

PARTE SECONDA

Gli andamenti gestori

4. La programmazione

4.1. Il piano operativo triennale

Dopo poco più di quattro mesi dal suo insediamento, il Comitato portuale, in data 20.12.95, ha approvato il piano operativo triennale (per gli anni '96-'97 e '98) con lieve ritardo sui termini prescritti dalla legge (90 giorni dalla costituzione) e successivamente, in osservanza dell'art.9, comma 3, della richiamata legge 84, ha provveduto alla sua revisione annuale, con la deliberazione n.1/97 del 18 marzo 1997.

In esso è precisato il significato della dizione ambito portuale, definito dal ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto emanato ai sensi dell'art. 6 c.7 della legge di riforma.

La circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Trieste è costituita dalle aree demaniali e marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei compresi nel tratto di costa che va da punta Ronco al Torrente Bovedo. La congiungente di questi due punti, una sorta di direttrice nord-sud, delimita il confine a mare dell'ambito portuale che deve comunque ritenersi comprensivo delle dighe foranee poste a protezione del porto franco vecchio e di quello nuovo, nonchè degli specchi acquei esterni alle difese foranee laddove interessati dal traffico portuale e dalla prestazione di servizi portuali.

Il porto di Trieste - articolato in 12 settori i più rilevanti dei quali sono il punto franco vecchio, il punto franco nuovo, l'arsenale Triestino S. Marco, la ferriera di Servola S.p.A. e il punto franco industriale canale navigabile -, si distende su una superficie totale di mq. 1.027.000 con superfici coperte per mq. 110.000.

Il piano prevede:

- a) prosecuzione e completamento di opere già appaltate in relazione a lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria del porto;
- b) progetti già finanziati e da appaltare e progetti in attesa di finanziamento;

- c) progetti in fase di elaborazione studio;
- d) progetti per le opere di grande infrastrutturazione.

Tra le opere dei punti a) e b) quelle di maggiore rilevanza sono i lavori di realizzazione del 2° lotto dell'ampliamento del Molo VII, avviati all'inizio degli anni '90; i lavori di realizzazione del collegamento viario sopraelevato tra la riva Traiana e il Molo VII ultimati nel '95 ed in esercizio nel '96; gli interventi di completamento del banchinamento della riva Traiana, già avviati nel '96, per i quali sono in corso di espletamento le procedure di gara per la prosecuzione dei lavori; la ristrutturazione del magazzino sito presso il Terminale Traghetti Molo IV i cui lavori sono già stati affidati a seguito di licitazione privata; la realizzazione del magazzino dell'Adria Terminal i cui lavori sono già stati appaltati sempre a seguito di licitazione privata, nel 1996.

Per quanto attiene invece alle opere di grande infrastrutturazione la cui realizzazione rientra nella competenza del Ministro per i trasporti e la navigazione ex art.5, c.9 e 10 legge 84/94 vanno segnalate:

- l'ampliamento lato nord del Molo V del porto franco nuovo, ritenuto indispensabile per posizionare le nuove gru da riva ed incrementare le aree operative destinate ai traffici intermodali. Il relativo progetto esecutivo è già stato trasmesso al Consiglio superiore dei LL.PP. per la prescritta approvazione;
- l'adeguamento strutturale del molo bersaglieri;
- il prolungamento della diga foranea a protezione dell'ampliamento della riva Traiana. Il relativo progetto è già stato trasmesso al Consiglio superiore dei LL.PP. per la prescritta approvazione ed è stato contestualmente richiesto lo specifico finanziamento;
- opere di dragaggio dei fondali. All'uopo è stato predisposto uno studio per il mantenimento dei fondali ex art. 8, c.3, lettera m) della legge 84/94 in base al quale sono stati individuati gli interventi necessari già portati a conoscenza del Ministero competente per l'acquisizione dei necessari finanziamenti.

Le proposte contenute nel documento programmatico di che trattasi sono state modulate con esplicito riferimento ai piani di sviluppo elaborati dall'Amministrazione ed approvati nelle varianti del vigente piano regolatore portuale nonchè alle esigenze degli operatori marittimi ed a quelle di ripristino evidenziate dai controlli periodici sui manufatti e sugli impianti con specifica

attenzione all'art.14 c.1 della legge 109/94 e successive modificazioni in tema di priorità dei lavori pubblici.

4.2. Il piano regolatore portuale

Il piano regolatore del porto di Trieste è stato deliberato nel 1957 ed è stato oggetto di numerosi aggiornamenti successivi.

Complessivamente le varianti intervenute sono state 23 per un totale di 50 interventi modificativi del piano originario.

Negli ultimi anni da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici non è stata più consentita l'adozione di ulteriori varianti.

E' stato affidato ad un professionista esterno l'incarico, previa predisposizione del relativo capitolato d'onori, di elaborare il nuovo piano regolatore del porto di Trieste secondo quanto previsto dalla legge di riforma della portualità.

4.3. La relazione annuale

L'Autorità si è attenuta al disposto di cui all'art. 9 c.3, lett.c) della legge n.84 sin dal primo anno della sua istituzione redigendo la prescritta relazione per ciascuno degli anni in esame.

Le relazioni sostanzialmente si articolano in cinque Sezioni, concernenti:

a) l'attività promozionale ed operativa che consiste essenzialmente nella partecipazione a manifestazioni di tipo fieristico e convegnistico nonché nella predisposizione di campagne di stampa su giornali nazionali ed esteri;

b) l'attività organizzatoria. Consistite sostanzialmente nella progettazione e manutenzione delle opere e nella gestione delle risorse umane;

c) l'attività amministrativa delle aree e dei beni del demanio marittimo, consistita essenzialmente nel rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni. Si ritiene di dover segnalare, per la rilevanza degli interessi in gioco e dei conseguenti adempimenti, l'avvio nel biennio 1996 - 1997 delle procedure di privatizzazione del Terminal contenitori del Molo VII, sulle quali riferisce dettagliatamente la Relazione del 1996. Il perfezionamento dell'atto concessivo

relativo alle attività del menzionato molo VII, è avvenuto solo nel corso del corrente anno;

d) l'attività del servizio ferroviario portuale. Trattasi essenzialmente delle misure di razionalizzazione e potenziamento del servizio e degli sforzi tenuti per superare le difficoltà che a tutt'oggi implicano la sottoscrizione della convenzione con l'Azienda ferroviaria;

e) la regolamentazione del lavoro portuale, tenuto conto dell'intervenuta abrogazione dell'art. 109 c.n. che ha determinato il trasferimento delle funzioni di coordinamento e controllo del lavoro portuale all'Autorità.

5. Servizi d'interesse generale e di manutenzione delle parti comuni

Per quanto attiene ai servizi d'interesse generale e di manutenzione delle parti comuni di cui all'art.6 c.1 punto b) e c) della legge istitutiva individuati nel D.M. del 14 novembre 1994, (col D.M. del 4 aprile '96 è stato aggiunto il Servizio ferroviario svolto nell'ambito portuale), che, ai sensi della norma citata, avrebbero dovuti essere affidati in concessione a imprese private, è da precisare che l'Ente ha preferito svolgere, subito dopo l'entrata in vigore della legge di riforma, direttamente la gestione di detti servizi mediante l'utilizzo del personale in esubero della preesistente organizzazione portuale, facoltà, contemplata dall'art. 23, c.5 della legge '84.

Peraltro, sono state successivamente concordate con il Ministero vigilante (che ha impartito al riguardo direttive e istruzioni con apposite circolari)¹⁰ le procedure amministrative per l'affidamento dei servizi di che trattasi mediante gara pubblica.

Per l'appalto di detti servizi sono stati così elaborati capitolati speciali trasmessi, dopo la delibera del Comitato, al Ministero vigilante per l'approvazione. La disciplina applicata è stata quella contenuta nel decreto legislativo n.157 del 1995 che ha recepito la direttiva CEE n.92/50.

Ad oggi si è avuta l'aggiudicazione provvisoria dei servizi di manutenzione e riparazione degli impianti elettrici nonché dei servizi di conduzione, manutenzione e riparazione dei montacarichi e degli ascensori, ubicati nelle aree di pertinenza portuale.

Per quanto riguarda gli interventi ordinari e straordinari di pulizia della viabilità portuale e il servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti, la gara ancorchè espletata è stata sospesa, in attesa del parere dell'Avvocatura distrettuale, in ordine a taluni dubbi interpretativi insorti.

Sono state invece soltanto avviate le procedure di gara per il servizio di pulizia degli specchi acquei del porto di Trieste e per quello concernente gli interventi saltuari e di pronto intervento di carattere edile.

¹⁰ Circolari n. 5191379 del 4.7.96 e n.5190493 del 7.3.97.

6. Il servizio ferroviario portuale

Detto servizio è, a tutt'oggi, gestito direttamente dall'Autorità portuale sulla base di una convenzione con la F.S. S.p.A.. Peraltro detta convenzione è stata oggetto di disdetta da parte della cennata S.p.a. in data 27.9.95; - successivamente sono intervenuti accordi provvisori, non essendo ancora stata sottoscritta la nuova convenzione relativamente agli anni 1996 e 1997, con non trascurabili difficoltà per ciò che attiene ai lavori di manutenzione degli impianti, attribuendone l'onere, nell'assenza di accordi, ciascuna parte all'altra.

In ogni modo, i proventi del servizio traffico merci sono risultati nel 1997 superiore ai 7 miliardi, mentre quelli connessi alla convenzione con le F.S. S.p.A. sono stati di 6,9 miliardi.

7. Attività promozionale

L'attività promozionale dell'Autorità, svolta entro i limiti consentiti dalle modeste risorse disponibili costituite in buona parte da contribuzioni della Camera di commercio di Trieste, della Banca Nazionale del lavoro e della Regione, si è concretizzata - nel periodo considerato - in campagne di promozione pubblicitaria sui principali quotidiani economici (Sole 24 ore Mondo economico etc.) e sulla stampa specializzata nazionale ed internazionale, nella partecipazione a manifestazioni nazionali ed internazionali ed in contatti con delegazioni di operatori nazionali ed esteri.

In particolare vanno segnalate tra l'altro, la realizzazione nel 1996 di trasmissioni e rubriche tenute presso 3 delle principali emittenti televisive locali (Tele 4 per Trieste e Regione e parte di Slovenia e Croazia, TeleFriuli per Udine, Regione e Veneto orientale, Tele Padova Italia 7 per il nord-est - Regione Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna) e la partecipazione nel '97 a tre importanti manifestazioni fieristiche (Transport di Monaco - Fiera di Trieste - Intermodal di Amburgo) ed un sempre più esteso piano d'intervento pubblicitario sulla stampa nazionale ed estera.

Nel 1995:

L'Autorità ha stanziato £.250.000.000 (previsione accertata) avendo ottenuto un contributo regionale di £.130.000.000 (utilizzato peraltro nel 1996) e un contributo pari a 50.000.000 da parte della Banca Nazionale del lavoro.

Nel 1996:

La Regione non ha concesso contributi mentre la BNL ha reiterato il contributo di 50 milioni e la previsione nell'esercizio è stata pari a £.100.000.000.

Nel 1997:

Vi è stato un contributo della Camera di commercio di £. 250.000.000 che unitamente allo stanziamento dell'ente di 133.000.000 ha consentito la destinazione di complessivi 353.000.000 alle attività di che trattasi.

8. Attività concessoria

Nel 1995 sono state rilasciate n.355 concessioni di cui 320 assentite mediante licenza in quanto di durata non superiore ai quattro anni e 35 di durata ultra quadriennale.

Il numero delle concessioni rilasciate è salito nel 1996 a 378 di cui 37 aventi durata ultra quadriennale.

Gli accertamenti delle corrispondenti entrate per canoni sono stati di 12,6 miliardi nel '95, di 13 miliardi nel 1996 e di 17,3 miliardi nel 1997.

Le riscossioni di competenza sono state per contro nel '95 di 5,1 miliardi, con una massa residuale di 7,5 miliardi, nel '96 sono stati di 6,4, miliardi con una massa residuale di 6,6 miliardi e nel '97 sono state di 9,86 miliardi, con una massa residuale di 7,45 miliardi.

A tale ultimo importo va aggiunto quello di 3,85 miliardi di residui pregressi, per un totale di oltre 11 miliardi, a fronte di 9,2 miliardi all'inizio del 1997.

La dimensione invero cospicua dei residui in tema di canoni demaniali è in parte da ricollegare anche alle regole contabili cui l'ente stesso è tenuto e in particolare a quella di cui all'art.16 del regolamento di attuazione del codice della navigazione per il quale i ratei dei canoni devono essere corrisposti anticipatamente.

Ne consegue che, essendo i canoni demaniali relativi al periodo 1° gennaio - 31 dicembre di ciascun anno esigibili sin dal 31 dicembre dell'anno precedente, l'emissione delle relative fatture viene effettuata il 16 dicembre dell'anno precedente, posto che il loro pagamento è ammesso - senza applicazioni di interessi di mora - entro 15 giorni dalla data di emissione.¹¹

E' poi da sottolineare il perdurante censurabile ritardo del Ministro dei trasporti e della navigazione nell'emanazione del decreto ex art.18 c.1 della legge sulla portualità con il quale dovranno essere rideterminati i limiti minimi dei canoni in rapporto alla durata della concessione, al valore dell'area e degli impianti utilizzabili, profili questi che determinano la nuova disciplina delle

¹¹ Art. 9 delle disposizioni generali della tariffa generale.

concessioni di aree demaniali e banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'art. 16 c. 3 della stessa legge.

In carenza di tale assetto normativo è stata applicata la disciplina preesistente, talchè, per quanto attiene in particolare alla determinazione dei canoni, in aderenza all'impostazione già adottata nel passato dal preesistente Ente Porto, l'Autorità definisce la misura del canone da concedersi da parte del concessionario, caso per caso previa gara, allorchè le concessioni hanno durata superiore ai quattro anni e secondo previsioni tabellari predeterminate, quando la durata è inferiore.

Va precisato come le concessioni di questo ultimo tipo che rappresentano economicamente l'84 per cento dei canoni accertati, vengano assentite mediante licenza e rinnovate, alla scadenza, in via amministrativa se il concessionario lo richiede, in conformità delle norme primarie e regolamentari di riferimento.

9. La privatizzazione dei terminali marittimi alla data del 31 dicembre 1997

E' opportuno premettere che sin dal 1988 l'Ente porto di Trieste, allora ente pubblico economico, assunse la decisione di cessare dalla gestione diretta delle funzioni imprenditoriali di sbarco/imbarco merci nel comparto dei traffici marittimi convenzionali trasferendo l'attività dell'intero settore alla "Compagnia impresa portuale".

Successivamente tutte le aree di "calata" sono state assentite in concessione ad operatori privati per la costituzione e gestione dei terminali marittimi, ad eccezione del "punto franco vecchio", del "porto industriale" e del "punto franco nuovo - Terminal contenitori Molo VII".

Peraltro, per quanto attiene a detto ultimo terminale (Molo VII) l'istruttoria per la dismissione mediante concessione invero complessa, attesa la rilevanza delle attività di impresa ad esso connesse, avviata verso la fine del 1996 si è conclusa come già accennato nel marzo del 1998, in favore della E.C.T., Società per azioni olandese.

Per gli altri due terminali portuali, sopra menzionati le procedure per l'assegnazione in concessione, sono in avanzata fase istruttoria.

10. Attività autorizzatoria

Nel periodo in esame sono state rilasciate autorizzazioni - con provvedimento presidenziale, sentiti il Comitato portuale e la Commissione consultiva, - a 18 imprese per l'esercizio delle operazioni portuali di cui all'art. 16, c.1 della legge n.84 per un corrispettivo di complessive £.260.758.627 accertate nel '95, £.331.694.868 accertate nel '96 e £.275.260.352 accertate nel '97.¹²

Dette somme sono state integralmente riscosse negli esercizi di competenza.

Le autorizzazioni in questione sono state rilasciate ai sensi dell'art. 111 del codice della navigazione, atteso che soltanto in data 26 febbraio 1996 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il D.M. n.585 del 31.3.95 che il Ministro avrebbe dovuto emanare entro 30 giorni dell'entrata in vigore della legge n.84 ai sensi del comma 4 dell'art.16 della stessa legge.

Sebbene l'Autorità portuale abbia recepito soltanto a far tempo del 1° gennaio '98 con provvedimento del Presidente emanato in pari data, la nuova disciplina introdotta per le autorizzazioni dal decreto ministeriale sopra menzionato, tuttavia sostanzialmente, con particolare riferimento ai nuovi e diversi criteri di calcolo dei canoni, essi hanno avuto ugualmente immediata applicazione posto che con lettera del 20.5.96 inviata dall'Autorità portuale, a tutte le imprese interessate è stato comunicato che i canoni determinati in base alla disciplina precedente erano da ritenersi provvisori e da congruagliare, sulla base dei nuovi parametri introdotti, a consuntivo e che in ogni caso non avrebbero potuto essere inferiori a £. 5.000.000.

E' stato istituito, nel febbraio '96, il registro delle imprese portuali (di tipo informatico e concordato con la commissione consultiva) ed è stato fissato in 25 il numero massimo delle imprese autorizzabili. Si segnala che a tutt'oggi le imprese autorizzate sono 18.

Dette imprese hanno documentato la consistenza ed il tipo di mezzi meccanici ed automezzi in dotazione nonché il numero complessivo di dipendenti utilizzati, pari a 523 unità.

¹² Nel 1997 non sono stati più assoggettati ad autorizzazione i depositi e i terminali petroliferi ai sensi dell'art.16 punto 7 bis della L.647 del 23.12.96.

11. Regolamentazione del lavoro portuale

A seguito dell'abrogazione dell'art. 109 del codice della navigazione intervenuta nel gennaio del 1996 le funzioni di coordinamento e controllo in tema di lavoro portuale sono confluite in capo all'Autorità a mente dell'art.6 della legge 84/94. Conseguentemente i compiti prima affidati al locale Consiglio del lavoro portuale sono stati in parte trasferiti alla Commissione consultiva locale prevista dall'art.15 della legge dianzi menzionata e per il resto ad apposito servizio (area del lavoro portuale) dell'Autorità.

Ciò premesso, l'art.17, c.2 della legge di riforma, che disciplina la fornitura del lavoro portuale temporaneo, in presenza di esuberi - ed è appunto il caso del porto di Trieste - dispone che il personale da avviare quotidianamente in regime di temporanea prestazione di mano d'opera debba essere fornito dalle imprese di cui al successivo art.21, lett.b. nella connotazione giuridica dalla stessa norma indicata.

In conseguenza la ex Compagnia portuale di Trieste, trasformatasi ai sensi dell'art.21 lett. b) in Società cooperativa a r.l., unitamente ad altre 15 cooperative, fornisce il personale necessario.

Non è stato ancora possibile addivenire alla costituzione di un consorzio così come non risultano emanate autorizzazioni in deroga alla legge n.1369 del 1960.

E' stato istituito il servizio di prevenzione e protezione aziendale in ottemperanza al D.Lgs. n.626/94,¹³ con compiti di individuazione dei fattori di rischio, e di individuazione delle correlative misure di sicurezza e di attuazione degli altri incombeni di cui alla norma appena citata.

¹³ Disposizioni di servizio n.81 del 24.11.95.

12. Cenni sull'attività dello scalo

La movimentazione complessiva del Traffico portuale negli esercizi 1995 e 1996 è stata pari rispettivamente a 37.732.144 tonnellate e 41.460.241 tonnellate di merci con un incremento nel 1996 rispetto all'anno precedente del 9,88 per cento.

L'andamento del traffico convenzionale per settori merceologici è meglio specificato nelle unite Tabelle n.5 e n.6:

Tab. n.5

(TONN.)	1995	1996	1997
Legname	65.701	60.036	48.826
Minerali	19.945	4.475	22.340
Carbone	4.019.972	4.478.596	2.350.746
Oli minerali	8	--	--
Cereali	97.810	156.155	188.502
Altre merci	474.521	593.729	583.152

Nel settore dei traffici specializzati il movimento delle merci ha avuto il seguente andamento:

Tab. n.6

	1995	1996	1997
Contenitori/TEU	151.680	176.939	204.318
Merce in contenitori/Tonn.	1.154.220	1.326.472	1.580.531
NAVI FERRY/camion	73.762	91.615	107.836
Traffico FERRY/Tonn.	1.989.836	2.425.096	2.849.529

Significativi incrementi si sono avuti nei seguenti gruppi merceologici:

(Tonn.)	1995	1996	1997
Filati e tessuti	214.011	241.534	261.919
prod.chimici	199.223	229.310	279.200
metalli lavorati e leghe	90.828	116.530	144.773
macchine e motori	178.658	267.928	286.108
prodotti e manufatti div.	149.604	192.396	237.356
macchinario elettrico	88.409	129.585	147.218
veicoli e loro parti	108.591	155.572	180.064
materiali da costruzione	86.468	128.843	182.149

PARTE III

I risultati contabili13. L'ordinamento contabile

La disciplina contabile applicata dall'Autorità è ancora quella in vigore nei confronti dell'Ente autonomo del porto di Trieste, istituito con la legge 9 luglio 1967, n.589, e cioè sostanzialmente la normativa coincidente con quella recata dal DPR n.696 del 1969, integrata peraltro da quella civilistica, limitatamente alla parte della contabilità attinente all'attività imprenditoriale.

I motivi della cennata applicazione ultrattiva del pregresso ordinamento vanno ricercati nelle incertezze cui ha dato luogo la disposizione dell'art. 6, c.3 della legge di riforma, secondo la quale la gestione delle autorità portuali è disciplinata da un regolamento di contabilità "approvato" dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

Soltanto di recente infatti in base a specifico parere del Consiglio di Stato è stato chiarito che il termine "approvato" va inteso in senso letterale e non come equivalente a quello di "emanato, onde ogni autorità portuale è competente a darsi un regolamento di contabilità, che successivamente è oggetto di approvazione da parte dei cennati ministeri.

Come già premesso nel paragrafo 2.8, l'Autorità portuale di Trieste ha già deliberato detto regolamento di contabilità, che tuttavia non ha ancora riportato la prescritta approvazione.

14. Il servizio di cassa

L'Autorità portuale di Trieste fruisce di un servizio di cassa svolto dalla Banca nazionale del lavoro sulla base di una convenzione stipulata tra la banca e il preesistente Ente autonomo e poi confermata con apposita deliberazione dell'Autorità¹⁴ sino al 31 dicembre '98. La convenzione è prorogabile tacitamente di anno in anno qualora non venga disdetta da una delle parti almeno tre mesi prima della scadenza. Il motivo addotto dall'ente per l'avvenuta riconferma della convenzione in luogo dell'espletamento di apposita gara è stato indicato nell'impegno assunto dal preesistente ente autonomo a non disdettare l'accordo per l'intera durata di un mutuo concesso dalla stessa B.N.L., che l'Autorità ha ritenuto di dover onorare.

Per effetto della predetta convenzione la banca, oltre ad essere impegnata ad eseguire tutti i pagamenti che le vengono ordinati mediante ordinativi ed a riscuotere tutte le entrate a qualsivoglia titolo disposte, deve provvedere all'effettuazione di anticipazioni, ove richiesta, sino al limite di 12 miliardi al tasso determinato dalla media mensile del LIBOR (Tasso interbancario tra le banche) aggiornato mensilmente e maggiorato dello 0,75%, franco di commissione massimo scoperto.

L'Ente, nel periodo considerato è stato in costante anticipazione di cassa.

La spesa impegnata per interessi, spese e commissioni bancarie è stata pari, con riferimento solo all'ultimo triennio, a L.8.757.089.002 nel 1994, L.6.684.934.699 nel 1995 ed a lire 6.932.184.828 nel 1996.

¹⁴ N. 92 del 6 giugno '96.

15. La contabilità finanziaria

15.1. Secondo quanto emerge dall'unita tabella n. 7 l'ente nel periodo in esame ha incontrato difficoltà nell'attività di gestione evidenziate oltre che dal già ricordato sistematico ricorso alle anticipazioni di cassa, dalla stessa predisposizione tardiva dei bilanci preventivi degli anni (1990, 1992 e 1993), deliberati in corso d'esercizio e quindi in esercizio provvisorio.

Va dato atto della normalizzazione dei suindicati adempimenti negli ultimi anni, mentre vanno rilevati i ritardi con i quali il Ministero vigilante ha provveduto all'approvazione di detti bilanci.

E' significativo poi che successivamente all'emanazione della legge di riforma detto Ministero non abbia espresso formale pronuncia di approvazione sul conto consuntivo del 1995 e sul bilancio preventivo del 1996, optando per la formazione del silenzio approvazione.

Sebbene detta procedura sia testualmente prevista dall'art. 12, c. 4 della legge n.84/1994, in connessione con il decorso di 45 giorni dall'invio dei documenti di bilancio da parte delle autorità portuali, è da sottolineare tuttavia la utilità di una pronuncia espressa, - che costituisce una delle manifestazioni più significative dell'attività di vigilanza - indicativa dell'avvenuta puntuale valutazione positiva o negativa della impostazione dei documenti di bilancio e delle risultanze negli stessi indicate, non disgiunta da eventuali suggerimenti ed accorgimenti cui attenersi nella stesura dei documenti e nell'espletamento della stessa attività gestoria.

Tab. n.7

	DELIBERA ASSEMBLEA	APPROVAZIONI MINISTERO
PREVENTIVO 1990 CONSUNTIVO 1990	Del. 59 del 27.07.1990 Del. 24 del 29.05.1991	Telex 519440 del 22.10.1990 Telex 5193169 del 27.07.1991
PREVENTIVO 1991 CONSUNTIVO 1991	Del. 72 del 31.10.1990 Del. 16 del 30.04.1992	Telex 5191763 del 7.06.1991 Telex 5191203 del 13.03.1993
PREVENTIVO 1992 CONSUNTIVO 1992	Del. 11 del 27.02.1992 Del. 169 del 26.04.1993	Telex 5191698 del 24.04.1992 Telex 5193470 del 23.07.1993
PREVENTIVO 1993 CONSUNTIVO 1993	Del. 150 del 28.12.1992 Del. 124 del 30.04.1994	Telex 5192331 del 12.05.1993 Telex 5191933 del 12.12.1994
PREVENTIVO 1994 CONSUNTIVO 1994	Del. 383 del 30.10.1993 Del. 131 del 30.04.1995	Telex 5190075 del 28.1.1994 Telex 5191612 del 19.7.1995
PREVENTIVO 1995 CONSUNTIVO 1995	Del. 379 del 31.10.1994 Del. 4 del 24.04.1996	Telex 5190701 del 23.3.1995 Esecutiva ex art. 12 c. 4 L. 84/1994
PREVENTIVO 1996 CONSUNTIVO 1996	Del. 2 del 25.10.1995 Del. 2 del 15.04.1997	Esecutiva ex art. 12 c.4 L. 84/1994 Telex 51900830 del 16.5.97
PREVENTIVO 1997 CONSUNTIVO 1997	Del. 9 del 15.10.1996 Del. 11 del 21.04.1998	Telex 5191950 dell'11.11.96 Telex 5190851 del 5.06.98 Telex 5191819 del 24.11.1997
PREVENTIVO 1998 CONSUNTIVO 1998	Del. 10 del 21.10.1997 —	—