Le altre spese promozionali sono costituite da L. 40 milioni per contributi e associazioni (ASSOPORTI), L. 186 milioni per gadget e veicoli promozionali, L. 115 milioni per pubblicità e pubblicazioni, L. 90 milioni per sponsorizzazioni. Complessivamente i fondi impiegati nell'anno ammontano a circa 966 milioni di lire.

ANNO 1999

L'Amministrazione nel 1999 ha partecipato ad una serie di eventi e fiere a carattere internazionale il cui costo è risultato essere di L. 337 milioni. Sono stati impiegati, inoltre, per contributi ed associazioni L. 63 milioni; per gadget e veicoli promozionali L. 87 milioni; per pubblicità e pubblicazioni L. 251 milioni; per sponsorizzazioni 9 milioni.

La spesa complessiva di questo anno è pertanto contenuta in L. 747 milioni.

ANNO 2000

Per l'anno 2000 l'Ente ha stipulato una convenzione con la Regione Lazio per uno studio crocieristico a fronte di una erogazione da parte della Regione per l'importo di 344 milioni.

Il costo delle attività promozionali è stato il seguente: L. 117 milioni per partecipazione a manifestazioni, 53 milioni per contributi ed associazioni, 97 milioni per gadget e veicoli promozionali, 162 milioni per pubblicità, pubblicazioni e sponsorizzazioni.

Il totale di L. 430 milioni registra, pertanto, una ulteriore flessione rispetto al biennio precedente.

ANNO 2001

L'Autorità portuale ha partecipato ad eventi e fiere specializzate di settore in diverse sedi anche internazionali come di seguito indicati; non sono evidenziati i costi delle mere partecipazioni di propri osservatori:

Milano	B.I.T Fiera del Turismo	(L. 20 mil.)
Miami	Seatrade Cruise Exhibition & Convention sul mercato crocieristico internazionale	(L. 47 mil.)
Barcellona	SITC Fiera del Turismo	(partecipazione osservatori)
Londra	Cruise & Ferry Exhibition	(partecipazione osservatori)
Lisbona	Toc Europe Exhibition & Conference sulla logistica	(partecipazione osservatori)
Civitavecchia	Inaugurazione Termal crociere (con musica, spettacolo e stand gastronomici)	(L. 98 mil.)
Civitavecchia	Mostra verdiana (Eventi musicali di carattere internazionale)	(L. 20 mil.)
Frascati	Workshops Buy Lazio (Promozione del territorio e delle sue risorse)	(L. 5 mil.)
Ishinomaki Tokio	Italia in Giappone Evento nazionale Mostra a cura dell'A.P.C., Comune di Civitavecchia e Provincia di Roma	(L. 40 mil.)
Itinerante del Mediterraneo	Worshop sui terminal passeggeri	(L. 5 mil.)
Amburgo	Seatrate Europe (Exhibition & Convention sul mercato crocieristico internazionale)	(partecipazione osservatori)
Amburgo	Intermodal (Exhibition & Conference sulla logistica)	(partecipazione osservatori)
Italia	Ecotur (Mostra itinerante)	(L. 30 mil.)

Le spese per pubblicità e pubblicazioni sono risultate di L. 210 milioni; per gadgets e veicoli promozionali L. 72 milioni.

Si può segnalare che l'impegno assunto nell'anno 2001 per il concorso di idee (220 mil.) menzionato al paragrafo precedente ha avuto realizzazione nel marzo 2003 con la cerimonia di proclamazione e di presentazione del progetto vincitore del concorso per la progettazione del nuovo porto, che ha come suo fulcro il recupero del porto storico per integrare le preesistenze storiche ed archeologiche con le ragguardevoli innovazioni; il logo prescelto, infatti, è "History in the Future".

12. Cenni sulle caratteristiche del traffico

La tabella seguente riepiloga i dati complessivi, riportati nelle relazioni annuali del Segretario generale dell'Ente, riferiti al movimento complessivo delle merci e del traffico passeggeri avutosi nel quadriennio 1998-2001.

MOVIMENTO PASSEGGERI E MERCI

	1998	1999	2000	2001
TOTALE MERCI tonn.	10.678.814	10.513.512	9.848.838	8.839.979
Variaz. su anno precedente	-364.442	-165.294	-664.674	-1.008.859
Variaz. % su prec.	-3	-2	-6	-10
PASSEGGERI IMB. e SBARC.	1.774.576	1.787.716	1.866.422	1.883.245
Variaz. su anno precedente	-40.219	+13.140	+78.706	+16.823
Variaz. % su prec.	-2	+1	+4	0,9
CROCIERISTI	255.953	296.219	392.103	477.579
Variaz. su anno precedente	+16.831	+40.260	+95.890	+85.476

L'incidenza dei vari settori merceologici sul movimento complessivo, che negli anni considerati si è manifestato in progressiva flessione come evidenziano le entità sopra riportate, è ovviamente diversa, registrando una diminuzione quello commerciale (passato dal 15 al 12%) e quello RO/RO (dal 37 al 36%) ed un aumento invece quello dei prodotti petroliferi (incrementatosi dal 48 al 51%) nel biennio 1998-1999.

Nel successivo biennio 2000-2001, al lieve aumento delle merci trasportate, in rinfuse o in colli, passato da 5.289.227 a 5.411.576 tonn., fa riscontro una flessione notevole dei prodotti petroliferi, diminuiti da 4.559.611 a 3.380.695 tonn., flessione dalla quale dipende interamente la variazione negativa, registrata dal totale delle merci, risultante dalla suesposta tabella.

Per quanto riguarda appunto il movimento dei prodotti petroliferi, vale la pena di rilevare che esso, dopo avere registrato nel 1998 tonn. 5.199.688

(con una diminuzione del 12% rispetto al 1997), si era incrementato del 3% nel 1999, risalendo a 5.359.542 tonn.; a ciò è seguito il calo testè riportato del 15% nel 2000 ed addirittura la caduta del 26% nel 2001.

E' da notare, in proposito, che in quest'ultimo anno è stato completato il trasferimento della movimentazione dei prodotti petroliferi dalla darsena (che è stata riadattata alla ricezione del traffico RO/RO) al terminal off-shore; la perdita di tale traffico è da ascrivere - secondo l'Autorità - oltre che al trasferimento del prodotto, che ha fatto segnare un fisiologico crollo della domanda, alla crisi petrolifera del 2000 che, con l'incremento del prezzo del greggio, ha provocato una contrazione dei consumi, con ripercussioni su tutto il sistema trasportistico.

All'arresto ed alla flessione del traffico merceologico, attribuibile sicuramente anche agli spazi divenuti inadeguati per la promiscuità con i cantieri di ristrutturazione dello scalo, è rimasto estraneo il settore crocieristico, che anzi ha registrato un trend positivo, legato prevalentemente ai collegamenti con la Sardegna, assicurati da tre vettori.

Per quanto riguarda appunto i passeggeri imbarcati e sbarcati nel porto di Civitavecchia è interessante notare il rilevante divario numerico che risulta dal confronto dei dati desunti - per gli anni 2000 e 2001 - da una parte dalle pubblicazioni curate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (intitolate "Relazione annuale sull'attività delle Autorità portuali") e dall'altra dalle relazioni annuali redatte dal Segretario generale dell'A.P. di Civitavecchia ed approvate dal Comitato portuale con delibere n. 43 del 14 maggio 2001 e n. 57 del 7 giugno 2002).

In sostanza, l'Autorità riporta in 1.866.422 ed in 1.883.245 i passeggeri imbarcati e sbarcati rispettivamente nel 2000 e nel 2001, mentre secondo le pubblicazioni ministeriali il numero sarebbe notevolmente superiore (2.535.220) nel primo anno e drasticamente inferiore (471.266) nel secondo.

La circostanza, altrimenti inspiegabile, è verosimilmente da ascrivere ai differenti criteri di rilevazione e di esposizione dei dati parziali, includendo, o meno nel conteggio alcune componenti, peraltro non omogeneamente indicate anno per anno (numero imbarcati, sbarcati, o solo

in transito, numero dei crocieristi compreso o meno in quello dei passeggeri nazionali o anche internazionali o per altre variabili classificazioni).

13. Attività autorizzativa e concessiva; gestione del demanio portuale

Come si è accennato all'inizio della presente relazione (par. 2.2), attraverso l'espletamento dei compiti istituzionalmente commessi alle Autorità portuali di autorizzare l'esercizio delle operazioni e di determinati servizi portuali (art. 16) e di affidare in concessione le aree demaniali e le banchine (art. 18), i medesimi enti ricavano canoni che, unitamente alle tasse di imbarco e sbarco delle merci, costituiscono le principali fonti di alimentazione delle entrate proprie correnti, peraltro integranti un sistema di insufficiente tasso di autonomia finanziaria.

Il riordino legislativo del 1994 ha pertinentemente qualificato come soggette a semplice autorizzazione le attività imprenditoriali relative alle operazioni portuali ed anche ai servizi specialistici, complementari ed accessori, riservati ai privati, (come tali preclusi, in linea di principio, all'esercizio diretto o mediante partecipazioni societarie ai nuovi enti pubblici istituiti al posto delle precedenti Organizzazioni portuali), mentre per quanto riguarda l'utilizzazione dei beni demaniali (banchine ed aree) è rimasta ferma la qualificazione propria del provvedimento come concessione dell'Autorità ai soggetti che la richiedano.

La normativa in esame prescrive in particolare che ciascuna Autorità, sentita la Commissione consultiva locale, determini il numero massimo delle autorizzazioni rilasciabili in ciascun anno in relazione alle esigenze di funzionalità del porto e del traffico, assicurando comunque il massimo della concorrenza nel settore.

L'Autorità portuale di Civitavecchia aveva individuato la compatibilità di dette esigenze nel numero massimo di 7 autorizzazioni, integralmente utilizzate nel biennio precedente (1996-1997).

Con delibera n. 70 del 17 dicembre 1998 il numero massimo è stato incrementato ad 11, peraltro utilizzato interamente solo nel 2000. Il canone a carico delle imprese è stato contestualmente raddoppiato.

Nel prospetto seguente è riportato il numero delle autorizzazioni rilasciate nel quadriennio in riferimento, con i relativi canoni.

Anno	Numero società	Importo in Lire
1998	7	35 milioni
1999	9	90 milioni
2000	11	110 milioni
2001	10	100 milioni

La regolamentazione dei servizi ammessi è rimessa alle stesse Autorità portuali con l'osservanza, però, di criteri vincolanti fissati dal Ministero dei trasporti e della navigazione (ora delle infrastrutture e dei trasporti). Il regolamento ministeriale di cui trattasi è intervenuto (come si è detto in nota 9), col D.M. 6 febbraio 2001, n. 132.

Con delibera n. 9 del 12 febbraio 2002 il Comitato portuale ha approvato, in stretta aderenza ai criteri vincolanti fissati con l'anzidetto D.M. n. 132 del 2001, il proprio Regolamento dei servizi portuali, determinando in particolare i seguenti servizi ammessi nel porto di Civitavecchia e descrivendo dettagliatamente i rispettivi contenuti, cioè le attività caratterizzanti:

- pesatura merce;
- marcatura, conteggio e cernita merce;
- pulizia merci e ricondizionamento colli;
- pulizia dell'ambito portuale;
- rizzaggio e derizzaggio;
- servizio navetta merci;
- trasferimento auto in polizza;
- controllo merceologico;
- riempimento, vuotatura e manutenzione contenitori;
- Incolonnamento.

Questo elenco può essere ampliato o ristretto, in relazione a diverse esigenze future, con i provvedimenti annuali di fissazione del numero massimo di autorizzazioni.

Oltre alle numerose disposizioni delineanti la compiuta disciplina a regime, il regolamento fissa anche i canoni annuali per l'anno 2002 nel modo seguente:

Autorizzazione per conto terzi (canone base):	
- per singolo servizio	€ 2.582,28
- per ogni servizio aggiuntivo	€ 258,23
Autorizzazione per conto proprio	€ 3.098,74
Autorizzazione in autoproduzione:	
- in relazione a programmazioni annuali	€ 3.098,74
- per attività occasionali (forfettario)	€ 258,23

Per le autorizzazioni per conto terzi il canone base è maggiorato da un'addizionale, rapportata al fatturato dell'impresa nell'anno precedente, ed articolata in scaglioni (fino a € 1 milione di fatturato: +0,05%; da € 1 milione a €4 milioni: +0,03%; oltre € 4 milioni: +0,01%).

Per quanto concene la gestione del demanio portuale si deve premettere che non è stato possibile acquisire un'organica panoramica sulla base delle frammentarie informazioni ricavabili dalle relazioni annuali del Segretario generale, dai verbali del Collegio dei revisori dei conti, nonché da quelle fornite dall'Autorità a parziale riscontro delle richieste formulate da questa Corte. Gli elementi ottenuti riguardano il seguente elenco delle concessioni demaniali marittime rilasciate:

ANNO	NUMERO CONCESSIONI
1998	66
1999	81
2000	86
2001	70

Come si è avuto modo di accennare (par. 2.2), l'elenco di cui sopra è corredato dell'annotazione che i relativi canoni concessori sono quelli a suo tempo stabiliti dall'UTE, aggiornati dall'Autorità secondo gli indici ISTAT stabiliti dal Ministero (così come in precedenza praticato dal Consorzio autonomo del porto).

La suaccennata carenza di una completa rappresentazione dei fatti gestionali è stata lamentata anche dal Ministero vigilante, che ha rilevato [17]: "nonostante reiterati solleciti l'Autorità portuale di Civitavecchia non ha provveduto ad integrare la presente relazione con i seguenti capitoli: gestione del demanio marittimo, le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria e le opere di grande infrastrutturazione".

La Corte deve reiterare tale osservazione, avendo incontrato ostacoli per ritardi, inerzie, parziali o incongrue risposte nell'acquisizione di elementi concernenti le suaccennate tematiche, caratterizzanti i fatti salienti delle pregresse gestioni, ad integrazione di quelli che è stato possibile desumere e dei quali si fa ora sommario accenno.

Nel 1998 aveva preso avvio la convenzione per le concessioni della nuova darsena petrolifera, nonché di aree e specchi acquei destinati alla costruzione sia della nuova darsena energetica e grandi masse, sia di un terminal petrolifero a mare. Si iniziarono le demolizioni di tutti i fabbricati per la riqualificazione del porto storico, delocalizzando le attività portuali insistenti su quelle aree e si revocarono le precedenti concessioni per liberare le aree interessate alla realizzazione del nuovo centro direzionale. Furono rilasciate nuove concessioni di aree (per l'installazione dell'impianto di sterilizzazione, funzionale al servizio di pulizia e raccolta rifiuti e per apprestare il servizio di pronto soccorso e camera iperbarica).

Il Collegio dei revisori dei conti ha attestato che nel 1998 le concessioni demaniali in essere erano 125; peraltro furono individuati 7 ex concessionari a carico dei quali l'importo ancora dovuto era di L. 1.462 mil., nonché 12 occupanti privi di titolo, debitori della somma di L. 1.585 mil..

---

[17] Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:
Relazione annuale sull'attività delle Autorità Portuali – Anno 2000; pag. 81.

Nel 1999 furono approvate concessioni, con nuovi canoni, degli spazi nel capannone multifunzionale realizzato nelle nuove banchine commerciali, così liberando il porto storico dalle attività produttive. Fu iniziato lo sgombero delle aree occupate abusivamente e curato il contenzioso a carico dei concessionari che non avevano versato il canone.

Dalle relazioni annuali relative al biennio successivo risulta che le concessioni esistenti o rilasciate nel 1999 erano complessivamente 104, che aumentano a 132 nel 2000.

Dalla pubblicazione ministeriale precedentemente menzionata, relativa alle attività delle Autorità portuali nel 2001, si ricava che in quest'ultimo anno il numero delle concessioni demaniali in essere presso l'Autorità di Civitavecchia è complessivamente 116 (di cui 52 di natura commerciale, 24 industriale, 12 per turistica e da diporto, 13 per attività peschereccia, 6 per servizio passeggeri, 8 per servizi tecnico nautici ed 1 per infrastrutture).

Tra le nuove concessioni di rilievo, viene segnalata quella alla Cementir S.p.A. per la realizzazione su un'area scoperta di impianti per la ricezione, lo stoccaggio del cemento, l'insacchettamento e la vendita; attività che, una volta a regime, dovrebbe incrementare notevolmente il traffico portuale. Altro nuovo operatore presente è Ulisse Cantieri Navali S.p.A., che ha assunto la gestione di aree e specchi acquei presso la darsena romana per attività cantieristica.

Di gran lunga più importante è la concessione definitiva, per dodici anni, assentita alla Petroli Investimenti S.p.A., relativa alla gestione del terminal petrolifero a mare, che ha consentito di liberare la vecchia darsena petrolifera, destinata al traffico RO-RO.

14. Il lavoro portuale

In materia di sicurezza del lavoro nel settore portuale marittimo, con il D.Lgs. 29 luglio 1999, n. 272, è stata introdotta una nuova disciplina finalizzata ad adeguare la vigente normativa di portata generale in tema di sicurezza e salute dei lavoratori sul luogo di lavoro (D.Lgs. 19 settembre 1994, n. 626) alle particolari esigenze delle operazioni e dei servizi svolti nei porti. In sostanza, le Autorità portuali sono state investite di ulteriori competenze tra le quali: possibilità di istituzione di comitati di sicurezza e igiene del lavoro; determinazione dei tempi, dei limiti e delle modalità di deposito di merci pericolose; potere di irrogare sanzioni di sospensione delle autorizzazioni o concessioni all'esercizio dell'impresa portuale e del comandante della nave.

Si tratta di competenze esercitate d'intesa o, in genere, sentite le competenti Aziende Sanitarie Locali. Ai sensi dell'art. 7 del citato D.Lgs. n. 272, presso l'Autorità portuale di Civitavecchia è stato costituito il "Comitato di sicurezza e igiene del lavoro" (ordinanza del 20 marzo 2000).

In considerazione anche dei suaccennati ulteriori compiti, nell'ambito della revisione della pianta organica deliberata nell'ottobre 2001, è stato preposto un dirigente alla sicurezza ed al lavoro portuale (v. retro, par. 6).

Sempre in tema di lavoro nell'ambito portuale e precisamente di fornitura del lavoro portuale temporaneo, la legge 20 giugno 2000, n. 186, ha sostituito integralmente l'art. 17 della legge n. 84/1994 allo scopo di renderla maggiormente compatibile con l'ordinamento comunitario, imponendo l'individuazione, da parte delle Autorità portuali o marittime, di una sola impresa autorizzata a fornire il lavoro temporaneo alle imprese di cui agli artt. 16 e 18 della medesima legge di riordino, stabilendo i requisiti di tale impresa, l'incompatibilità di esercizio diretto o indiretto da parte della stessa delle attività previste appunto da detti artt. 16 e 18 nonché 21 comma 1, lett. a). Detta impresa va comunque individuata mediante una procedura accessibile ad imprese italiane e comunitarie.

Soltanto in via subordinata l'art. 17 consente che le prestazioni di lavoro temporaneo siano erogate da agenzie promosse dalle medesime Autorità portuali.

Risulta che malgrado le difficoltà – incontrate anche in altri porti, a causa delle resistenze delle rappresentanze delle forze sociali –il Comitato portuale di Civitavecchia aveva approvato (delibera n. 88 del 31 luglio 2002) il bando di gara comunitaria per l'individuazione di detta impresa. Successivamente l'Autorità si è diversamente orientata, soprassedendo alla pubblicazione del bando di cui trattasi per evitare fratture con il mondo del lavoro portuale ed agitazioni pregiudizievoli sull'operatività del porto nella delicata stagione estiva.

Nell'ottobre 2002, infatti, il Comitato si è espresso favorevolmente sull'ipotesi affacciata dal Presidente di costituzione di un consorzio tra tutte le imprese ex art. 16 operanti nel porto – già dichiaratesi favorevoli – quale primo nucleo della costituenda agenzia, che potesse provvedere alla gestione della fornitura del lavoro temporaneo in via transitoria, mancando allo stato le norme, da emanare con decreto interministeriale, per l'istituzione ed il funzionamento di detta agenzia. Il consorzio dovrebbe assumere circa 70 unità della Compagnia Portuale; i rimanenti lavoratori di questa (circa un centinaio) resterebbero alle dipendenze delle imprese ex artt. 16 e 18, possedute o partecipate dalla stessa Compagnia Portuale, che, in quanto non aggiudicataria della fornitura del lavoro temporaneo, non dovrebbe più essere tenuta alla dismissione delle imprese stesse.

L'ipotesi suaccennata è stata sottoposta dal presidente alla competente Direzione Generale del vigilante Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; non risulta con quale esito.

In proposito la Corte concorda con l'osservazione del Collegio dei revisori dei conti (verbale n. 60 dell'8 ottobre 2002), che, pur ravvisando l'opportunità di ricercare una soluzione ponte, ha posto in evidenza che "l'art. 17 non sembra consentire in alcun modo di poter by-passare il momento della procedura della gara comunitaria per l'individuazione del soggetto incaricato della fornitura del lavoro in porto, in quanto solo in via

subordinata (comma 7) prevede l'attivazione di un'apposita agenzia, sia pure preceduta in un primo momento dall'ipotizzata struttura consorziale".

PARTE TERZA
Le risultanze contabili

15. La previsione e la rendicontazione

In tema di formazione del vigente testo del regolamento di amministrazione e di contabilità da parte dell'Autorità portuale di Civitavecchia e delle successive modifiche ed integrazioni resesi necessarie a seguito dell'approvazione interministeriale condizionata, è opportuno richiamare quanto esposto in precedenza (par. 3).

Circa la tempistica da osservare in tema di bilanci, dalla tabella n. 1 emerge il rispetto del termine relativo all'adozione delle delibere dei preventivi (entro il 31 ottobre dell'anno precedente) per i primi tre anni ed il superamento, invece, per il preventivo 2001. Le approvazioni ministeriali per quest'ultimo esercizio, come pure per il 1998, sono intervenute successivamente all'inizio di detti anni, rendendosi quindi necessario il ricorso all'esercizio provvisorio.

I consuntivi, invece, tranne quello del 1998, sono stati deliberati dopo la scadenza del termine regolamentare (30 aprile dell'anno successivo).

Tabella n. 1

DELIBERE DI BILANCIO

BILANCI		DELIBERAZIONE COMITATO	APPROVAZIONE MINISTERO TESORO	APPROVAZIONE MINISTERO TRASPORTI
1998	Preventivo	DEL. 159 del 23.10.1997	21.1.1998	3.4.1998
	Consuntivo	DEL. n. 29 del 29.4.1999	15.6.1999	31.5.1999
1999	Preventivo	DEL. 153 del 29.10.1998	17.12.1998	22.12.1998
	Consuntivo	DEL. 30 del 15.5.2000	14.7.2000	19.7.2000
2000	Preventivo	DEL. n. 77 del 28.10.1999	14.12.1999	1.12.1999
	Consuntivo	DEL. n. 45 del 14.5.2001 *	6.8.2001	19.6.2001
2001	Preventivo	DEL. n. 91 dell'8.11.2000	8.1.2001	10.1.2001
	Consuntivo	DEL. n. 65 del 7.6.2002	16.10.2002	31.10.2002

(*) La suddetta delibera di approvazione del consuntivo 2000 è stata successivamente rettificata (del. n. 60 del 1°.8.2001) rideterminando in diminuzione l'avanzo finanziario e conseguentemente il Ministero dell'Economia e Finanze ha riapprovato (il 21.8.2001) il consuntivo di cui trattasi nelle nuove risultanze sia dell'avanzo finanziario, sia dell'avanzo di amministrazione.

Sulle previsioni iniziali sono intervenute variazioni; senza considerare partitamente queste ultime, la congruità complessiva degli adeguamenti apportati può desumersi dallo scarto tra i dati assestati e gli accertamenti-impegni.

A tale fine è stata elaborata la tabella seguente.

Tabella n. 2

REALIZZAZIONE DELLA PREVISIONE

(in milioni di lire)

	1998	1999	2000	2001
A) Scostamenti tra previsioni definitive e accertamenti				
Previsioni definitive	37.205,3	39.000,0	99.106,1	139.653,6
Accertamenti	41.961,8	39.479,7	99.897,2	143.275,4
Differenza %	12,7	1,2	0,7	2,5
- entrate correnti	6,3	-35,0	-7,6	-17,3
- altre entrate	27,2	18,3	8,8	24,7
- alienazione beni patrim. e riscossione crediti	307,7	875,6	1,0	-
- entrate derivanti da trasferimenti in c/ capitale	1,1	-	-	-
- entrate derivanti da accensione prestiti	0,1	-	-	-
- partite di giro	158,6	-1,7	-5,9	-0,2
B) Scostamenti tra previsioni definitive e impegni				
Previsioni definitive	40.384,3	41.434,0	99.706,1	140.922,4
Impegni	41.714,8	40.112,9	97.715,3	140.080,6
Differenza %	3,2	-3,1	-1,9	-0,5
- spese correnti	-3,4	-9,9	-10,6	-4,7
- spese in conto capitale	-	0,9	-33,0	-
- spese per estinzione mutui ed anticipazioni	-	-	-	-
- partite di giro	158,6	-1,7	-5,9	-0,2

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e gli accertamenti di entrata complessivamente non assumono dimensioni eccessive; questi ultimi hanno sempre superato le prime, in misura più consistente nel 1998. I maggiori accertamenti di questo primo esercizio sono la risultante in particolare dei dati di cui al Tit. II (Altre entrate) in cui la differenza percentuale (27,2%) è dovuta ai proventi dei diritti autonomi (+1.139,7 milioni) ed interessi attivi (+815,5 milioni); sotto la posta alienazione di beni patrimoniali è registrato un incremento sulle previsioni, per il realizzo di somme investite in titoli e valori mobiliari; ciò vale anche per l'esercizio successivo.

Negli esercizi dal 1999 al 2001 gli impegni sono stati contenuti nel limite delle previsioni con uno scarto percentuale contenuto; mentre vi è

stato un superamento (+3,2%) nel 1998, anno in cui con delibera 108/98 l'Ente, per esigenze emerse nel corso dell'esercizio, ha fatto ricorso all'utilizzo dell'avanzo di amministrazione per L. 3.178 milioni.

Nel 1999 l'Autorità con la IV^{a} variazione (delibera 76/99), ha utilizzato parzialmente (per L. 2.434 milioni) l'avanzo di amministrazione.

Anche nell'anno 2000 si è fatto ricorso all'utilizzazione parziale dell'avanzo di amministrazione (delibera n. 14 del 22/3/2000 per L. 800.000.000 - 3^{a} nota di variazione - e successivamente del. n. 57 del 25/7/2000 per L. 600.000.000 - 4^{a} nota di variazione). Il Collegio dei revisori ha rammentato ancora una volta che la principale quota di detto avanzo è costituita da crediti pregressi nei confronti delle Ferrovie dello Stato non ancora riscossi.

Infine, nel 2001 (delibera n. 106 del 29/11/2001 - 2^{a} nota di assestamento al bilancio) è stato approvato l'utilizzo parziale dell'avanzo di amministrazione per L. 1.268.733.445. Anche per tale utilizzo il Collegio dei revisori dei conti ha invitato l'Autorità al riaccertamento del nuovo residuo attivo, a seguito di riconoscimento di debito delle Ferrovie dello Stato per L. 1.979.766.003 anziché 3.338.093.500.