni finali con i dati di bilancio.

Come si evince altresì dalla nota in calce alla predetta tabella (indice di scostamento) si evidenzia, per ciascun esercizio finanziario in esame, la non coincidenza tra previsioni definitive e dati di consuntivo, sia per gli accertamenti che per gli impegni, e pertanto, una non adeguata capacità dell'Ente di impostare i propri programmi previsionali in linea con la reale capacità di acquisizione delle risorse e di spesa.

A tal proposito si rileva che nell'esercizio 1999 gli impegni hanno registrato mediamente un decremento del 20% rispetto alle previsioni definitive e che, in particolare, quelle delle stanziamenti degli emolumenti fissi al personale risultano del 25%.

Tale ultima problematica è correlata alla questione del potenziamento delle strutture operative: in tale ottica l'Autorità aveva commisurato le autorizzazioni di spesa del capitolo riferito al personale all'assunzione di n. 4 unità, concretizzatasi, invece, solo per una di questa a far data novembre 1999.

Da quanto suesposto si rileva l'esigenza, per detto Ente, di provvedere per il futuro ad un più accurato quadro di riferimento previsionale, con particolare riferimento alle entrate correnti, in quanto risorse proprie dell'autorità, nonché in riferimento ai minori impegni, atteso che gli stessi, più che costituire economie di gestione, rappresenterebbero in taluni casi, iniziative previste e solo parzialmente concretizzate.

TABELLA n. 6

SCOSTAMENTI TRA:
PREVISIONI DEFINITIVE ED ACCERTAMENTI

(in milioni di lire)					
	1997	1998	1999	2000	2001
Accertamenti (a)	8.304	48.473	25.917	54.587	51.433
Previsioni definitive (b)	9.161	49.882	27.841	56.657	55.439
Differenze	-857	-1.409	-1.924	-2.070	-4.006
(1) - Indice di scostamento (a/b)	0,91	0,97	0,93	0,96	0,93
di cui : partite correnti	5.153	5.268	5.061	6.245	7.212
movimenti in conto capitale	2.478	38.133	19.433	46.632	42.347
partite di giro	671	5.072	1.188	1.616	1.857

SCOSTAMENTI TRA :
PREVISIONI DEFINITIVE ED IMPEGNI

(in milioni di lire)					
	1997	1998	1999	2000	2001
Impegni (a)	6.217	47.671	25.983	53.675	52.726
Previsioni definitive (b)	10.645	50.593	29.534	57.789	55.079
Differenze	-4.428	-2.922	-3.551	-4.114	-2.353
(1) - Indice di scostamento (a/b)	0,58	0,94	0,88	0,93	0,96
di cui: partite correnti	3020	3897	4675	5449	6.801
movimenti in conto capitale	2523	38632	19889	46589	44.051
partite di giro	671	5072	1188	1616	1.857

(1) L'indice di scostamento è ottimale in prossimità di 1, che esprime coincidenza tra previsioni e accertamenti/impegni

7. I Risultati gestionali

7.1. Situazione finanziaria

Nella tabella n. 7 è indicata la consistenza, in percentuale, di ciascun titolo del rendiconto finanziario.

I risultati della gestione di competenza (tab. n. 7 e n. 8) evidenziano per gli esercizi 1999 e 2001 un disavanzo finanziario di competenza (rispettivamente 67 e 1293 milioni di lire circa), mentre i risultati delle gestioni 1998 e 2000 - sono positivi.

I disavanzi di competenza dei predetti esercizi finanziari 1999 e 2001 sono stati coperti entrambi con un prelevamento di pari importo dall'avanzo di amministrazione pregresso.

Dell'esercizio 1998 si evidenziano le entrate per trasferimenti correnti e per proventi per la vendita dei beni e prestazioni di servizi, che ammontano a £ 5.267.208.320 che coprono ampiamente le spese correnti di £. 3.897.438.740 e che hanno contribuito, prevalentemente, all'avanzo finanziario di competenza al 31 - 12 - 1998.

Tra le entrate derivanti dalle somme in conto capitale, relative all'esercizio 1998, si segnala quella di £. 36.000.000.000 connessa alla delibera CIPE del 29 agosto 1997, riportata anche tra le uscite per un pari importo (capitolo 84) per il completamento dei lavori di Costa Morena est, la realizzazione dei nuovi piazzali e dragaggio fondali per nuovi acconti operativi.

Detto contributo ha notevolmente influito sulle risultanze finanziarie dell'Ente nel periodo in considerazione.

Il totale delle entrate, infatti, per l'esercizio 1998, risulta notevolmente aumentato (48 miliardi circa), rispetto a quello relativo all'esercizio 1997 (8 miliardi circa), così pure il totale delle uscite, che ammontano, per l'esercizio 1998 a 47 miliardi circa, mentre nell'esercizio 1997 le spese sono pari ad appena 6 miliardi di lire, circa.

L'andamento delle entrate e delle uscite nei successivi esercizi finanziari è tuttavia altalenante: l'esercizio finanziario 1999 presenta una diminuzione sia degli accertamenti che degli impegni, mentre si assiste ad un nuovo incremento delle entrate e delle uscite negli esercizi 2000 e 2001.

Determinanti in tal senso il titolo IV delle entrate ed il titolo II delle uscite (rispettivamente per il 2000 accertate in 46632 e impegnate per 46589 milioni di lire, per il 2001 accertate in 42347 e impegnate per 44051 milioni di lire), per

somme erogate dal Ministero dei Lavori Pubblici per la manutenzione straordinaria delle parti comuni e che andavano iscritte tra le partite di giro.

Le succitate somme, peraltro, trovano contropartita nel cap. 90 delle uscite del 2001 per gli interventi specificati nella relazione illustrativa del al conto consuntivo 2000, atteso che la contribuzione è stata incamerata con reversale n. 43.02.2001.

Con riferimento all'esercizio 2001, il totale delle entrate - senza le partite di giro - risulta indicativo di una crescita, rispetto al totale delle uscite, contenuta ma costante.

Le entrate, infatti, senza le partite di giro, ammontano a L. 49.577.536.534. Dette entrate, rispetto alle previsioni definitive, registrano un minore accertamento di L. 2.200.065.380 (2.666.915.020 - 466.849.640) essenzialmente dovuto al miglior andamento della devoluzione della tassa sulle merci imbarcate e sbarcate (Titolo £. 299.944.670) e taluni canoni concessori (Titolo II cat. 2° £ 166.904.970). A fronte di detto andamento positivo, si registra anche un decremento riferito alle risorse proprie dell'Ente (proventi delle imprese private legate alle merci e passeggeri, proventi per servizio traffico automezzi, magazzini, spazi, canoni, demaniali, recuperi e rimborsi diversi).

Quanto alle uscite anche queste realizzano un totale - al netto delle partite di giro - inferiore alle previsioni definitive.

Nel titolo I si sono verificate anticipazioni di spesa per accedere ai finanziamenti di opere infrastrutturali, non pervenute alla fase di aggiudicazione.

Altri decrementi significativi hanno riguardato gli oneri per lo straordinario del personale, gli emolumenti per il personale non dipendente, minori spese per il materiale di consumo, materiale economato, spese postali, pubblicità, promozionali, oneri tributari, restituzioni e rimborsi diversi.

Per il titolo II si tratta di acquisizione di immobilizzazioni tecniche e per indennità di anzianità, polizze TFR (non richieste).

Per il titolo III la causa è da individuarsi nelle minori aggiudicazioni dei contratti infrastrutturali.