

7.5 Lo stato patrimoniale

Nel prospetto che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi alla situazione patrimoniale degli esercizi 2007 e 2008, posti a raffronto con quelli del 2006.

STATO PATRIMONIALE

ATTIVITA'	2006	2007	2008
A) Immobilizzazioni			
- Immobili	156.245.608	198.072.015	243.765.012
- Immobilizzazioni tecniche	727.594	762.179	837.034
- beni immateriali	0	21.000	21.000
- costi pluriennali	0	0	5.493
TOTALE A)	156.973.202	198.855.194	244.628.539
B) Attivo circolante			
- Residui attivi	63.269.664	105.813.009	124.541.953
- Crediti bancari e finanziari	488.178	492.082	513.462
- Disponibilità liquide	60.019.094	57.680.613	55.025.946
TOTALE B)	123.776.936	163.985.704	180.081.361
C) Ratei e Risconti	0	0	0
TOTALE C)	0	0	0
TOTALE ATTIVITA' (A+B+C)	280.750.138	362.840.898	424.709.900
D) Conti d'ordine	0	0	0
PASSIVITA'			
A) Patrimonio netto			
- Avanzo/disav. econ. eserc. prec.	4.702.791	5.125.925	11.174.091
- Avanzo/disav. econ. dell'esercizio	423.134	6.048.166	6.400.176
TOTALE A)	5.125.925	11.174.091	17.574.267
B) Fondo rischi e oneri			
- Altri accantonamenti	449.341	579.395	662.267
TOTALE B)	449.341	579.395	662.267
C) Trattamento fine rapporto	159.163.602	209.870.634	244.648.607
TOTALE C)	159.163.602	209.870.634	244.648.607
D) Debiti			
2) Debiti e residui passivi	116.011.270	141.216.778	161.824.759
TOTALE D)	116.011.270	141.216.778	161.824.759
E) Ratei e risconti	0		0
TOTALE E)	0		0
TOTALE PASSIVITA' (A+B+C+D+E)	280.750.138	362.840.898	424.709.900
F) Conti d'ordine	0	0	0

Le immobilizzazioni, al netto dei contributi erogati e degli ammortamenti, ammontano ad € 198.855.194 per il 2007 e ad € 244.628.539 per il 2008.

L'attivo circolante nel 2007 ammonta ad € 163.985.704 con un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 40.208.769; nel 2008 ammonta ad € 180.081.361 con un ulteriore incremento di € 16.095.657 rispetto al 2007.

Il valore del patrimonio netto è passato dall'importo di € 5.125.925 del 2006 a quello di € 11.174.091 del 2007 con un incremento di € 6.048.166; l'aumento del patrimonio netto è proseguito anche nel 2008 con un valore di € 17.574.267 e un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 6.400.176.

I debiti ammontano per il 2007 ad € 141.216.778 e ad € 161.824.759 per il 2008.

8. Considerazioni conclusive

L'Autorità portuale di Brindisi è stata istituita con legge n. 84 del 28 gennaio 1994, recante il riordino della materia portuale; la sua circoscrizione territoriale, definita con D.M. del 6 aprile 1994 (dalla Radice di Bocca di Puglia fino a Capo Bianco), è stata ampliata con D.M. n.178 del 16 ottobre 2008, estendendosi da Capo Bianco al limite sud di Cerano.

L'ampliamento della circoscrizione, unitamente alla necessità di far fronte a nuove funzioni – tra queste, quelle relative alla organizzazione della security portuale – ha fatto emergere la necessità di un potenziamento dell'organizzazione, che l'Ente intende perseguire, a seguito della rideterminazione della pianta organica, attraverso la graduale copertura dei posti vacanti.

Il P.R.P. attualmente vigente per il Porto di Brindisi è quello approvato con Decreto del Ministero dei LL.PP. n.345 del 1975 ed è stato oggetto di un'unica variante, approvata con deliberazione della Giunta regionale della Puglia 4 agosto 2006, n.1190.

Con delibera n. 56 del 19 novembre 2008 il Comitato Portuale ha approvato le linee guida per la redazione del futuro Piano Regolatore Portuale, il cui iter approvativo è appena alla fase iniziale.

In proposito è da rilevare il sensibile ritardo con il quale l'Autorità portuale di Brindisi (come, del resto, anche altre Autorità, sulle quali la Corte ha già riferito) dà attuazione all'art. 27 della legge n. 84 del 1994, che impone l'adozione di nuovi Piani regolatori portuali, adeguati alle nuove esigenze dei porti, prevedendo peraltro la conservazione dell'efficacia dei Piani preesistenti, fino al loro aggiornamento; ritardo al quale non sembra aver posto efficace rimedio l'elaborazione, da parte del Ministero delle infrastrutture, di "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali", comunicate a tutte le Autorità con circolare esplicativa risalente al mese di ottobre 2004.

E' da rilevare, inoltre, che l'Autorità portuale di Brindisi, pur avendo adottato con delibera del Comitato portuale n. 12 del 30 luglio 2007 il nuovo regolamento di amministrazione e contabilità, che affianca al sistema di contabilità finanziaria il nuovo sistema di contabilità economico patrimoniale di cui al DPR n. 97 del 2003, non ha tuttavia compiutamente adeguato la contabilità relativa all'esercizio 2008 agli schemi del nuovo sistema. L'Ente ha assicurato di avere provveduto all'adeguamento per l'esercizio 2009, precisando comunque di avere ottenuto il parere favorevole dei Ministeri vigilanti, espresso con note, rispettivamente, del 20

luglio (Ministero dell'Economia e delle Finanze) e del 23 luglio 2009 (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Dall'esame dei dati prettamente contabili emerge un notevole miglioramento della situazione complessiva del 2007 rispetto a quella del 2006, con riferimento a tutti i dati della gestione: l'avanzo finanziario si incrementa di ben 12.907.894, passando da 2.284.028 a 15.191.922; l'avanzo economico passa da 423.133 a 6.048.166, incrementando di pari importo il patrimonio netto, e prosegue anche nel 2008 con un ulteriore incremento che lo porta a € 6.400.176; l'avanzo di amministrazione si presenta più che triplicato rispetto al 2006.

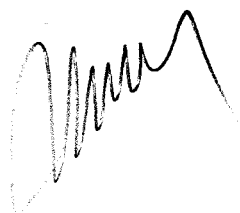
La situazione si ribalta nel 2008 sotto il profilo finanziario, con un disavanzo di euro 5.171.306 che appare principalmente dovuto al consistente saldo in conto capitale, negativo per euro 11.080.668; diminuisce anche l'avanzo di amministrazione, mentre registrano ulteriori incrementi l'avanzo economico e, conseguentemente, l'ammontare del patrimonio netto.

In particolare, il rendiconto finanziario espone un avanzo di € 15.191.922 per il 2007 e un disavanzo di -€ 5.171.306 per il 2008, quest'ultimo dovuto ad un saldo in c/capitale di - € 11.080.668.

La situazione amministrativa presenta un avanzo di amministrazione di € 22.276844 nel 2007 e di € 17.743.139 nel 2008. Per ciò che concerne la situazione dei residui, al 31 dicembre 2007 i residui attivi ammontano ad € 52.840.366 e quelli passivi ad € 98.532.104; al 31 dicembre 2008 i residui attivi ammontano ad € 86.961.365, con un incremento di € 45.691.738, mentre i residui passivi al 31 dicembre 2008 ammontano ad € 114.666.050, con un incremento rispetto al 2007 di € 16.133.946.

Il conto economico nel 2007 evidenzia un notevole incremento rispetto al 2006, con un valore di € 6.048.166; il conto evidenzia nell'esercizio 2008 un risultato di euro 6.400.176, influenzato dall'incremento delle entrate registrato in tale esercizio.

Il patrimonio netto ammonta nel 2007 ad € 11.174.091, con un notevole aumento rispetto al 2006 di € 6.048.166, pari all'ammontare dell'avanzo economico dell'esercizio; nel 2008 il patrimonio netto è di € 17.574.267, con un ulteriore aumento di € 6.400.176, in corrispondenza dell'avanzo economico realizzato nell'esercizio.



AUTORITÀ PORTUALE DI BRINDISI

ESERCIZIO 2007

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE AL CONTO CONSUNTIVO ESERCIZIO 2007

La presente relazione fa riferimento essenzialmente al periodo successivo al 6 aprile 2007 data della mia nomina alla presidenza dell'Autorità.

Gli inizi sono stati molto difficili.

L'entusiasmo, l'esperienza, la voglia di fare e di fare il bene per la città di Brindisi, il desiderio di realizzare il progetto Porto, solo immaginato dieci anni prima ed appena impostato, hanno avuto il sopravvento sui momenti di reale scoramento.

Quale era la situazione.

L'immagine dell'Ente all'esterno era compromessa per una inattività complessiva di lungo periodo, per una mancanza di autorevolezza nei vertici, per l'incapacità di dettare in porto regole comportamentali adeguate e di farle rispettare, per le difficoltà nei rapporti tra le amministrazioni che operano in porto.

All'interno la situazione non era migliore.

I funzionari, qualificati, disponibili e desiderosi di fornire tutto il loro contributo, erano pochissimi.

Il segretario generale, a fine mandato, non godeva la fiducia per una riconferma.

Brindisi, intanto, aveva diritto di chiedere ed ottenere il cambiamento, l'inversione di tendenza, in tempi brevi, anzi brevissimi. Si aveva il dovere di dare delle risposte subito e senza alibi.

Con questa consapevolezza si è iniziato a lavorare, tutti assieme e con una valida collaborazione tecnica esterna, superando le molteplici difficoltà determinate dal diverso modo di operare, dai difficili rapporti interpersonali, dalle vecchie abitudini ma anche con una grande volontà comune di far bene.

In un mese e mezzo è stato ridisegnato il porto e abbiamo presentato il “Piano di riqualificazione e sviluppo del porto” al Comitato portuale.

Uno sforzo progettuale enorme, anche perché si era condizionati dalla necessità di operare esclusivamente nell’ambito del Piano Regolatore vigente.

L’obiettivo era quello di rendere funzionale il porto di Brindisi alle nuove esigenze operative a terra e a mare ed al nuovo tipo di traffico, garantendo al traffico tradizionale le migliori condizioni di operatività e sicurezza anche attraverso possibili delocalizzazioni.

Sono state individuate le priorità ed ipotizzate le opere da realizzare nel corso dei primi tre anni, rimodulando progetti già impostati ma non ancora avviati.

In questo clima di sovraesposizione e di aspettative esterne sono emersi due problemi che richiedevano soluzioni urgenti.

Le Commissioni Ambiente di Camera e Senato nel corso di due audizioni mi informavano che qualora non fossero stati impegnati entro il 31.12.2007 circa 35 milioni di Euro per il disinquinamento del Seno di Ponente, si sarebbe potuta realizzare una responsabilità amministrativa e la perenzione del finanziamento.

Analoga situazione si sarebbe verificata qualora non si fossero impegnati altri 45 milioni di Euro. Circa tre anni prima l’Autorità aveva sottoscritto con il Ministero dei Trasporti un protocollo d’intesa per la realizzazione di alcuni progetti. Il successivo decreto ministeriale di approvazione era rimasto inattuato.

In pochissimo tempo è stato rimodulato il decreto, inseriti nuovi progetti ed impegnato il finanziamento.

Purtroppo tutto questo lavoro non ha ancora visibilità, i brindisini non vedono il movimento che vorrebbero vedere, non trovano ancora riscontri.

La vera novità è stata rappresentata dalla presenza nel porto interno di ben 107 yacht che si sono avvicinati nei mesi estivi.

Quest'anno realizzeremo un vero e proprio terminal che porterà a Brindisi un traffico di elite, una utenza importante che può portare ricchezza alla città. L'obiettivo è raddoppiare questo tipo di traffico già da quest'anno.

A questo proposito i dati del traffico merci e passeggeri dei primi mesi del 2008 sono confortanti. Si è registrato un aumento del 57% rispetto al 2007.

Non sono grandi numeri ma indicano ormai una tendenza positiva e soprattutto la ritrovata fiducia nel porto di Brindisi da parte degli armatori e dell'utenza.

Sarà necessario accompagnare questa tendenza, fornendo sempre migliori servizi a terra e a mare.

Si è accennato al terminal da diporto per grandi natanti nel Porto interno.

Si deve aggiungere l'impostazione di un grande progetto in piena intesa e collaborazione con il Comune di Brindisi. I due Enti hanno concordato di realizzare il nuovo Waterfront della Città, Brindisi Città d'Acqua.

Sarà un'opera importante progettata da architetti di chiara fama. Il bando di gara europeo sarà pubblicato in questi giorni.

L'Autorità Portuale non deve mai dimenticare che il porto appartiene alla Città, fa parte della Città e con questa deve colloquiare e collaborare. Più che un atto dovuto è un atto di rispetto.

Ci stiamo muovendo su questa linea e ci comporteremo di conseguenza.

Quale era la situazione alla fine del 2007.

Una situazione certamente positiva per quanto attiene alla progettazione.

Una serie di opere importanti che verranno in buona parte realizzate nell'anno in corso che modificheranno, anche come immagine, il porto interno ed il porto medio.

Saranno realizzate infrastrutture per l'accoglienza ed i controlli dei passeggeri, verranno migliorati ed aumentati i servizi.

Il traffico nei mesi estivi, si spera importante e significativo, dovrebbe essere fluido pur nel rispetto delle norme di vigilanza.

L'azione promozionale del porto ricomincia a dare qualche riscontro.

Abbiamo ripreso un dialogo con Grecia e Albania, nostri interlocutori diretti, dimostrando con dati certi che i costi dei servizi a terra e a mare del nostro porto non sono assolutamente superiori a quelli degli altri porti dell'Adriatico, ma piuttosto inferiori.

Ulteriori chiarimenti e precisazioni sono stati forniti nel corso di una recente visita a Durazzo.

Andiamo avanti.

Due problemi rimangono irrisolti. L'utilizzo e la messa in sicurezza del Castello Alfonsino e la destinazione d'uso del Capannone Montecatini.

Per quanto attiene al Castello, si è tentato di dare soluzione attraverso una convenzione tra la Sovrintendenza e l'Autorità Portuale. La bozza di tale atto prevedeva l'affidamento della gestione all'Autorità Portuale la quale avrebbe garantito la manutenzione ordinaria e straordinaria del complesso.

Il Ministro dei Beni Culturali ha considerato positivamente la proposta che tuttavia non è stata ancora formalizzata.

Aspettiamo il nuovo Governo.

Quale era e quale è l'obiettivo.

Realizzare in prossimità del Castello una banchina per l'ormeggio di navi passeggeri di ultima generazione. Il progetto di massima è pronto, faremo una gara per quello definitivo e quindi procederemo alla realizzazione.

Brindisi ha il diritto dovere di utilizzare al meglio i suoi tesori e renderli poli attrattivi di interessi culturali, artistici ed economici.

È bene chiarire che non si sta pensando assolutamente ad un terminal passeggeri, ma solo ad uno scalo, ad un punto di approdo e di accoglienza in un ambiente suggestivo.

Speriamo che prevalga il buon senso e venga superata una certa cultura di diffidenza.

Analogo auspicio per l'annoso problema dello "scorporo" delle aree tra il Consorzio SISRI e l'Autorità Portuale. È incredibile come dopo quasi 15 anni non si sia ancora attuata la disposizione legislativa che regola la materia.

La questione è stata sottoposta alle valutazioni dell'Autorità giudiziaria ma si rischia in concreto di far passare altri anni.

Una sola considerazione.

Le aree ritenute di pertinenza e patrimonio del SISRI sono state acquisite o acquistate con fondi pubblici. La destinazione d'uso di queste aree va valutata in relazione alla loro funzionalità rispetto al settore industriale ovvero al settore portuale.

Ebbene, questa valutazione è stata effettuata a suo tempo ed autonomamente dal SISRI che ha anche delimitato l'area demaniale marittima del porto senza alcun contraddittorio e senza l'intervento di un soggetto terzo super partes.

Non si ritiene di soffermarsi poi sull'azione giudiziaria del SISRI che sosteneva di essere il soggetto legittimato a trasformarsi in Autorità Portuale allorché entrò in vigore la legge n. 84/94.

Anche in questo caso ci si augura che prevalga il buon senso e la intelligenza e soprattutto l'interesse dell'economia di Brindisi.

Capannone Montecatini.

Dopo anni di lavori è stato completamente restaurato. È una struttura architettonica industriale di grande pregio e valore.

Le proposte, i suggerimenti per la destinazione d'uso sono numerosi.

Quanto prima sarà pubblicato un bando di gara internazionale per utilizzarlo al meglio nell'interesse della Città. I modelli non potranno che essere quelli di Genova e di Venezia che hanno trasformato antiche strutture industriali in centri di aggregazione, di spettacolo, di cultura, commerciali, centri per la città soprattutto e di richiamo per manifestazioni.

Passiamo ad altro argomento.

Con il trascorrere del tempo e sollecitati dalle osservazioni di operatori portuali internazionali sono stati effettuati approfondimenti e valutazioni sulle opere facenti parte del Piano di riqualificazione e sviluppo del porto e sulle priorità di esecuzione. Un elemento è emerso in assoluto rilievo.

Non è possibile progettare il nuovo porto senza aver prima acquisito tutte le aree disponibili a sud di Brindisi.

Se si vuole veramente realizzare una effettiva autonomia funzionale per Enel, Edipower, polo petrolchimico, terminal gasiero, cantiere navale ed almeno un cantiere nautico, è necessario disporre di più aree per realizzare nuove infrastrutture e delocalizzare uno o più gruppi industriali.

In fatto si chiede un ampliamento sostanziale del demanio marittimo e quindi del porto i cui confini saranno costituiti a sud dalla centrale Enel di Cerano ed a nord dal Seno di Ponente.

Questa esigenza prioritaria è stata rappresentata ai due Ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture, alla Regione ed alle Amministrazioni locali.

Ovviamente non si è mancato di parlarne prima e di illustrare il progetto.

Aspettiamo una risposta a breve.

Da ultimo e non per ultimo il grande terminal containers.

Allorché se ne parlò nel maggio scorso sembrava dovesse essere un progetto difficilmente realizzabile e comunque a lungo, lunghissimo termine.

Nel frattempo le cose sono cambiate. L'interesse per un terminal di grandi dimensioni che possa consentire l'ormeggio di portacontainers madri e la movimentazione di un milione e mezzo/due milioni di contenitori, si è manifestato prima sommessamente e quindi con maggiore evidenza.

Insomma, considerata l'importanza del progetto per l'economia del porto e del territorio, con la massima prudenza e responsabilità, ci accingiamo a percorrere tutto l'iter procedurale.

Partiremo da un progetto di massima, ovvero da uno studio di fattibilità, da una rigorosa indagine di mercato, da un piano finanziario e si procederà quindi ad una gara internazionale per un progetto esecutivo e, successivamente, ad un project financing tra i gruppi interessati.

Abbiamo fiducia, gli interlocutori, per ora assolutamente riservati, ritengono vi siano tutte le condizioni.

Mi auguro di poter almeno avviare tutto questo, altri lo porteranno avanti.

Una relazione al Conto Consuntivo del Presidente nella quale non si fa riferimento ai dati di bilancio non mi sembra proponibile.

La relazione specifica illustrerà nel dettaglio l'andamento gestionale ed i risultati conseguiti.

Io mi limito solo ad evidenziare due dati, molto significativi riguardanti l'avanzo di amministrazione pari ad oltre 22 milioni di Euro, inferiore di oltre 15 milioni rispetto a quello del 2006.

L'altro dato attiene agli impegni di spesa per lavori infrastrutturali e di manutenzione straordinaria che ammontano a oltre 43 milioni di Euro. L'anno precedente non vi è stato alcun impegno.

Per concludere, posso affermare, senza tema di smentita, che per l'anno in corso gli impegni saranno di gran lunga superiori.

Grazie a tutti per la collaborazione e per l'attenzione.

IL PRESIDENTE

F.to Dott. Giuseppe GIURGOLA

PAGINA BIANCA