

Determinazione n. 48/2003**LA CORTE DEI CONTI****IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI**

nell'adunanza dell'8 luglio 2003;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84 e in particolare l'articolo 6 comma 1 con la quale l'Autorità portuale di Brindisi è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

vista la determinazione n. 27 in data 21 maggio 1996, con la quale sono state disciplinate le modalità di esecuzione dell'attività di controllo previsto dalla citata legge n. 84 del 1994;

vista la determinazione di questa sezione n. 21 del 20 marzo 1998 secondo la quale il controllo della Corte dei conti sulle autorità portuali, disposto dal citato articolo 8-bis del decreto-legge n. 457 del 1997 è riconducibile nella previsione normativa dell'articolo 2 della citata legge n. 259 del 1958;

visti i conti consuntivi dell'Ente suddetto relativi agli esercizi finanziari 1997-2001, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udita la relatrice Consigliere dottoressa Luisa Motolese e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per gli esercizi dal 1997 al 2001;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei conti consuntivi – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per gli esercizi dal 1997 al 2001 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – dell'Autorità portuale di Brindisi, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

L'ESTENSORE

f.to Luisa Motolese

IL PRESIDENTE

f.to Luigi Schiavello

PAGINA BIANCA

**RELAZIONE SUL CONTROLLO ESEGUITO RELATIVO ALLA GESTIONE FINANZIARIA
DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI BRINDISI PER GLI ESERCIZI 1997-2001**

SOMMARIO

PREMESSA E ASSETTO NORMATIVO (*anche alla luce della modifica del Titolo V della Costituzione*). - PARTE PRIMA: L'ASPETTO ORGANIZZATIVO, PROGRAMMATARIO ED OPERATIVO - 1. L'aspetto organizzativo. - 1.1. Costo del personale. - 2. L'aspetto di programmazione. - 2.1. Il piano operativo triennale. - 2.2. Il piano regolatore portuale. - 3. L'aspetto operativo. - 3.1. La successione dei rapporti: il problema dello scorporo. - 3.2. Opere rilevanti. - 3.3. Servizi di interesse generale. - 3.4. Movimentazione merci e passeggeri. - 4. La manutenzione ordinaria e straordinaria. - 5. La gestione del demanio marittimo. - PARTE SECONDA: LA CONTABILITÀ DELL'ENTE. - 6. La gestione finanziaria e contabile. - 6.1. Regolamento di amministrazione e contabilità. - 6.2. I documenti della contabilità finanziaria. - 6.3. Gli scostamenti. - 7. I risultati gestionali. - 7.1. Situazione finanziaria. - 7.2. I residui. - 7.3. La situazione amministrativa. - 7.4. La situazione economica. - 7.5. La situazione patrimoniale. - 8. Conclusioni.

PAGINA BIANCA

Premessa e assetto normativo (anche alla luce della modifica del titolo V della Costituzione)

Con la presente relazione la Corte dei Conti riferisce al Parlamento sui risultati del controllo eseguito sull'attività svolta nel quinquennio 1997, 1998, 1999, 2000, 2001 dall'Autorità portuale di Brindisi, istituita con la Legge 28-1-1994 n° 84, art.6 ,c.1, e sottoposta al controllo della Corte, c.4 dello stesso articolo.

Come è noto, il controllo è svolto secondo le modalità previste dall'art. 2 della legge 21-3-1958 n° 259, e cioè in forma cartolare e non più mediante un magistrato presente alle riunioni degli organi collegiali dell'Ente.

Alla precedente relazione si fa costante rinvio tenendo presente soprattutto gli ultimi sviluppi nel frattempo determinatisi ed i risultati realizzati.

Relativamente all'assetto normativo dell'Autorità, si evidenzia che alla luce della modifica del titolo V della Costituzione lo Stato conserva la potestà legislativa in materia di ordinamento e di organizzazione amministrativa delle autorità portuali, ma soltanto con riferimento alla determinazione dei principi fondamentali nella materia dei porti e delle grandi reti di navigazione. Quest'ultima materia rientra infatti, ai sensi del novellato art. 117 della Costituzione, comma 2, lett. g), tra quelle soggette a legislazione concorrente; la potestà legislativa spetta, nella materia summenzionata, alle Regioni, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello stato.

PARTE PRIMA

L'aspetto organizzativo, programmatico ed operativo

1. L'aspetto organizzativo

Il periodo considerato (97-01) è stato particolarmente importante ed è venuto a coincidere con la chiusura della prima fase della gestione ordinaria dell'Autorità stessa affidata alla responsabilità del Presidente, nominato con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 6-8-1998.

In data 5 agosto 2002 è scaduto il mandato del Presidente dell'Autorità, e pertanto con D.M. del 21 ottobre 2002 si è provveduto alla nomina del nuovo Presidente, già nominato Commissario della medesima Autorità con decreto del 20 settembre 2002.

Sotto il profilo squisitamente organizzativo l'esercizio 1999 si caratterizza per l'approvazione della nuova pianta organica.

Il 16-7-1999 con 10 voti favorevoli e 4 contrari è stato revocato il Decreto Commissariale n° 28 del 28-7-1997 che definiva la prima pianta organica dell'Autorità ed approvata la nuova.

Il 5 marzo 2001 con delibera n.4 sono stati decisi alcuni interventi di correzione dello schema di organigramma, per migliorare, alla luce dell'esperienza maturata nel periodo successivo alla pianta organica del giugno 1999, l'organizzazione degli uffici, individuare nuove posizioni e precisare compiti di quelle già previste.

Le modifiche apportate determinano l'incremento di una unità del numero di personale in organico (da 29 a 30) e comportano l'istituzione della sezione CED (Centro Elaborazione Dati) cui destinare un responsabile (che costituisce la nuova figura), un addetto al protocollo ed un operatore tecnico; l'eliminazione dalla pianta organica della figura del geometra dall'Ufficio Demanio; il trasferimento di una unità dall'Ufficio Affari Generali all'Ufficio contabile.

Detta delibera è stata approvata in data 10 - 5 - 2001.

Con delibera n.5, nella stessa riunione è stato stabilito di procedere ad assumere: il responsabile dell'Ufficio autorizzazioni- imprese e lavoro portuale; un impiegato amministrativo per l'Ufficio del Demanio, un assistente tecnico per l'Ufficio Sicurezza.

La prima figura è stata assunta con procedure dirette e nominative (si tratta di un Capitano di Corvetta già in forza alla locale Capitaneria di Porto),

dotato di conoscenza approfondita delle attività economico commerciali e del lavoro in ambito portuale.

Per le altre figure (delibera n. 20) è stato deciso di avviare le procedure di selezione (poi concluse nel febbraio 2002).

Altra unità per chiamata nominativa è stata assunta nel settembre 2001, quale operatore CED (6° livello) ai sensi della legge n. 80/98.

La nuova pianta organica, coperta attualmente da 15 unità, -che rappresenta il 50% dell'organico - prevede a regime 30 unità articolate in un ufficio di Presidenza e due aree, amministrativa e tecnica.

La necessità di una nuova pianta organica è sorta dall'esigenza di definire, come hanno in più occasioni rappresentato i massimi rappresentanti dell'Ente, un nuovo modello organizzativo più aderente alle esigenze operative dello scalo (attesi i limiti e le insufficienze mostrati dalla vecchia pianta nella fase di attuazione dell'Ente stesso) e soprattutto improntato ad una struttura semplificata.

L'ufficio di Presidenza sarà così composto: dal Segretario Generale e dall'ufficio di Segreteria, diretto da un quadro (unità ad alta qualificazione professionale) per supportare ed assistere l'attività del Presidente.

Al vertice delle due aree sono previste inoltre due unità con qualifica dirigenziale.

Le due aree, a loro volta, è previsto che siano articolate in uffici.

Area amministrativa:

Ufficio affari generali;

Ufficio finanziario e contabilità;

Ufficio demanio;

Ufficio autorizzazioni, imprese e lavoro portuale;

Area tecnica:

Ufficio progetti e gare;

Ufficio lavori;

Ufficio sicurezza e controllo area portuale.

E' stato deliberato, altresì, che il processo di completamento per la copertura dell'organico previsto dovrà avvenire con progressività- con delibera del Comitato Portuale - tenuto conto degli inserimenti professionali più urgenti dal punto di vista operativo e funzionale e tenuto conto altresì delle disponibilità di bilancio.

Come si può notare sono previste qualifiche di livello elevato(almeno tre dirigenziali) atteso che delle undici unità distaccate, sette rivestono una qualifica

inferiore alla quarta, mentre le altre unità dovranno essere inquadrare tra il quarto ed il nono livello.

Il numero dei servizi risulta ridotto (sette contro i precedenti nove con potenziamento dell'ambito propriamente tecnico).

1.2. Costo del personale

Le spese per il personale (tab. n. 1), con riferimento al periodo in esame, si registrano in aumento negli anni 1998 e 1999, nel 2000 in diminuzione, e nuovamente in aumento nell'esercizio 2001.

L'aumento delle spese in questione è determinato, per il 1998, dall'applicazione del C.C.N.L. di categoria riferito al biennio economico precedente e dalla corresponsione degli arretrati del trattamento accessorio dal 1995, e per il 1999 dagli emolumenti variabili (lavoro straordinario), e per il 2001, dall'aumento delle unità operative (n. 3), tuttavia con incidenza a bilancio contenuta, considerato che le unità sopraindicate hanno assunto servizio, rispettivamente, in data 1 e 2 settembre e 17 dicembre 2001.

Si ritiene utile, altresì, fare rinvio alla sintesi esposta alla unita tabella n. 2, relativa alla incidenza della spese per il personale – comprensive delle spese per stipendi ed altri assegni fissi e degli oneri previdenziali ed assistenziali – sui più significativi aggregati di bilancio.

Per quanto concerne il t.f.r. (punto b dell'unità tab. n. 1), l'ente ha sottoscritto una polizza assicurativa, per garantire il trattamento di fine rapporto.

TABELLA n.1

COSTO GLOBALE DEL PERSONALE

		(in milioni di lire)				
		1997	1998	1999	2000	2001
a) Stipendi ed oneri riflessi						
Emolumenti fissi		962	1.550	1.247	1.241	1599
Emolumenti variabili		32	27	183	54	27
Emolumenti al personale distaccato presso l'Ente		0	0	0	0	17
Spese per viaggi e missioni		14	27	64	82	72
Spese per frequenza corsi		0	5	8	14	2
Oneri previdenziali ed assistenziali		327	273	397	449	537
Altri oneri per il personale		0	0	0	0	0
Totale - a		1.335	1.882	1.899	1.840	2.254
	Variazioni %	-38,58	40,97	0,90	-3,11	22,50
b) Accantonamento trattamento fine rapporto		39	39	36	36	126
Totale - b		39	39	36	36	126
Totale Generale a+b		1.374	1.921	1.935	1.876	2.380
	Variazioni %	-34,58	5,71	0,73	-3,05	26,87

TABELLA n.2

INCIDENZA PERCENTUALE DEL COSTO DEL PERSONALE

(in milioni di lire)

	1997	%	1998	%	1999	%	2000	%	2001	%
Costo del personale	1.375		1.921		1.936		1.876		2450	
Entrate correnti	5.144	26,7	5.267	36,5	5.061	38,3	6.245	30,0	7212	34,0
Spese correnti	3.020	45,5	3.879	49,5	4.673	41,4	2.449	76,6	6801	36,0
Spese per acq. Beni e serv.	1.249	110,1	1.512	127,1	2.228	86,9	2.861	65,6	3615	67,8
Entrate da serv. E patr.	2.601	52,9	2.725	70,5	2.041	94,9	4.385	42,8	1837	133,4

2. L'aspetto di programmazione

2.1. Il piano operativo triennale

L'approvazione del Piano Operativo Triennale (P.O.T.) da parte del Comitato Portuale è stato senza dubbio uno dei fatti di maggiore rilevanza che hanno riguardato la gestione considerata tenuto conto che il suddetto P.O.T. resta il documento di riferimento di tutta l'azione sviluppata nel corso degli ultimi mesi dagli organi a ciò preposti.

Come emerge dalla precedente relazione della Corte il primo P.O.T. è stato adottato il 28 luglio del 1995, ma è stato aggiornato nel 1996 e così non ha avuto nemmeno un inizio di attuazione, ponendosi come enunciazione di principi e di intenti slegati dalla realtà.

Il nuovo P.O.T. approvato agli inizi del 1999, mira a potenziare la presenza del porto di Brindisi nel bacino Adriatico e Mediterraneo.

Gli obiettivi individuati dal P.O.T. riguardano:

- 1) lo sviluppo della linea RO-RO (trattasi di navi miste, che imbarcano sia merci che passeggeri) con i paesi della costa Dalmata ed Albanese nonché con i paesi dell'Egeo;
- 2) l'offerta del Terminal di Costa Morena - con previo potenziamento dello stesso da 335.000 mq. (già operativo) a 615.000 mq.- ad operatori terminalistici;
- 3) l'avvio delle nuove opere di Costa Morena, con un finanziamento CIPE già disponibile di circa 36 miliardi di lire (del 29-8-97 n° 175);
- 4) sviluppo delle navi crociera;
- 5) informatizzazione e telematizzazione per movimenti di persone, merci e mezzi di trasporto nell'ambito portuale, aeroportuale e stradale di Brindisi;
- 6) la creazione di un "distripark" (area di consolidamento, trasformazione e distribuzione al servizio delle multinazionali, industriali e commerciali) che dovrebbe rappresentare un momento di grande potenzialità per il porto, come è accaduto per i grandi porti del nord-Europa (per es. Rotterdam);
- 7) iniziative per l'accordo di cooperazione -con il necessario sostegno politico- con i paesi dell'Est-Europa;
- 8) azione di marketing e comunicazione (con visite dirette a potenziali clienti, partecipazione a fiere, mostre, convegni e raccolte di materiale legislativo).

Per il conseguimento di detti obiettivi sono stati individuati quali strumenti idonei:

1) l'imminente impiego di nuove navi ad alta velocità;

2) in data 4-12-99 la B.T.I.- Brindisi Terminal Italia - a seguito di avviso di preinformazioni sui quotidiani ha risposto al suddetto avviso ed ha concluso con la presidenza dell'Autorità un accordo sostitutivo della concessione demaniale ai sensi dell'art. 11 L. 7-8-1990 n° 241, per le concessioni di uso alla B.T.I. spa stessa delle aree di Costa Morena destinate a terminal containers (giusta delibera del Comitato Portuale del 7-2-2000).

Il terminal containers gestito dalla B.T.I. è operativo dal luglio 2000; tuttavia non garantisce il traffico previsto dal piano d'impresa, presentato dalla medesima società in allegato alla richiesta di concessione.

E' prevista la nuova verifica del piano di impresa nel giugno 2003.

3) Si è già provveduto alla costituzione della Commissione presieduta da un funzionario del Ministro dei Lavori Pubblici per la gara d'appalto;

4) Sono in programma -in collaborazione con il Comune della città -offerte turistiche di visite guidate, mirate ad attirare sulle banchine lo scalo di navi da crociera;

5) Autorità Portuale e Camera di commercio hanno elaborato un progetto per l'informatizzazione e telematizzazione di persone, merci, e mezzi di trasporto;

6) L'Autorità ha inoltrato in data 17-2-99 alla Regione Puglia domanda di finanziamento per uno studio di fattibilità del "distripark" e di recente la Regione ha accolto tale richiesta ed ha reso disponibile il 50% del finanziamento previsto per lo studio (un miliardo di lire); il restante 50% è a carico dell'Autorità Portuale .

L'Autorità Portuale ha redatto il bando di gara europeo rivolto ai Centri Studi ed agli Istituti di Consulenza della Comunità e la società aggiudicatrice dello studio ha iniziato ad operare nel 2001. La consegna dello studio di fattibilità è avvenuta, come prevista, nell'estate 2002.

7) è allo studio il progetto "Corridoio Adriatico" - in parte finanziato dall'Unione Europea - che vede coinvolto il gruppo di Coordinamento delle Regioni Adriatiche (Marche, Emilia Romagna, Veneto, Friuli V. Giulia, Abruzzo, Molise, Puglia);

8) L'Ente ha partecipato a "CHINA TRANSPORT 1998", ed alla fiera internazionale di Mosca "TRANSRUSSIA 1999" ed a quella del Galles con visita all'"Energj Park" di Baglan ed al Centro "Giovani imprese" di Sandfields, nonché incontri con operatori della Camera di Commercio di Swansea.