

11.4 Servizio di pulizia degli specchi acquei portuali

Per il periodo 1.1.96 ÷ 31.3.96 è stato prorogato, con Delibera del Presidente del 29.12.95, il precedente atto di cottimo fiduciario stipulato dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Ancona per l'esercizio precedente.

Con Delibera del Presidente del 4.1.96 è stata indetta apposita gara a licitazione privata con il criterio del massimo ribasso sull'importo a base d'appalto di lire 120.000.000 per il rimanente periodo 1.4.96 ÷ 31.12.96.

Hanno presentato offerta n° 2 società.

La gara, previa valutazione delle offerte da parte della Commissione all'uopo costituita con Delibera del Presidente del 24.2.96, è stata aggiudicata per un importo di Lire 98.360.000.

11.5 Manutenzione ordinaria di strade, piazzali e manufatti demaniali destinati all'uso comune.

Nel corso dell'esercizio 1996 sono stati effettuati numerosi interventi di manutenzione ordinaria relativamente a strade, segnaletica verticale ed infrastrutture fognarie, per un importo totale di lire 152.595.500.

L'intervento più consistente è stato quello relativo al ripristino urgente di parte delle reti stradali e ferroviarie del porto storico per un importo complessivo di aggiudicazione pari a lire 86.500.000, previa gara a trattativa privata.

11.6 Manutenzione straordinaria

La convenzione "aggiuntiva" con il Ministero dei LL.PP. relativa alla manutenzione straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale, ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. b) della Legge 84/94, come modificato dall'art. 2, comma 3 del D.L. 535/96 convertito dalla Legge 647/96, è stata stipulata solo

in data 31.12.96 limitatamente al biennio 1996/1997 ; la quota complessiva di finanziamento da erogare è stata fissata in lire 2.192.757.000 per ciascuno degli anni 1996 e 1997, impegnabili a partire dal 1° gennaio 1997.

Nel corso del 1996 non è stato effettuato alcun impegno di spesa per interventi di manutenzione straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale.

12. L'ATTIVITÀ PROMOZIONALE

L'Autorità Portuale ha attivato il Servizio Promozione, Programmazione e Statistica.

In tal modo, si è creato un primo elemento funzionale e operativo di riferimento e di stimolo per tutte le iniziative finalizzate al marketing. Essa ha curato i rapporti con i mezzi di informazione e fornito mensilmente il rapporto statistico relativo alle attività produttive del porto.

Con una pubblicazione multilingue sono state illustrate e documentate le caratteristiche del porto di Ancona e le opportunità che esso offre all'imprenditoria nei vari settori di attività. La pubblicazione è stata distribuita in ogni possibile occasione di incontro con soggetti istituzionali ed economici ed è stata inviata alle principali riviste specializzate del settore marittimo e ai giornali economici.

Sono state inoltre effettuate inserzioni pubblicitarie su alcuni giornali fra i quali "La Gazzetta Marittima".

Avendo particolare riguardo al rilievo che assume il movimento passeggeri per il porto di Ancona (oltre 750.000 transiti nel 1996) rispetto al tessuto economico della città (che si affaccia direttamente sullo scalo), si è avviata una serie di iniziative che hanno coinvolto le Agenzie Marittime, l'Amministrazione Comunale e le Associazioni dei Commercianti tendenti ad

offrire ai passeggeri in attesa di imbarco occasioni di visita alla città, con agevolazioni per lo shopping nei principali esercizi commerciali.

Queste iniziative, hanno trovato particolare favore fin dalla loro presentazione, avvenuta in occasione della manifestazione di shipping internazionale "POSEIDONIA '96", tenutasi in Grecia, al Pireo, dal 3 al 9 giugno.

In quell'occasione, l'autorità Portuale, unitamente alla Camera di Commercio e al Comune di Ancona, ha allestito un proprio stand espositivo e, fra l'altro, ha presentato un pacchetto di iniziative di accoglienza ai passeggeri in transito nel porto anconetano e nella città.

Poseidonia '96, a parte le questioni di cui si è appena fatto cenno, è stata la manifestazione nell'ambito della quale l'Autorità Portuale, da poco insediata, ha per la prima volta organizzato un meeting con tutti i responsabili delle Compagnie armatoriali greche che scalano il porto di Ancona.

Altro versante di grande interesse per il porto di Ancona è costituito dal settore crocieristico rispetto al quale si registra ancora una modesta attività. L'Autorità Portuale di Ancona ritiene che esistano sufficienti motivi per promuovere anche in questo campo un'espansione di traffico.

Difatti Ancona e il territorio circostante offrono più di una occasione perché le Compagnie ne scalino il porto. Ad un'ora di distanza sono raggiungibili città d'Arte come Gubbio, Assisi, Urbino. Località turistiche come Rimini o Sirolo distano ancora meno.

Inoltre in vista dell'Anno Santo dal 1998 prenderanno il via crociere internazionali che toccheranno i principali luoghi di culto cattolici d'Italia. Il fatto che Ancona sia vicinissima al Santuario di Loreto, rende il porto dorico una tappa ideale per una visita alla città mariana e scalo intermedio per le destinazioni in Terra Santa.

Anche con queste prospettive future, l'Autorità Portuale ha preso parte al Seatrade (Mediterranean Cruise and Ferry Convention) '96 di Genova, allestendo un proprio stand espositivo. Vi è, infine, un'attività promozionale di altro tenore che l'Autorità Portuale, unitamente al Comune, ed alla Camera di Commercio di Ancona ha efficacemente perseguito sul versante del potenziamento e dell'integrazione internazionale dei trasporti.

In questo campo, nel 1996 sono state sviluppate due iniziative.

La prima è consistita nello sviluppare il progetto "MAR NERO", approvato dalla Unione Europea, nell'ambito dei programmi ECOS OWERTURE, promosso dalle città greche di Kalamaria ed Alessandropoli e tenutosi a NICOLAIEV, in Russia.

Il progetto ha messo a confronto i diversi sistemi legislativi e di gestione dei trasporti marittimi nei paesi comunitari rispetto a quelli in atto nei paesi dell'ex Unione Sovietica.

Si sono inoltre messe a confronto le tecnologie utilizzate, con particolare riguardo ai sistemi telematici, nonché le dotazioni infrastrutturate e logistiche.

Il tutto nella prospettiva di un auspicato accrescimento dell'interscambio fra i paesi che si affacciano sul Mar Nero e quelli Adriatici.

Da ultimo, si è concorso con il Comune e l'Università di Ancona e con il Ministero dei Trasporti ad elaborare lo "studio sui costi e benefici" richiesto dalla Unione Europea per ottenere l'inserimento del Porto di Ancona fra i porti di preminente interesse europeo e nell'ambito del "Corridoio Adriatico", riconosciuto a pieno titolo fra le reti transeuropee di trasporto prioritarie.

L'Ente riferisce che lo studio ha ricevuto apprezzamento dalla apposita Commissione presso il Parlamento europeo ed ha consentito di conseguire entrambi i risultati, ponendo il porto di Ancona fra i punti nodali dello sviluppo dei trasporti internazionali da potenziare nel prossimo quinquennio.

13. ATTIVITÀ CONCESSIONARIA

Premesso che alla operatività dell'art. 18 della L. n. 84 osta la non ancora avvenuta emanazione del regolamento ministeriale ivi previsto, si precisa che nella carenza di tale atto normativo l'Ente ha proceduto alla emanazione degli atti concessivi del demanio marittimo sulla base dell'ordinamento di cui al codice della navigazione. Ai fini dell'art. 18 della Legge 84/94 l'ambito portuale consta delle zone di assetto e sviluppo complessivo del porto delimitate dal piano regolatore portuale. Esso comprende gli specchi acquei, esterni alle difese foranee, purché interessati dal traffico portuale o dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati a operazioni di sbarco e imbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo come individuate ai sensi dell'art. 4 comma 3 della legge.

Le concessioni da rilasciarsi ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/1994 riguardano le aree, gli specchi acquei, le banchine e le altre strutture destinate all'espletamento delle operazioni portuali, come definite dall'art. 16 comma 1 della legge e possono prevedere la realizzazione o il completamento delle strutture stesse da parte del concessionario.

Il rilascio delle concessioni di aree o banchine e/o infrastrutture per l'espletamento delle operazioni portuali è previsto a favore di imprese autorizzate ai sensi del comma 3° dell'art. 16 della legge o che comunque ottengono l'autorizzazione contestualmente alla concessione.

Nel procedere secondo quanto sopra indicato si deve tenere conto delle caratteristiche e della destinazione funzionale delle opere e delle aree interessate, così come realizzate nel piano regolatore portuale e nel piano operativo triennale.

L'assetto funzionale delle aree in relazione alla polivalenza delle banchine operative e delle zone di deposito delle merci impone indirizzi e scelte chiare che tengano conto sia dello scenario futuro sia della situazione attuale.

Il porto commerciale vedrà il suo naturale sviluppo nella zona sud con il graduale trasferimento di tutte le attività nelle banchine della nuova darsena e della futura banchina rettilinea di 900 metri. Le banchine del porto storico saranno sempre più interessate dal movimento passeggeri, traghetti e navi da crociera.

In attesa che vengano realizzate le opere di ampliamento del porto, l'Ente intende ricercare soluzioni che garantiscono l'interesse pubblico tenendo conto della specializzazione delle aree e delle banchine.

In ossequio a tali principi sono state individuate nelle banchine arredate con mezzi meccanici o, comunque, in quelle sulle quali ha sempre operato l'Azienda mezzi meccanici, con le annesse fasce operative di circa 30 metri dal ciglio di banchina, quelle da destinare al soggetto concessionario che subentrerà all'Azienda stessa.

Le banchine n° 19 - 20 - 21 e 22 continueranno - secondo l'Ente - ad essere finalizzate alle attività di imbarco e sbarco di merci destinate ai silos e pertanto il rilascio delle eventuali concessioni dovrà tenere conto delle esistenti strutture retrostanti.

Le restanti banchine potranno essere destinate ad uso pubblico nonché per attività di autoproduzione e in concessione.

I piazzali della nuova darsena, unitamente ai magazzini di prossima realizzazione, saranno destinati alle attività terminalistiche e di deposito delle merci delle imprese operanti ai sensi dell'art. 16 L. 84/94.

Per il traffico passeggeri e merci mediante navi traghetto sono stati confermati gli indirizzi relativi al recupero delle banchine n° 9 e 10, e

individuati i moli n° 8, 9, 14 e 16 ed i retrostanti piazzali, da destinare in concessione alla società che gestirà i servizi passeggeri, unitamente alla Stazione Marittima.

14. ATTIVITÀ AUTORIZZATORIA ALL'ESERCIZIO DI OPERAZIONI PORTUALI.

Si rimanda a quanto ampiamente illustrato nel paragrafo relativo alla regolamentazione dell'attività di impresa (paragrafo 9).

15. INTERVENTI IN MATERIA DI LAVORO PORTUALE.

Sin dal 1994 la Compagnia Portuale, in ottemperanza alle disposizioni nazionali e comunitarie, si era scissa in un'impresa (ICOP SRL) per l'esecuzione delle operazioni portuali in concorrenza con le altre imprese e in una società cooperativa (CPS SCRL) per la fornitura di servizi di manodopera a tutte le imprese portuali.

Nel corso degli anni '95 e '96 l'Autorità ha svolto esclusivamente compiti di sorveglianza sulle predette imprese.

16. CENNI SULL'ATTIVITÀ DELLO SCALO PER IL 1996

Il trend del traffico portuale è rappresentato nei dati che seguono :

16.1 Merci Liquide : (4.808.000 tn)

Sono sostanzialmente in linea con gli ultimi tre anni ed in leggero incremento rispetto al 1995 (+130.000 tn).

Con il raddoppio degli ormeggi dell'isola di Falconara si potranno registrare nel tempo ulteriori incrementi.

16.2 Merci Solide : (3.660.000 tn)

Esse vanno suddivise in tre sottocategorie :

A) Merci varie e rinfuse

B) Merci in containers

C) Merci su gomma (TIR e TRAILERS)

Per le prime (A) (1.651.000 tn) non c'è stata variazione significativa, a conferma della fisiologicità di questi traffici per il porto di Ancona.

Per i containers (B) (- TEU 44.792 - Tn. 320.000 - n° 28.266 contenitori -) si registra un incremento interessante se si considera che solo da marzo 1996 è entrato pienamente in funzione nella sua veste di HUB PORT "Gioia Tauro".

Ciò ha comportato un incremento del traffico "feeder" verso i porti adriatici in particolare.

In questo quadro il Porto di Ancona per la sua posizione geografica e per le caratteristiche merceologiche presenti nell'interland marchigiano ha visto accrescere enormemente la sua considerazione come scalo per nuovi servizi.

Dal Maggio 1996 hanno iniziato a toccare il Porto compagnie nuove come MAERSK/SEA LAND, LLOYD TRIESTINO/EVERGREEN, CMA, MCS, oltre alle già presenti NORASIA e CROATIA LINE, LOSINIJKA PLOVIDBA e SLOMAN NEPTUNE.

Le numerosissime destinazioni che sono oggi raggiungibili tramite i collegamenti con navi feeder, hanno consentito al Porto di Ancona di presentarsi sul mercato come varco di uscita per mete in precedenza impensate.

Oltre al potenziamento, infatti, delle storiche destinazioni dei Paesi Arabi e di quelle più giovani del Far East, appaiono oggi praticamente commerciabili i cinque continenti.

Le merci su gomma (C) (n° TIR 137.000 - merce trasportata 1.689.730) pongono Ancona - secondo l'Ente - quale primo porto dell' Adriatico in questo settore con un aumento di circa il 30% rispetto al 1995, che fu pure un anno da record in quanto ha quadruplicato i dati del 1990.

16.3 Passeggeri auto al seguito

Anche qui si registra il massimo storico (869.795 passeggeri su navi traghetto - 182.135 auto al seguito - 11.459 crocieristi).

Nell'anno 1990, prima del conflitto nella ex Jugoslavia, si era registrato il massimo storico di 777.358 passeggeri, seguito da un calo negli anni successivi.

Il numero di navi (3.108) che hanno toccato il porto di Ancona ha registrato il massimo storico (+320) rispetto al dato del 1995 (2.788 navi) che pure era il massimo raggiunto.

16.4 La movimentazione merci e passeggeri

Nel 1996 sono state movimentate merci per 1.120.817 t. (+14,3%) e contenitori per 45.015 TEU (+31,6%), per un fatturato pari a lire 5.469.502.303.

Il traffico passeggeri ha fatto registrare il massimo storico per complessivi 869.795 movimenti, gli imbarchi sono stati 439.348 (+ 21,1%) per un complessivo fatturato di 990 milioni,

Il traffico TIR (n. TIR 137.000) si è incrementato del 30 % ; dal mese di settembre si è fatturata una movimentazione di 45.627 unità pari a lire 228.135.000.

Durante l'anno 1996 sono stati realizzati presso il Salone biglietterie n° 3 nuovi box e n° 1 ufficio per Polizia di Frontiera, per una spesa complessiva di lire 19.253.000 + IVA.

16.bis L'attività di dismissione

La privatizzazione del porto e la dismissione delle attività operative dell'ex A.M.M. è stata concretamente avviata il 20.12.96 con la deliberazione n° 147 dopo aver acquisito il favorevole unanime parere del Comitato Portuale nella seduta del 19.12.96.

In data 21.02.97 il Presidente dell'Autorità Portuale ha emesso il previsto avviso, pubblicato al F.A.L. della Provincia di Ancona in data 28.02.97 e agli albi pretori dei Comuni di Ancona e Falconara dal 28.2.97 al 19.3.97 e pubblicizzato tramite quotidiani locali, nazionali ed internazionali, rivolto ai soggetti interessati all'acquisizione di concessione demaniale e di autorizzazione all'esercizio delle operazioni portuali da esercitarsi nell'ambito delle aree nelle quali l'A.M.M. esercita la sua attività.

Ai sensi dell'art. 18 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione (DPR 15.02.52 n. 328) la domanda presentata in data 19.03.97 dalla Società "Ancona Merci Società Consortile per Azioni" è stata pubblicata il 28.03.97.

In ordine alla dismissione delle attività operative dell'A.M.M. si rileva che la gestione commissariale (20.7.1994 - 31.8.1995), si è conclusa con la emanazione di un bando risalente all'Aprile del 1995 e contenente una ipotesi

procedurale all'epoca ritenuta carente per l'assenza della valutazione dei cespiti aziendali e della determinazione della misura dei canoni.

Dopo una fitta serie di incontri con tutti i soggetti interessati, è apparso utile proseguire l'attività posta in essere dal Commissario pro-tempore al duplice scopo di assicurare il coinvolgimento nell'operazione dei soggetti che all'epoca si dichiararono disponibili a partecipare all'iniziativa per la trasformazione dell'A.M.M. e per rendere quanto più possibile spedito l'iter della privatizzazione, recuperando l'efficacia degli adempimenti già posti in essere.

Sulla base di tali considerazioni e con l'ausilio dei consulenti, una volta ottenuta l'autorizzazione alla loro nomina dal Ministero competente, il presidente dell'A.P. ha presentato al Comitato Portuale ed illustrato alla Commissione Permanente Marittima il percorso procedurale ritenuto più idoneo e più conforme al dettato della legge ed alle peculiarità del porto di Ancona.

L'approccio metodologico, dopo un ampio lavoro di divulgazione e di diffusione nel corso di riunioni con gli operatori portuali e le categorie rappresentative di tutti i settori e degli interessi dei lavoratori dell'Azienda, pur riscuotendo consensi ed ampie convergenze, ha evidenziato nel corso del dibattito, estesosi anche sulla stampa, alcuni problemi connessi con la assegnazione delle quote societarie.

Il quadro normativo, poi, non ha certo agevolato la esigenza di accelerazione dei tempi previsti, essendo stata riconosciuta la necessità di :

- a) attendere la formalizzazione dei prepensionamenti richiesti e degli esodi incentivati del personale in esubero dell'A.P. ;
- b) acquisire il parere dell'Organo Finanziario circa il valore dei cespiti.

Con il D.L. N° 535 del 21.10.1996 convertito in legge 23.12.1996 n° 647 sugli incentivi economici ed il D.M. del 21.11.1996 sui prepensionamenti, che ne ha assegnati 18 all'A.P. di Ancona, si è profilata una prima risposta normativa di segno positivo.

Per il valore dei cespiti e per i canoni di concessione, dopo un lungo lavoro legato soprattutto ai tempi dell'Organo Finanziario, si è raggiunto un momento di sintesi attraverso il confronto delle perizie giurate effettuate dai tecnici a suo tempo incaricati dall'A.P. e delle valutazioni degli esperti dell'Ufficio del Territorio, che hanno consentito di avere un quadro chiaro della situazione.

Non va, poi, sottaciuto l'aspetto delicato connesso all'esigenza di procedere alla manutenzione straordinaria dei mezzi meccanici mediante l'utilizzo di appositi fondi di bilancio.

Alla luce di quanto sopra e della dichiarata disponibilità di tutti i soggetti interessati di giungere in tempi brevi alla soluzione del problema, si è convenuto di individuare nella procedura di cui all'art. 20, 2° comma lettera c) quella più idonea al raggiungimento degli obiettivi già previsti nel P.O.T.

Ciò anche in considerazione delle esigenze determinatesi in seguito al numero dei prepensionamenti anticipati, che ha interessato i dipendenti operativi dell'ex A.M.M. entro il mese di marzo 1997.

Il rilascio di concessioni ad imprese che presentino un programma di utilizzazione del personale e dei beni e delle infrastrutture dell'organizzazione portuale, alla luce delle peculiarità del porto di Ancona ha consentito l'opportunità che l'intera dotazione di mezzi, beni e strutture, attualmente detenute dall'Azienda Mezzi Meccanici e Magazzini del Porto di Ancona, sia ceduta (ovvero affittata ex art. 20 co. 2 lett. c) ad un unico soggetto, mantenendo un adeguato numero di ulteriori aree e banchine a disposizione di

soggetti che possono operare in concorrenza con il titolare della futura concessione, derivante dal procedimento di dismissione. In tal senso si è espresso il Comitato Portuale nella riunione del 19.12.1996, allo scopo di favorire la privatizzazione in capo a solide realtà produttive che garantiscano la solvibilità nei rapporti economici, il mantenimento dei livelli occupazionali nonché lo sviluppo della portualità dorica in un'ottica di ampia e solidale collaborazione tra le realtà locali.

Tutto ciò premesso, la Corte ritiene di dover sollecitare il Presidente dell'Ente alla urgente dismissione concreta dei beni e attrezzature, essendo intervenuta da tempo la scadenza del termine "non prorogabile" di sei mesi dal suo insediamento, stabiliti dall'art. 20 c. 2 della legge di riforma.

Va considerato, al riguardo, che in forza dello stesso articolo la dismissione di detti beni e attrezzature coincide con l'estinzione dell'Organizzazione portuale, che costituisce uno dei fondamentali obiettivi della legge, avendo la medesima inteso liberare le istituzioni pubbliche portuali dei compiti di gestione dei porti e riservare alle medesime solo attribuzioni pubblicistiche.

PARTE III[^]

LA CONTABILITA' DELL'ENTE

17. Cenni introduttivi

L'art. 6, c. 3 della legge istitutiva stabilisce che la gestione patrimoniale e finanziaria delle autorità portuali è disciplinata da un regolamento di contabilità "approvato" dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del Tesoro. I predetti Ministeri hanno ritenuto che il termine "approvato" dovesse identificarsi con quello "emanato" e tuttavia in tre anni detto regolamento non è stato emanato.

Da ultimo il Consiglio di Stato ha ritenuto, per contro, che il termine "approvato" sia da interpretare in senso letterale e quindi in funzione del controllo attribuito in materia al Ministero vigilante e a quello del Tesoro, conseguendone che ogni autorità portuale adotta il proprio regolamento, da sottoporre poi all'indicato controllo dello Stato.

Al riguardo il predetto consesso ha ritenuto utile la redazione di uno schema - tipo da parte dei predetti Ministeri.

L'Autorità ha perciò sostanzialmente applicato le norme del D.P.R. 696 del 1979, in quanto ha utilizzato in via analogica lo schema di bilancio indicato a suo tempo dal D.I. (Tesoro, Marina Mercantile) del 16 giugno 1980, in ordine agli enti portuali, che erano enti pubblici economici.

L'inerzia ministeriale ha perciò determinato la conseguenza che l'Ente in esame - così come tutte le altre autorità portuali - ha applicato il D.P.R. n. 676/79, che è la disciplina contabile degli enti previsti dalla legge n. 70/1975 (il parastato), sebbene l'art. 6 della legge n. 84/1994 stabilisca al comma 2 che le autorità portuali sono sottratte alla disposizione di detta L. n. 70 del 1975.

Non si rinvencono rilievi da parte del Collegio dei Revisori dei Conti sugli schemi di bilancio preventivo e di conto consuntivo ; l'impostazione data dall'Ente è stata condivisa dal Collegio medesimo anche in sede di stesura dei bilanci relativi al periodo successivo all'entrata in vigore della Legge n. 84/94 di riforma portuale.

Il servizio di cassa viene svolto dall'1.1.91 della Cassa di Risparmio di Verona, Vicenza, Belluno e Ancona, ora CARIVERONA BANCA S.p.A. - Agenzia Stazione M.ma del Porto di Ancona - aggiudicataria di gara espletata nell'anno 1990 (Delibera del Comitato Direttivo dell'Azienda dei Mezzi Meccanici n° 47 del 31.10.90).

Il servizio di cassa ha per oggetto la riscossione delle entrate ed il pagamento delle spese facenti capo all'Ente e dal medesimo ordinate con l'osservanza delle norme contenute nella convenzione e delle disposizioni di cui alla Legge 29.10.84, n. 720 sulla Tesoreria Unica (Contabilità speciale N° 034379 composta da un conto fruttifero e un conto infruttifero) e relative disposizioni integrative ed applicative, nonché la custodia dei titoli e valori.

Il servizio oggetto della convenzione viene svolto a titolo gratuito, con il solo rimborso all'Istituto Cassiere, delle spese vive sostenute (postali e bolli).

La durata inizialmente fissata in anni quattro, è stata successivamente prorogata tacitamente fino al 1998.

18. I BILANCI PREVISIONALI

I bilanci preventivi per gli anni 1995 e 1996 sono stati deliberati rispettivamente dal Commissario dell'Organizzazione Portuale di Ancona in data 22.11.1994 e dal Comitato Portuale in data 18.12.1995 ; il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha espresso la propria approvazione in data 05.03.1996 relativamente al bilancio di previsione per l'esercizio 1996, mentre il preventivo per l'esercizio 1995 è stato approvato a termini dell'art. 6 della Legge 12.2.87, n° 26, in forza cioè del silenzio-approvazione.

Relativamente al risultato d'esercizio si rileva che nel bilancio per l'anno 1995 è stato previsto un avanzo finanziario di competenza di lire 6.705.000.-, e in quello per l'anno 1996 un avanzo finanziario di competenza di lire 7.000.000.-.

Per l'anno 1995 sono state apportate n° 3 variazioni alle previsioni iniziali per complessive maggiori entrate di lire 2.154.997.000.- e maggiori uscite di lire 2.100.752.000.-, mentre per l'anno 1996 sono state adottate n° 4 Note di variazione alle iniziali previsioni di bilancio, per complessive maggiori entrate di lire 1.185.000.000.- e maggiori uscite di lire 2.495.500.000.-.

Il Collegio dei Revisori si è sempre espresso in merito alle variazioni di bilancio approvandole con proprie relazioni.