

un'autonomia finanziaria comunque molto elevata:

b) indice di velocità di pagamento delle spese correnti deriva dal rapporto tra le spese correnti di competenza e il relativo impegno:

1995	$\frac{255}{397} = 0,64$	1996	$\frac{897}{1.396} = 0,64$	1997	$\frac{1.914}{6.114} = 0,31$
------	--------------------------	------	----------------------------	------	------------------------------

L'indice dimostra una certa difficoltà nella gestione delle spese correnti dovuta alla carenza organizzativa iniziale in cui ha versato l'Autorità portuale.

c) indice di velocità di riscossione delle entrate correnti (considerando le entrate per tasse portuali come trasferimenti correnti):

riscossioni correnti di competenza

accertamenti correnti di competenza:

1995	$\frac{374}{797} = 0,47$	1996	$\frac{703}{3.007} = 0,23$	1997	$\frac{913}{4.787} = 0,19$
------	--------------------------	------	----------------------------	------	----------------------------

Gli indici dimostrano una velocità di riscossione ridotta derivante dal ritardo con cui il Ministero dei LL.PP. versa all'Autorità portuale i fondi per la manutenzione portuale.

d) indice di velocità di riscossione delle entrate proprie:

riscossioni entrate proprie

accertamenti entrate proprie:

1995	$\frac{868 + 374}{958 + 466} = \frac{1242}{1424} = 0,87$	1996	$\frac{804 + 656}{864 + 761} = \frac{1460}{1625} = 0,90$	1997	$\frac{824 + 686}{870 + 737} = \frac{1510}{1607} = 0,94$
------	--	------	--	------	--

Come entrate proprie sono stati considerati i proventi per tasse portuali ed i proventi per canoni demaniali o autorizzativi di attività portuali.

L'indice di velocità di riscossione è elevato e dimostra una notevole efficienza dell'Autorità portuale nella cura della riscossione delle entrate proprie.

e) indice della capacità di entrata:

totale riscossioni (competenza e residui)

massa riscuotibile (accertamenti di competenza + residui iniziali):

1995	$\frac{1248}{1762} = 0,71$	1996	$\frac{1604 + 514}{3968 + 514} = \frac{2118}{4482} = 0,47$	1997	$\frac{1936 + 210}{5856 + 2364} = \frac{2146}{8220} = 0,26$
------	----------------------------	------	--	------	---

L'indice del 1996 risente del ritardo con cui il Ministero dei LL.PP. provvede ad accreditare i fondi all'Autorità portuale.

Nel 1995 l'indice risulta più elevato in considerazione dell'incidenza ridotta dei fondi del Ministero dei LL.PP. sul totale delle entrate.

f) indice della capacità di spesa:

totale pagamenti (competenza e residui)

massa spendibile (impegni di competenza + residui iniziali):

$$1995 \quad \frac{274}{422} = 0,7165 \quad \left| \quad 1996 \quad \frac{1072 + 142}{1686 + 149} = \frac{1214}{1835} = 0,66 \quad \right| \quad 1997 \quad \frac{2134 + 404}{6476 + 620} = 0,36$$

Nessuna notazione particolare si ritiene di dover effettuare considerato quanto già detto in precedenza.

Il valore dell'indice è da imputare all'organizzazione dell'Autorità portuale che risente della carenza di personale tipica della fase iniziale dell'attività di un ente di recente istituzione.

PARTE IV

23. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Con la presente relazione si riferisce sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Marina di Carrara relativa agli esercizi dal 1995 al 31 dicembre 1997, data dell'ultimo consuntivo approvato.

Le valutazioni di sintesi della Corte, a conclusione della rassegna dei risultati gestionali relativi al periodo sopra considerato, portano ad evidenziare una stagnazione delle attività a causa delle incertezze inerenti al profilo ordinamentale. Soltanto nel 1997 si sono manifestati cenni di ripresa.

Ciò nonostante, l'attività gestionale concretamente svolta dall'Ente, considerata soprattutto nei suoi contenuti globali, è risultata di particolare rilevanza e complessità e protesa verso obiettivi da realizzare nell'immediato futuro.

L'inadeguatezza degli strumenti di programmazione comunitaria, nazionale e regionale, ha, di fatto, privato l'Autorità portuale dei necessari riferimenti programmatici e ne ha circoscritto l'attività a ristretti e residui ambiti, spesso incentrati su funzioni transitorie volte a garantire l'ordinaria amministrazione, così limitando la piena attuazione dei compiti istituzionali, di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni ed integrazioni; compiti questi che debbono essere

espletati, a norma della legge medesima, nel rispetto delle scelte di programmazione anche regionale e comprensoriale, che vede i porti, nel contesto della competitività dell'Europa nell'economia mondiale, come centri di sviluppo economico e sociale regionale che fungono da interfaccia essenziale tra il modo di trasporto marittimo e quello terrestre.

In effetti, il tema della programmazione settoriale e territoriale è quello che avrebbe dovuto consentire alle Autorità portuali il perseguimento dei più qualificati compiti istituzionali, costituiti dall'attuazione degli indirizzi di politica dei porti e delle infrastrutture marittime della regione, e che avrebbe conferito all'Autorità portuale il concreto ruolo di strumento tecnico-operativo della Regione Toscana, nella verifica e adeguamento dei piani e programmi di sviluppo del settore del trasporto marittimo e della intermodalità nel quadro di una proficua sinergia con analoghi enti della Regione stessa (Livorno, Piombino).

L'attività non coordinata, poi, di specifici apparati burocratici anche regionali, preposti all'attuazione degli interventi nel settore del trasporto, finisce per sminuire il ruolo attribuito dalla legge all'Autorità portuale nel contesto di una attività economica (il trasporto marittimo) che non può essere scissa dal quadro operativo del più ampio settore del trasporto e della sua intermodalità.

Pertanto, si appalesano di particolare momento le esigenze di adeguamento di tale quadro istituzionale attraverso un organico riordino di tutte le strutture che hanno competenza in materia.

Non sono vigenti nelle Autorità portuali le norme sul controllo interno corrispondenti a quelle previste dal D.L.vo n. 29/93, nè tanto meno, per espressa statuizione di legge,³ trovano applicazione le norme sulla separazione del potere di gestione da quello di indirizzo politico-amministrativo, circostanza questa che vede cumulati in capo ad un unico organo, il Comitato portuale, compiti di indirizzo e gestione, tra cui l'approvazione degli atti di gestione.

Le evidenziate carenze e la delineata esigenza di misure normative postulano la necessità di un più incisivo impegno da parte degli organi regionali nei confronti dell'Ente.

La difficile riforma del settore portuale, operata dalla legge n. 84/94, stenta a decollare, sia per la precarietà stessa della norma, sia per la presentazione da parte dell'utenza di vari ricorsi alla Comunità europea, sia per la mancanza dell'emanazione di tutte quelle norme di dettaglio ed interpretative necessarie ad indirizzare gli operatori in maniera uniforme evitando il ricorso ad interpretazioni personalizzate.

Dal punto di vista normativo lo stesso legislatore, resosi conto delle difficoltà attuative di volta in volta incontrate, ha continuato ad emanare decretazioni di urgenza che - come detto - solo nel dicembre 1996 hanno trovato un proprio equilibrio con la conversione nella legge n. 647/96 dei vari decreti-legge susseguitisi sin dal momento dell'approvazione della norma fondamentale.

Ciò nonostante, si è ritenuto di intervenire recentemente con un'ulteriore decreto-legge.⁴

³ Vedi art. 6, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, il quale statuisce che: "l'Autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'art. 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni nonché le disposizioni di cui al decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per quanto specificatamente previsto dal comma 2 dell'articolo 23 della presente legge ("procedura di mobilità per il personale in esubero").

⁴ D.L. 30.12.1997, n. 457, convertito nella legge 27.2.1998, n. 30.

Sull'incerto quadro normativo di riferimento pesa, inoltre, e non potrà che produrre ulteriori mutamenti, la procedura di infrazione alle norme comunitarie aperta nei confronti dell'Italia in merito alla riserva del lavoro portuale operata dall'art. 17 della legge n. 84/94 introdotto, tra l'altro, solo in sede di conversione del citato decreto-legge n. 535/96.

Data la nuova centralità dei porti mediterranei, il ruolo marittimo dell'Italia gioca una partita importante per l'economia del Paese. Ciò in considerazione, anche, del fatto che gli stessi porti sono resi più convenienti per il risparmio di giorni di navigazione che le grandi unità portacontainer di nuova generazione riescono ad ottenere rispetto ai grandi flussi fra le aree economiche mondiali; circostanza questa che è confermata dalle prospettive di investimento che grossi operatori stranieri iniziano a manifestare proprio nel settore del "transhipment"⁵. Pertanto appare quanto mai necessario che la riforma appena operata possa raggiungere sollecitamente gli obiettivi posti dal legislatore con la norma principale.

In tale ottica, l'occasione del prossimo aggiornamento del Piano generale dei trasporti appare un appuntamento fondamentale per attuare quella politica di programmazione in grado di aumentare la crescita e lo sviluppo del sistema portuale italiano in vista dell'avvento della moneta unica⁶.

Se questo aspetto concerne un intervento prettamente politico che investirà il Governo ed il Parlamento nel prossimo futuro, non può non evidenziarsi che, per la pratica attuazione delle norme esistenti, si sono registrati ritardi nell'opera di indirizzo che l'Amministrazione dei trasporti e della navigazione era chiamata ad effettuare dallo stesso legislatore.

Come già precisato precedentemente, la legge n. 84/94 ha riservato al Ministero dei trasporti e della navigazione tutta una serie di adempimenti regolamentari necessari a fornire uno strumento operativo completo ai soggetti destinatari della riforma portuale ma, a distanza di quattro anni dalla emanazione della legge principale, non sono stati ancora adottati tutti i provvedimenti ad esso demandati.

L'attività gestionale svolta dall'Autorità portuale di Marina di Carrara nel periodo di riferimento 95/97 è risultata essenzialmente tesa ad organizzare le strutture amministrative interne, atteso che, come ente di nuova istituzione, non ha potuto contare su strutture e personale dei soppressi enti portuali.

In tale contesto va valutato l'operato dell'Ente che, comunque, era chiamato ad assicurare la gestione e lo sviluppo economico del porto di Marina di Carrara.

Pertanto, va attenuato il giudizio sull'eccessivo ricorso a prestazioni esterne di consulenza e di assistenza legale giustificabile, prevalentemente, con la presenza di obiettive esigenze organizzative, connesse con la fase di avvio da parte di un Ente di nuova istituzione quale è l'Autorità portuale di Marina di Carrara.

Solo con il completamento dell'organico della Segreteria tecnico-amministrativa, attuato proprio recentemente, l'Autorità dovrebbe essere in grado di ridurre ai soli casi di obiettiva necessità

⁵ Tecnica particolare per il trasporto marittimo di contenitori che si effettua mediante il trasbordo del carico di navi di grande capacità a navi di ridotte dimensioni dirette in altri scali nazionali o di Paesi confinanti, e viceversa.

⁶ Nell'ambito della regolamentazione comunitaria si veda, in materia, quanto emerge dal "libro verde sui porti e sulle infrastrutture marittime" Bruxelles 10.12.1997 - COM (97) 678.

tali apporti esterni.

La particolarità delle merci movimentate nel porto di Marina di Carrara impone una oculata gestione che non può trovare riscontro nelle attuali tendenze sullo sviluppo dei restanti porti italiani, totalmente rivolti al traffico contenitori, ed in particolar modo alla predetta attività di "transhipment", (vedi Gioia Tauro e Taranto)

Particolare attenzione dovrà essere, perciò, posta dall'Ente in questione nell'adempimento dei propri fini istituzionali di programmazione, sviluppo e gestione delle attività portuali, attesa anche l'assenza di concorrenza tra gli operatori (in porto opera - come detto - una sola impresa portuale).

Altro aspetto rilevante riscontrato dal controllo eseguito sull'attività svolta è stato quello relativo ad un latente conflitto di attribuzioni tra l'Autorità portuale di Marina di Carrara e l'Autorità marittima: esempio emblematico è costituito dalla vicenda riguardante l'attività di "bunkeraggio", che ha visto il susseguirsi di ordinanze emanate dall'una e dall'altra e, solo recentemente, è stata risolta con il parere del Ministro dei trasporti e della navigazione che ha attribuito la competenza sulla materia all'Autorità marittima, nonché dalla controversia relativa alle costruzioni realizzate all'interno dei limiti di 30 metri dal confine demaniale marittimo,⁷ fattispecie questa disciplinata dall'art. 55 del C.N..

Richiamate le osservazioni formulate nei precedenti paragrafi, la Corte ricorda ora, in una prospettazione sintetica ed essenziale, specifici comportamenti, anche omissivi, dell'Ente.

Devesi richiamare l'attenzione degli organi di amministrazione dell'Autorità portuale sulla necessità di attivare sollecita istruttoria sulle questioni che formano oggetto di osservazione da parte del Collegio dei revisori al fine di ovviare alle eventuali manchevolezze riscontrate, nel mentre, devesi richiedere al Collegio dei revisori di dare atto nelle proprie relazioni di avere compiutamente revisionato le deliberazioni e gli atti gestori.

Va, altresì, segnalato il frequente ricorso, in materia contrattuale, alla proroga dei contratti che in sostanza realizza una trattativa privata in luogo di privilegiare la scelta di procedure concorsuali.

Per quanto riguarda le attività promozionali per la conoscenza e la commercializzazione dei prodotti lapidei, in Italia ed all'estero, è mancato un contesto programmatico indispensabile ad acquisire preventivamente dati precisi in ordine alla efficacia dell'azione che si intende avviare.

Conclusivamente, quanto a più generali profili, si osserva che le mutate situazioni dell'economia mondiale e regionale, sia a livello politico-istituzionale che di mercato, hanno modificato profondamente il mondo del trasporto marittimo sul quale hanno riversato i loro effetti,

⁷ Cfr. Interrogazione parlamentare n. 4-16919 in Atti Parlamentari - Camera dei Deputati, pagina 16557 e seguente, XIII Legislatura - Allegato B ai resoconti - Seduta del 21 aprile 1998 - Interrogazione relativa al comprensorio sito tra torrente Carrione e Fosso Lavello.

innovando profondamente il preesistente sistema ed hanno palesato in tutta la loro ampiezza l'esigenza di aggiornamento sia a livello istituzionale che strutturale dell'intervento pubblico.⁸

In tale contesto socio-economico emerge l'esigenza di ridisegnare il quadro istituzionale delle diverse forme di gestione sia nei rapporti fra i soggetti centrali e periferici che fra le diverse entità che orbitano nel sistema.

E' di tutta evidenza l'esigenza di procedere ad una profonda ristrutturazione di tutti gli organi che, direttamente od indirettamente, operano nel settore considerato, assicurandone lo sviluppo armonico ed evitando che strutture derivanti dalle riforme succedutesi nel tempo, sia pure con elementi di novità, non tengano conto dei principi generali in materia di organizzazione degli enti anche regionali nell'ordinamento dei quali sono destinati ad operare.

Ciò, con la conseguenza dell'affermarsi di Enti con particolare difficoltà di classificazione e caratterizzati da strutture che risentono abbondantemente dei compiti burocratici più svariati che di volta in volta vengono loro affidati, e da attività polivalenti contrassegnate da una continua variabilità, sia pure con una accentuata prevalenza delle attività di indirizzo, programmazione, coordinamento promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti (art. 6, comma 1, legge n. 84/94).

⁸ Il settore portuale non è stato finora al centro del dibattito riguardante la politica europea dei trasporti. Pertanto, come osservato nel citato libro verde sui porti e sulle infrastrutture marittime presentato dalla Commissione Europea (Bruxelles 10.12.1997 COM (97) 678), occorre ricercare politiche coerenti che migliorino i risultati del settore rispondendo allo stesso tempo ai bisogni economici e sociali della Comunità, attraverso l'obiettivo di rafforzare l'efficacia dei porti e l'efficienza delle infrastrutture portuali e marittime integrando i porti nella rete transeuropea multimodale e adempiendo, nel contempo, all'obbligo, richiesto dal Trattato, di assicurare una concorrenza libera e non discriminatoria nel settore.

AUTORITÀ PORTUALE DI MARINA DI CARRARA

BILANCIO CONSUNTIVO DELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1995

RELAZIONE
DEL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE
Nicola DEL NOBILE
 LA PRESENTE DELIBERA
 E' COMPOSTA DA N° 73
 PAGINE TUTTE TIMBRATE
 NUMERATE E SIGLATE.

E' COPIA CONFORME
 ALL' ORIGINALE

AUTORITA' PORTUALE di MARINA di CARRARA
 ente di diritto pubblico - legge 28 gennaio 1994 n° 84 - cod. fisc. n° 91010450459
 via Genova n°15 - tel. (0585)787205 - fax. (0585)788346

Delibera n.10/96

Oggetto: APPROVAZIONE CONTO CONSUNTIVO ESERCIZIO 1995

SEDUTA: DEL 26/04/1996.

IL COMITATO PORTUALE

- Vista** la legge 28.01.1994 n. 84 relativa al riordino della legislazione in materia portuale;
- Visto** in particolare l'articolo 9 della citata legge e preso atto che tra le attribuzioni del Comitato Portuale rientra l'approvazione del bilancio consuntivo;
- Preso atto** che in attesa di emanazione di un regolamento di contabilità previsto dall'articolo 6, comma 3 della citata Legge 84/94 il vigilante Ministero con nota n. 5190611 del 10/04/1995 ha invitato alcune Autorità Portuali compreso quella di Marina di Carrara, ad adottare le disposizioni impartite con DI 16/06/1980 allegato alla nota stessa;
- Presa** esatta cognizione delle singole voci di entrata e di spesa del rendiconto;
- Presa** visione della relazione del Presidente e del Collegio dei Revisori dei Conti;

A VOTI UNANIMI

DELIBERA

1) Di approvare il Conto Consuntivo per l'esercizio 1995 nelle seguenti risultanze:

ACCERTAMENTI

Entrate derivanti da trasferimenti correnti	Lit.	958.154.810	
Altre entrate	Lit.	797.159.923	
Partite di giro	Lit.	6.812.000	
Totale	Lit.	1.762.126.733	1.762.126.733

IMPEGNI

Spese correnti	Lit.	397.755.518	
Spese in conto capitale	Lit.	18.409.300	
Spese per partite di giro	Lit.	6.812.000	
Totale	Lit.	422.976.818	422.976.818
Avanzo Totale di competenza	Lit.		1.339.149.915

2) Di approvare l'elenco dei residui attivi e passivi al 31/12/1995 nelle seguenti cifre complessive:

Residui attivi	Lit.	513.566.293
Residui passivi	Lit.	148.503.338
	Differenza Lit.	365.062.955
Disponibilità di cassa al 31/12/1995	Lit.	974.086.960
Avanzo di amministrazione	Lit.	1.339.149.915

3) Di accertare il Lit. 974.086.960 il fondo di cassa alla fine dell'esercizio 1995;

4) Di approvare la situazione patrimoniale alla predetta data nella seguente consistenza:

Attivo proprio	Lit.	1.506.062.553
Passivo proprio	Lit.	148.503.338
Patrimonio netto alla fine dell'esercizio	Lit.	1.357.559.215

5) Di inviare copia della presente deliberazione per la prescritta approvazione al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, unitamente alla relazione del Presidente e del Collegio dei Revisori dei Conti, ai sensi del comma 2, punto a), dell'articolo 12 della legge 28/01/1994 n. 84 e di inviarne copia anche al Ministero del Tesoro.

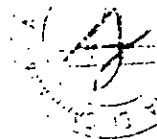
Marina di Carrara, 26 aprile 1996

IL SEGRETARIO GENERALE
Nicola DEL NOBILE

IL PRESIDENTE
Franco ANDREI



AUTORITA' PORTUALE di MARINA di CARRARA



ORGANI ISTITUZIONALI

PRESIDENZA

Sig. Franco ANDREI

Presidente

COMITATO PORTUALE

C.F. (CP) Roberto CANACCI
Prof. Fabrizio GELONI
Dr. Pier Giorgio LIBERATI
Dr. Ing. F. Saverio CAMPANALE
Prof. Franco GUSSONI
Sig. Ildo FUSANI
Avv. Giuseppe TRAMONTI
Rag. Tito NERI
Sig. Umberto NARDI
Dr. Filippo NARDI
Sig. Francesco EDERA
Sig. Ovidio CIOLI
Sig. Franco COPPELLI
Sig. Amelio MARSILI
Sig. Spiridione SCAGNETTI
Sig. Carlo GRANAI
Sig. Roberto BUSELLI
Sig. Giuseppe BANDONI
Sig. Alberto ZANELLI

Comandante del porto di Marina di Carrara
Assessore Giunta Regionale Toscana
Capo Dogana Marina di Carrara
Ing. Capo Ufficio Speciale Genio Civile OO.MM. Genova
Presidente Provincia di Massa-Carrara
Assessore Giunta Comunale di Carrara
Presidente CCIAA di Massa-Carrara
Rappresentante categoria armatori
Rappresentante categoria industriali
Rappresentante imprenditori ex artt. 16 e 18 L. 84/94
Rappresentante categoria spedizionieri
Rappresentante categoria agenti marittimi raccomandatari
Rappresentante categoria autotrasportatori
Rappresentante lavoratori
Rappresentante lavoratori
Rappresentante lavoratori
Rappresentante lavoratori
Rappresentante lavoratori
Rappresentante lavoratori

SEGRETERIA

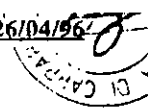
Com.te Nicola DEL NOBILE

Segretario Generale

COLLEGIO DEI REVISORI

Dott. Angelo PAGLIARANI - (Ministero Tesoro) - Presidente
Dott. Enrico BELARDINELLI - (Ministero Trasporti e Navigazione) - Membro
Dott. Antonio NAPOLITANO - (Ministero Trasporti e Navigazione) - Membro

ALLEGATO ALLA DELIBERA N. 10/96 DEL 26/04/96



RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Il 1995, anno in cui si è dato l'avvio istituzionale alle Autorità Portuali, inclusa quella di Marina di Carrara, è stato condizionato dal difficoltoso avvio dell'Ente che come ben sapete ha sopportato un lungo periodo di commissariamento conclusosi il 21 agosto dello stesso 1995, quando mi veniva notificato il decreto di nomina a presidente dell'ente.

L'incertezza normativa e i dubbi causati dalla ritardata nomina dei revisori dei conti da parte dei Ministeri competenti, hanno fatto ritardare al 1° dicembre scorso l'insediamento del Comitato Portuale.

Solo in tale occasione è stato possibile approvare il bilancio di previsione secondo quanto previsto dall'art. 9, comma 3, lettera d) della legge 84/94, seppur tale atto si poteva considerare una ratifica di quanto dal sottoscritto già elaborato e trasmesso, seguendo le istruzioni pervenute il 13/10/95 da parte del Ministero dei Trasporti e della Navigazione non avendo, lo stesso Ministero, ritenuto sufficiente quanto predisposto dal Commissario e trasmesso con nota n. 361 del 19/08/1995.

Durante il periodo di commissariamento non è stata svolta nessuna attività che non fosse strettamente legata al minimo indispensabile per dare l'avvio istituzionale all'ente, così come per i restanti quattro mesi mi sono dovuto limitare, seppure tra molte difficoltà, a tentare di svolgere la ordinaria amministrazione mancandomi completamente la struttura per poter far fronte alle normali attività alle quali la Autorità Portuale è preposta.

Ciò premesso sottopongo all'esame ed alla approvazione del Comitato Portuale il Conto Consuntivo relativo all'esercizio 1995.

In sede di insediamento del Comitato Portuale, la presidenza ha fornito al Comitato stesso ogni necessaria ed esauriente notizia sull'andamento dell'esercizio, per cui la relazione odierna si limita a darne un quadro sintetico.

Per quanto riguarda la previsione delle entrate e l'effettivo accertamento delle stesse, informo il Comitato che a fronte di una previsione globale di Lit. 1.487.326.000 sono state accertate entrate per Lit. 1.762.126.733 con una variazione in aumento pari a Lit. 274.800.733.

Per quanto concerne le spese a fronte di una previsione di Lit. 1.133.124.170 quelle accertate ammontano a Lit. 422.976.818 con una differenza di Lit. 710.147.352. Tale differenza è dovuta anche alla impossibilità di assunzione di personale nel corso dell'esercizio e conseguentemente l'ufficio ha potuto svolgere, sia pure faticosamente, la sola ordinaria amministrazione.

L'avanzo di amministrazione risulta alla data del 31/12/1995 pari a Lit. 1.339.149.915 mentre il fondo di cassa alla stessa data risulta determinato in Lit. 974.086.960.

Detto avanzo è stato utilizzato nella misura di Lit. 999.023.250 in sede di predisposizione del bilancio di previsione per l'esercizio 1996, la differenza sarà utilizzata in sede di assestamento di detto bilancio.

I movimenti finanziari compendiano le seguenti voci:

ENTRATE

TITOLO I

Categoria I - Trasferimenti da parte dello Stato Lit. 958.154.810

TITOLO II

Categoria II	- Redditi e proventi patrimoniali	Lit.	466.366.664
Categoria III	- Poste correttive e compensative di spese correnti	Lit.	330.793.259
Totale Titolo II		Lit.	797.159.923
Totale Titoli I e II		Lit.	1.755.314.733

SPESE**TITOLO I**

Categoria I	- Spese per gli organi dell'Ente	Lit.	91.727.185
Categoria II	- Oneri per il personale in attività di servizio	Lit.	12.287.625
Categoria IV	- Spese per acquisto di beni di consumo e di servizi	Lit.	293.023.208
Categoria VI	- Oneri finanziari	Lit.	32.500
Categoria VIII	- Poste correttive e compensative di entrate correnti	Lit.	685.000
Totale Titolo I		Lit.	397.755.518

TITOLO II

Categoria II	- Acquisizioni di immobilizzazioni tecniche	Lit.	18.409.300
Totale Titoli I e II		Lit.	416.164.818

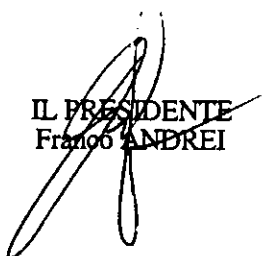
SITUAZIONE PATRIMONIALE**ATTIVO**

- Attrezzature varie	Lit.	18.409.300	
- Fondo di cassa	Lit.	974.086.960	
- Residui attivi	Lit.	513.566.293	
Totale dell'attivo	Lit.	1.506.062.553	1.506.062.553

PASSIVO

- Residui passivi	Lit.	148.503.338	
Totale del passivo	Lit.	148.503.338	148.503.338
Patrimonio netto	Lit.		1.357.559.215

Marina di Carrara, 26 aprile 1996



IL PRESIDENTE
FRANCO ANDREI