

TRAFFICO

	Navi	Pass.ri	Teu	Mov. Complessiv.
BARI	5.213	644.824	3.275	tonn. 1.729.000
TARANTO	1.685	0	0	tonn. 34.474.000
TRIESTE	3.802	170.460	204.218	tonn. 46.410.000
VENEZIA	4.670	601.565	211.969	tonn. 24.117.000
ANCONA	6.022	892.262	69.177	tonn. 8.900.000
GENOVA	7.959	2.433.263	1.179.954	tonn. 42.429.000

TASSE PORTUALI
(in miliardi approssimati)

	TOTALE	AUTORITA' PORTUALE
BARI	3	0,5
BRINDISI	5	1,2
TARANTO	36,5	8,5
GENOVA	50	11

Brindisi occupa una posizione da primato per quanto attiene il numero di navi che sono transitate nel porto.

Gli altri dati, purtroppo, non hanno questo requisito se riferiti a tutti gli altri scali, fatta eccezione per quello di Bari.

Taranto in termini di tasse portuali significa 36,5 miliardi, di cui 8,5 all'Autorità Portuale, pur registrando un numero di navi di solo circa 1.700.

Sotto questo aspetto il sistema portuale pugliese si posiziona rispetto al sistema nazionale agli ultimi posti.

Questo è un dato che deve far riflettere per le scelte che dovranno essere compiute in un momento di sviluppo complessivo della portualità e tenuto conto di quello che rappresenterà il porto di Taranto dai prossimi due anni.

Il localismo ed il campanalismo, che è sempre prevalso nel nostro Paese e forse in questa Regione in particolare, debbono essere superati se si vuole realizzare un progetto nell'interesse dell'intera Puglia dopo una valutazione serena ed oggettiva delle economie locali e delle potenzialità effettive dei porti.

Recentemente nel corso di un incontro dei porti del Nord Adriatico con il Ministro, il Sindaco di Venezia ha riproposto, anche se in maniera provocatoria, il discorso del sistema portuale del Nord-Est.

Non era un discorso di separatismo, era un discorso serio nel quale chi vi parla ha sempre creduto.

Si è intimamente convinti che pur nella differenziazione delle situazioni che si registrano nei tre porti pugliesi, sia indispensabile in questo momento presentare i tre scali in un'unica realtà, realizzando quelle sinergie, complementarietà e specializzazione del traffico che consentano di dare valenza e rappresentatività concreta ad un tavolo centrale o europeo.

Ci si rende conto che non è questa la sede ed il momento per affrontare problemi che investono la volontà politica regionale.

Ma limitando il discorso al solo aspetto economico è indispensabile che il porto di Brindisi faccia intanto ogni sforzo per rappresentare ed essere nei fatti il porto del Salento.

In primis, bisogna vendere il porto agli operatori leccesi, bisogna acquisire il traffico derivante dall'economia del basso Salento che oggi privilegia i porti di Salerno e di Napoli ed ignora Brindisi, forse più per preconconcetto che per conoscenza diretta.

Bisogna illustrare il porto di Brindisi e capire cosa manca a questo scalo perché diventi competitivo con quelli che, ad altre 400 chilometri di distanza riescono a fargli concorrenza.

Ecco; è proprio questa la linea che l'Autorità Portuale di Brindisi, intesa come assemblea permanente e punto di coagulo degli interessi economici, sociali e politici della Città e del Salento deve portare avanti.

Da una parte il grande progetto porto per offrire alle grandi compagnie internazionali di navigazione l'opportunità e l'interesse a fare di Brindisi il proprio terminal o il proprio scalo. L'interesse c'è già. Occorre dimostrare con i fatti che i progetti illustrati verbalmente e gli impegni solo informali assunti si traducono in realtà.

Dall'altra utilizzare al meglio ciò di cui si dispone nella consapevolezza che accanto al traffico povero cui si è abituati può essere aggiunto un traffico containerizzato più ricco.

E' uno sforzo che viene chiesto a tutti gli operatori portuali ed un appello agli industriali salentini.

L'Autorità Portuale è impegnata sui due fronti e potrà muoversi meglio allorchè potrà disporre degli organi istituzionali.

Nel porto di Brindisi vi sono ancora molti condizionamenti. A parte le servitù militari e la commistione tra il porto commerciale e quello militare, con il conseguente utilizzo non razionale degli spazi a terra ed a mare, vi sono poi servizi che condizionano il traffico e lo penalizzano quanto a costi e a spazi operativi.

Questi ostacoli debbono essere superati.

Brindisi ha avuto la forza di superare le emergenze, anche le più gravi; non può penalizzare il suo traffico con impedimenti burocratici ovvero per carenza di organico in qualche ufficio.

Ne va di mezzo l'economia e lo sviluppo e questo non può essere consentito.

Il traffico deve aumentare e deve essere favorito.

Non si può considerare come ineludibile una situazione che tutt'al più deve essere temporanea.

Nessun porto italiano è penalizzato per questi problemi, e non si è più disposti a subire.

Ne va di mezzo l'attività del porto e quindi l'economia, elementi questi sui quali non si può transigere e le cui conseguenze sono anche giuridicamente rilevanti.

Il disordine con il quale sono stati elencati i problemi, la preoccupazione di non riuscire, con la minima struttura di cui si dispone, a dare le risposte adeguate alle varie istanze, l'impossibilità di seguire e di conoscere quanto avviene di buono e di meno buono, il dover operare sempre in una situazione di precarietà, si ritiene dia l'idea di come si è lavorato e in che misura, anche se purtroppo non si ha contezza dell'attività svolta.

Alle volte si ha la sensazione che gli ostacoli che si incontrano ovvero l'immobilismo di alcuni interlocutori sia voluto e non casuale.

Sono solo sensazioni e ci si augura di sbagliare.

E però dovrebbe essere ormai abbastanza chiaro a tutti quali sono i compiti ed il ruolo di regia dell'Autorità Portuale che con il suo Comitato, ove sono rappresentate le Amministrazioni locali e territoriali, le categorie imprenditoriali, le organizzazioni sindacali e le

amministrazioni centrali pubbliche, potrà operare nell'interesse del porto, della Città e del Salento in sintonia di intenti per lo sviluppo economico generale.

I progetti, i grandi progetti strutturali ed infrastrutturali potranno avere la valenza adeguata solo allorchè saranno il risultato di un consenso politico-economico più vasto e rappresentativo.

E' questo il segnale che si vuole dare. Continuare un lavoro appena impostato senza alcuna personalizzazione ed indipendentemente da chi vi opera.

Si sono messe a disposizione del porto di Brindisi una professionalità ed una esperienza fatte a livello centrale e periferico in tanti anni di attività .

E' la scommessa di un leccese che non ha mai lavorato nella propria terra, onorato di aver avuto questa opportunità per questo periodo.

Si è cercato di non creare problemi ad alcuno e non si intende crearne.

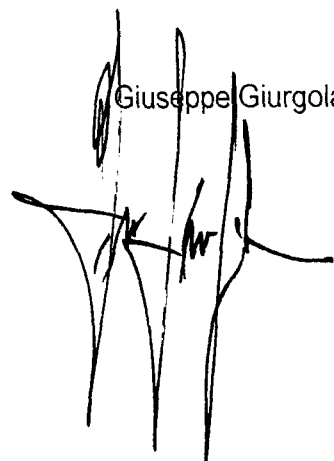
In ogni caso un ringraziamento a tutti, ma proprio tutti, per questa esperienza trascorsa.

C'è in tutto questo una sola cosa importante: il Porto e la Città di Brindisi.

Tutto il resto non conta e non porta da nessuna parte.

Brindisi, **8 MAG. 1998**

Giuseppe Giurgola



PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI REVISORI

PAGINA BIANCA

VERBALE N. 28

Il Collegio dei Revisori dei Conti (dott. Armando Rinaldi, presidente; dott.ssa Gerarda D'Agostino – componente; dott. Carlo di Cesare – componente), si è riunito in Roma il giorno 11 maggio 1998 per l'esame del Conto consuntivo 1997 dell'Autorità portuale di Brindisi, deliberato dal Commissario dell'Ente (dott. Giuseppe Giurgola) in data 8.5.1998 n. 64.

Il predetto elaborato, redatto secondo le disposizioni contenute nel decreto interministeriale del 16.6.1980 è costituito dal rendiconto finanziario, dal conto economico e dallo stato patrimoniale, i quali, in sintesi, esprimono i sottoindicati dati finanziari:

- a) un avanzo finanziario di competenza di £. 2.078.271.032;
- b) un avanzo di amministrazione al 31.12.1997 di £. 4.349.178.962;
- c) un avanzo economico al 31.12.1997 di £.1.991.599.545, che pareggia con il netto patrimoniale, ottenuto dalla differenza tra la situazione patrimoniale all'inizio (£. 2.861.073.999) e alla fine dell'esercizio (£. 4.852.673.544).

Quanto alle entrate, gli accertamenti ammontano a £.8.295.064.058, con una diminuzione di £. 1.010.399.112 rispetto alle previsioni definitive. Ciò essenzialmente dovuto all'andamento della gestione della categoria 2^ - redditi e proventi patrimoniali per minori entrate di £. 172.503.523 e ai minori movimenti evidenziati alle partite di giro (titolo VI entrate e titolo IV uscite) per £. 751.749.521,

principalmente a motivo delle ritenute erariali, previdenziali, IVA e rimborso di somme percepite per conto terzi.

Relativamente alle uscite gli impegni 1997 risultano di £. 6.216.793.026, inferiori di £. 4.428.543.974 rispetto alle previsioni definitive di spesa.

I minori oneri si registrano in maniera prevalente alle categorie delle spese di personale (£. 929.074.543) e a quelle delle spese di funzionamento (£. 617.856.636), nonché alle ragguardevoli minori spese del titolo II (£. 1.993.175.723) a causa soprattutto delle minori uscite per £. 1.724.600.990 evidenziatosi al capitolo delle "Ristrutturazioni, trasformazioni e manutenzioni straordinarie agli immobili ed impianti".

I sopradescritti dati finanziari di competenza evidenziano ancora una volta la non adeguata capacità dell'Ente di impostare i propri programmi previsionali non in linea con la reale capacità di spesa e certamente ridondanti rispetto ai meccanismi e ai tempi dell'acquisizione delle entrate e delle diverse fasi operative per pervenire ad impegni certi nel corso dell'esercizio.

In tale ottica si segnala che l'Ente non ha attivato il previsto prelevamento dall'avanzo di amministrazione al 31.12.1996 di £. 2.273.297.879.

La situazione amministrativa al 31.12.1997 ammonta, così come evidenziato nella presentazione del rendiconto, a £. 4.349.178.962 superiore di £. 2.075.881.083 rispetto a quello del 31.12.1996 e quest'ultimo maggiore di £. 398.252.804 se confrontato all'ammontare al 31.12.1995.

La sopradescritta progressione degli avanzi dal 1995 al 1997 pone ancora una volta in primo piano il profilo degli elevati residui, di cui quelli attivi hanno prevalenza su quelli passivi e che influenzano il risultato amministrativo con l'appesantimento della gestione pur se si enucleano le partite sospese di £. 6.100.000.000 iscritte rispettivamente, tra i residui attivi e passivi e dovute all'annoso problema del passaggio dei rapporti attivi e passivi, non ancora avvenuto, come noto, dal Consorzio SISRI all'Autorità portuale.

La dinamica di detti residui riferita agli esercizi dal 1995 al 1997, si riporta nel sottoindicato prospetto:

	1995	1996	1997
Residui attivi	7.780.323.178	9.704.206.538	13.111.443.113
Residui passivi	7.241.261.030	8.403.833.589	10.100.829.423

Anche i dati di cassa evidenziano una certa inerzia nella gestione delle spese; risulta, infatti, una situazione che si riporta nel prospetto:

	31.12.1995	31.12.1996	31.12.1997
Fondo di cassa	1.335.942.927	972.924.930	1.338.565.272

La sopradescritta situazione, che è anche direttamente collegata alla complessa problematica che si era venuta a determinare nella passata gestione, dovrebbe trovare soluzione con l'attività e con le iniziative avviate dalla gestione commissariale. Il collegio, pur se non intende ignorare le programmazioni infrastrutturali avviate dal

Commissario che dovrebbero modificare profondamente l'immagine e le attività di istituto del porto di Brindisi in un futuro prossimo, ritiene in questa sede di soffermarsi a tratteggiare tutte quelle iniziative di gestione efficace e di opportuni atti amministrativi che stanno riconducendo gradualmente alla normalità la vita dell'Autorità portuale di Brindisi.

In particolare, si evidenziano:

- a) l'istituzione della Commissione mista (Regione, Enti interessati) per portare a conclusione lo scorporo dei beni e del patrimonio finanziario tra Autorità e Consorzio SISRI;
- b) la quasi conclusione della nota complessa questione delle sette unità assunte dal presidente pro-tempore dell'Autorità;
- c) il reinquadramento nella posizione corrispondente alle funzioni svolte dal personale, con conseguente annullamento delle note promozioni non sostenute né in punto di diritto né con l'oggettività operativa degli interessati;
- d) l'attivazione delle procedure per pervenire alla riorganizzazione della segreteria tecnico-amministrativa con prevedibile prossimo e innesto di adeguata professionalità finanziaria e tecnico-giuridica nella vita dell'Autorità portuale.

Il collegio dei revisori, che ha delegato il proprio Presidente ad effettuare taluni approfondimenti nella sede dell'Autorità, ha infine accertato che:

- a) il fondo di cassa concorda con il registro di cassa e con il partitario delle entrate e delle uscite e con la comunicazione dell'Istituto cassiere in data 31.12.1997;