

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 44/2005.

LA CORTE DEI CONTI IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 19 luglio 2005,

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 La Spezia è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti, nonché l'articolo 6, comma 4, come risulta sostituito dall'articolo 8-*bis* del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito con modificazioni nella legge 27 febbraio 1998, n. 30;

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

visti i conti consuntivi dell'Ente suddetto, relativi all'esercizio finanziario 2003; nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dott.ssa Laura Di Caro 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 l'esercizio 2003;

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 del conto consuntivo – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

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 l'esercizio 2003 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – dell'Autorità portuale di La Spezia, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

ESTENSORE

Laura Di Caro

PRESIDENTE

Giuseppe David

Depositata in Segreteria il 26 luglio 2005.

IL DIRIGENTE SUPERIORE

(Dott. Cataldo Potenzi)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI
LA SPEZIA PER L'ANNO 2003

S O M M A R I O

Premessa	<i>Pag.</i>	13
<i>Aspetti ordinamentali e strutturali</i>	»	14
1. La trasformazione delle organizzazioni portuali ...	»	14
2. Ordinamento e compiti istituzionali	»	18
3. Il potere regolamentare	»	19
4. La programmazione ed il referto sull'attività. In particolare: il Piano operativo triennale ed il Piano Regolatore portuale	»	20
5. Gli organi dell'autorità portuale	»	22
6. La struttura dell'Autorità portuale ed i suoi costi .	»	24
7. La vigilanza e i controlli	»	26
<i>L'andamento della gestione</i>	»	27
8. Servizi di interesse generale ed attività autorizzativa	»	27
9. Privatizzazioni e dismissioni	»	29
10. Attività promozionale	»	30
11. Concessioni di aree e banchine	»	31
12. Interventi per la realizzazione di opere marittime ed impianti portuali	»	32
13. Il lavoro portuale	»	33
14. I traffici del Porto	»	34

<i>Bilancio e contabilità</i>	<i>Pag.</i>	35
15. I bilanci di previsione e conto consuntivo	»	35
16. Il rendiconto finanziario e la gestione dei residui .	»	36
17. La situazione amministrativa, il conto economico, il patrimonio	»	39
18. Considerazioni conclusive	»	44

Premessa.

La presente relazione ha per oggetto la gestione dell'Autorità Portuale di La Spezia relativa all'anno 2003, nonché i fatti gestionali più rilevanti intervenuti fino a data odierna e viene resa nell'esercizio del controllo sulla gestione, attribuito alla Corte dei conti dagli artt. 2 e 7 della legge 31.3.1958 n. 259. L'Autorità, ente pubblico non economico, istituita dall'art. 6 della legge 28.1.1994 n. 84, deriva dall'Azienda di mezzi meccanici di La Spezia, ente pubblico economico (legge 9.10.1967 n. 961) attraverso un tipico fenomeno di successione universale fra enti. Detta azienda è stata dichiarata estinta con provvedimento formale adottato dal Comitato Portuale in data 13.3.1997, con la dismissione dei beni ed attività produttive come previsto dall'art. 20, comma 5 della predetta legge n. 84. La presente relazione¹, pertanto, si riferisce esclusivamente all'attività svolta dagli organi previsti dall'art. 7 della stessa legge.

¹ Per la precedente relazione vedi atti parlamentari XIV legislatura Doc. XV n. 10.

Aspetti ordinamentali e strutturali**1. - La trasformazione delle organizzazioni portuali.**

Il fine della legge di riordino di cui sopra era quello della privatizzazione dei beni e delle attività produttive svolte dagli enti portuali e l'attribuzione ai nuovi enti delle sole funzioni marcatamente pubblicistiche di programmazione, coordinamento e controllo delle attività esercitate nell'ambito portuale. La configurazione delle autorità come enti pubblici non economici coglie il risultato finale della trasformazione che, sostanzialmente, consiste nel passaggio da una natura tipicamente imprenditoriale della pregressa organizzazione, da qualificarsi come ente pubblico economico, ad una nuova concezione dell'intervento dello Stato nell'economia, in funzione regolatrice e di erogazioni di servizi generali.

Nel caso di La Spezia l'entrata a pieno titolo nel novero degli enti non economici decorre — come predetto nell'ultimo referto — dalla definitiva formale estinzione della pregressa organizzazione (13.3.97) pur con la gradualità derivante dal fatto che doveva completarsi il quadro di normazione secondaria, e che fino all'entrata in vigore delle disposizioni attuative della legge di riordino (L. 84/94), il quarto comma dell'art. 20 di queste, prevedeva l'applicabilità delle leggi previgenti. La suddetta normativa di riordino prima modificata con il DL 535/96, convertito nella legge n. 647 dello stesso anno, è stata ulteriormente modificata dal decreto legislativo 30.12.1997 n. 457, convertito nella legge 30 del 27.2.1998.

In tema di ordinamento delle autorità portuali, la normativa più recente è contenuta nel DL 112 del 31.3.98, emanato in applicazione della legge n. 59 del 15.3.1997 che conferisce alle regioni ed ai comuni funzioni e compiti amministrativi dello Stato anche in materia di trasporti marittimi ma fa salve le attribuzioni proprie delle Autorità Portuali. Da segnalare, inoltre la legge 30.11.98 n. 413 — rifinanziata con le leggi 23-12-2000 n. 388 e 1-8-2002 n. 166 — che prevede il finanziamento di un programma di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti da adottarsi dal Ministero

competente sulla base delle richieste dell'autorità portuale. A tal fine sono stati previsti limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato per cento miliardi di lire a decorrere dal 2000 in correlazione di mutui o di altre operazioni finanziarie quindicennali che le autorità portuali sono state autorizzate a contrarre ed attuare. Con D.M. 25-2-2004 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha ripartito tra i porti nazionali fondi per circa 130 milioni di euro – assegnandone 9.000.000,00 al Porto di La Spezia – al fine di finanziare opere infrastrutturali destinate a rendere più sicuri i porti italiani. Tale attenzione ha trovato riscontro a livello internazionale, con l'entrata in vigore (1-7-2004) del Codice ISPS (International Ships and Port's Security Code) seguito, allo scopo di renderne efficace e tempestiva l'applicazione, da un Regolamento adottato dal Parlamento e dal Consiglio europei.

In materia di canoni, la legge 7.12.1999 n. 472 che modifica l'art. 18 della legge 84/94, ha stabilito che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con quelli dell'Economia e del Lavoro abbia soltanto il compito di fissare "i limiti minimi" dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare. È, infine, da ricordare che l'art. 100 della legge 21.11.2000 n. 243 (riforma delle tasse e diritti marittimi) autorizzava il Governo ad emanare nel termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, un regolamento di riforma del sistema delle tasse e dei diritti marittimi di cui alla legge 9.2.1963 n.82. L'art 36 della legge 166/2002 ha prorogato al 30-6-2002 il termine di adozione di detto regolamento, che tuttavia, non è stato ancora emanato.

In proposito è da tener presente che, dal 2005, alle autorità spetterà integralmente la sola tassa portuale e non la tassa di ancoraggio, né quella erariale.

Con la legge 485 del 31-12-1998 è stata conferita al Governo delega legislativa nella materia della sicurezza del lavoro nel settore portuale e, a tal fine, sono stati emanati i decreti legislativi 29 luglio 1999 n. 271 e 272, ne è derivata una abrogazione implicita delle disposizioni della legge n. 84 in materia ed in particolare del comma 3 dell'art. 24 che prevedeva l'emanazione di apposito regolamento. Detta disciplina – finalizzata ad adeguare la normativa in tema di sicurezza e salute dei lavoratori sul luogo di lavoro, ed alle particolari esigenze delle operazioni e dei servizi svolti nei porti – mira a rispondere compiutamente alle specifiche peculiarità dei lavoratori portuali in tale materia,

solo parzialmente tutelate dalle disposizioni di cui al D.L.G. 19-9-1994 n.626, di portata generale. In tema di lavoro portuale, la legge più recente è quella del 30.06.2000 n. 186, emanata in seguito alla decisione della Commissione della Comunità Europea 21.10.1997 che ha dichiarato l'art. 17 della legge 84/94 in contrasto con gli articoli 86 e 90 del trattato CEE. Detto provvedimento, che ha modificato gli artt. 14 e 16 della legge di riordino - adeguandoli alla normativa vigente nei principali scali europei - e sostituito l'art. 17, disciplinando la fornitura di lavoro temporaneo delle imprese autorizzate a svolgere le operazioni portuali ed a quelle concessionarie di aree e banchine, si ispira al principio della sana gestione imprenditoriale contro ogni forma di intervento che alteri il regime di libera concorrenza. Per la compiuta attuazione del novellato art. 17, occorre l'emanazione di un decreto interministeriale - non ancora emanato - che contenga le norme per l'istituzione ed il funzionamento dell'Agenzia - alternativa alle imprese portuali di lavoro temporaneo - controllata dalle Autorità portuali e gestita da un organo composto da rappresentanti dell'impresa operante nel porto. Il successivo D.M. 6 febbraio 2001 n. 132 ha poi determinato i criteri vincolanti per la regolamentazione, da parte delle autorità portuali e marittime, di detti servizi portuali la cui individuazione concreta è demandata alle singole autorità (art. 2, c. 5 Reg.n. 132) che, nel contempo, sono tenute a determinare i requisiti di carattere tecnico ed organizzativo necessari allo svolgimento dei servizi portuali (idem art. 4) e ad istituire apposito registro dei soggetti autorizzati allo svolgimento degli stessi (idem art. 5).² Da ultimo, l'art 13 della legge 8-7-2003 n. 172, ha introdotto, mediante aggiunta al comma 7 dell'art 18 della legge 84/1994, la facoltà per l'autorità portuale, su richiesta dell'impresa concessionaria, di autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, già autorizzate ai sensi dell'art 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo.

Un cenno particolare merita la modifica del Titolo V della Costituzione, destinata ad incidere significativamente sull'assetto normativo delle autorità portuali. Nel novellato art. 117 della Costituzione, al comma 2, lett. g), è previsto che lo Stato abbia legislazione esclusiva sulla materia dell'ordinamento e dell'organizzazione amministrativa degli enti pubblici nazionali, e nel successivo

² Per quanto riguarda detto registro, presso l'Autorità portuale è in uso un registro delle imprese autorizzate che comprende sia le operazioni portuali che i servizi portuali intesi come servizi accessori.