

L'ammontare dell'IVA, come sopra dovuta, è quantificata dal MEF che determina altresì la quota da iscrivere al Fondo (comma 2) che, con decreto interministeriale, è ripartita attribuendo a ciascun porto una somma corrispondente all'80 per cento del gettito IVA prodotto nel porto e ripartendo il restante 20 per cento tra gli altri porti, tenendo conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi e dei piani regolatori portuali.

Con il comma 5 è previsto che per la realizzazione delle opere e degli interventi contemplati dalla norma, le Autorità portuali possano far ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionale ed internazionali abilitati, inclusa la cassa depositi e prestiti. Il comma 6 dispone l'abrogazione dei commi da 247 a 250 dell'art.1 della legge 244/2007. Con il comma 7 è previsto che alla copertura dell'onere nascente dall'esigenza di assicurare la dotazione del fondo, valutato in 70 milioni di euro annui, si provveda con la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art.13 co. 12 della legge n. 67/1988.

L'art.15 ha modificato la previsione, di cui al comma 2-undecies dell'articolo 2 del decreto-legge n. 225 del 2010, della non applicazione della revoca ai fondi trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per il finanziamento di opere in scali marittimi da esse amministrati ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale, limitandone l'applicazione ai fondi trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara sono stati pubblicati alla data di entrata in vigore del decreto stesso. I finanziamenti non rientranti nella predetta fattispecie sono revocati e le relative risorse sono destinate alle finalità recate dal medesimo art.2, comma 2-novies.

2013

La legge 24 dicembre 2012, n. 228, art. 1, comma 211 (legge di stabilità per il 2013) ha previsto che la società UIRnet⁸, soggetto attuatore della cosiddetta “piattaforma logistica nazionale”, al fine di garantire un più efficace coordinamento con le piattaforme ITS (*intelligent network system*) locali di proprietà o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche della società possa avere tra i propri soci anche le Autorità portuali. Tale piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale viene inserita all'interno del programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo n. 443 del 2001⁹.

⁸ Con il termine UIRnet si fa riferimento al soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale, così come dettato dal decreto ministeriale del 20 giugno 2006 numero 18t del ministero dei trasporti e successiva legge 24 marzo 2012, n. 27, art. 61-bis, e recentemente ribadito da decreto-legge 95/2012, convertito nella legge 135/2012 decreto sulla *spending review*.

⁹ Sul punto, vedasi anche il Decreto Interministeriale 01.02.2013 e, in particolare, l'art.6.

In particolare l'articolo 1, comma 388, della predetta legge ha prorogato al 30 giugno 2013 la facoltà delle autorità portuali di variare le tasse portuali come adeguate dal decreto del Presidente della Repubblica n.107 del 2009; successivamente il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ha adottato il decreto del 24 dicembre 2012 il quale prevede un aumento delle aliquote relative alla tassa di ancoraggio e portuale derivante dalla rivalutazione ventennale in base al costo della vita dei tributi portuali i cui importi erano fermi al 1993.

Il decreto legge 21 giugno 2013, n. 69 (convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013 n. 98) con l'art. 22 ha introdotto la modifica della disciplina in materia di dragaggi, nonché misure in materia di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, prevedendo l'innalzamento da 70 milioni di euro annui a 90 milioni di euro annui del limite entro il quale le Autorità portuali possono trattenere la percentuale dell'uno per cento dell'IVA riscossa nei porti e la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione ed alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

2014

Il decreto legge 23 dicembre 2013, n.145 (convertito nella legge 21 febbraio 2014, n. 9, riguardante “Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo”) con l'art. 13 ha disposto la revoca di alcune assegnazioni di contributi disposte dal CIPE nel 2006 e nel 2010, l'afflusso di tali somme nel Fondo di cui all'art.32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 e la successiva destinazione di tali somme ad interventi specificamente individuati. Prevede inoltre (comma 4 dell'art.13), la revoca dei fondi statali (di cui all'articolo 1, comma 994, della legge 27 dicembre 2006, n. 296) trasferiti o assegnati alle Autorità portuali, anche mediante operazioni finanziarie di mutuo con oneri di ammortamento a carico dello Stato, per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali, essendo trascorsi almeno due anni dal trasferimento o dall'assegnazione, non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori. Una quota pari a 23 milioni di euro delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è assegnata a decorrere dall'anno 2014 alla realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali previsti al comma 4.

La legge 27 dicembre 2013, n. 147 (legge di stabilità per il 2014), ai commi 732 e 733, in attesa del riordino della materia da effettuare entro il 15 ottobre 2014, contiene norme volte a ridurre il contenzioso derivante dall'applicazione dei criteri per il calcolo dei canoni delle concessioni demaniali marittime, prevedendo la

definizione integrale dei procedimenti giudiziari pendenti alla data del 30 settembre 2013, attraverso il pagamento da parte del soggetto interessato di un importo, in un'unica soluzione, pari al 30 per cento delle somme dovute o di un importo pari al 60 per cento delle stesse, oltre agli interessi legali, rateizzato fino ad un massimo di sei rate annuali, secondo un piano approvato dall'ente gestore. Sempre in materia di canoni è intervenuto il d.l. n.66/2014, convertito nella legge n. 89/2014, che all'art.12 bis ha previsto che i canoni delle concessioni demaniali marittime, dovuti a decorrere dall'anno 2014, devono essere versati entro il 15 settembre di ciascun anno. Ha previsto inoltre l'intensificazione dei controlli, da parte degli enti gestori, volti a verificare l'adempimento da parte dei concessionari dell'obbligo di versamento dei canoni nei termini previsti.

La legge di stabilità ha integrato anche la disciplina che regola il lavoro temporaneo nei porti, aggiungendo all'art. 17 della legge n. 84/94 il comma 15-bis riguardante le imprese o le agenzie che svolgono esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo e si trovino in stato di grave crisi economica.

Il decreto legge del 12 settembre 2014, n. 133 convertito nella legge 11 novembre 2014, n. 164, con l'art. 29 ha previsto l'adozione di un *"Piano strategico nazionale della portualità e della logistica"* da adottare con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge n. 133. Lo schema del decreto recante il Piano è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari. Il parere deve essere espresso entro 30 giorni dalla data di assegnazione, decorsi i quali il decreto può essere comunque emanato.

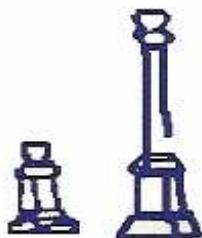
Inoltre, allo scopo di accelerare i progetti inerenti alla logistica portuale, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, le Autorità portuali devono aver presentato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredata dai relativi cronoprogrammi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti, anche al fine di valutarne l'inserimento nel Piano strategico o di valutare interventi sostitutivi. (Va peraltro evidenziato che le predette disposizioni entrano in vigore nel 2015)

2015

La legge 23 dicembre 2014, n.190 (legge di stabilità per il 2015), con il comma 236, interviene sulle disposizioni sopra menzionate del d.l. n. 145/2013 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 9/2014) precisando che le risorse in questione, cioè quota parte del fondo alimentato, entro un limite massimo

annuale, con l'1 per cento dell'IVA riscossa nei porti sulle merci importate ai sensi dell'articolo 18-bis della legge n. 84/1994, possono essere assegnate dal CIPE senza attendere la procedura prevista in generale dall'articolo 18-bis per le risorse di tale fondo (vale a dire l'individuazione con decreto del Ministro dell'economia entro il 30 aprile di ciascun anno dell'ammontare dell'IVA riscossa nei porti sulle merci importate). Conseguentemente le risorse in questione sono quantificate in 20 milioni di euro dal 2015 al 2024, mentre il tetto massimo annuale delle risorse attribuibili al fondo alimentato con l'1 per cento di IVA riscossa nei porti è ridotto da 90 a 70 milioni di euro annui. E' inoltre prevista la destinazione alle medesime finalità dell'importo di 39 milioni di euro derivanti dalle revoche di opere per determinati interventi infrastrutturali (schema idrico Basento-Bradano e potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona) revocate ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del d.l. n. 145/2013. Stabilisce, inoltre, al comma 153 che, per la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019. Le risorse sono ripartite con delibera del CIPE previa verifica dell'attuazione dell'articolo 13, comma 4, del d.l. n. 145/2013, convertito nella legge n. 9/2014.

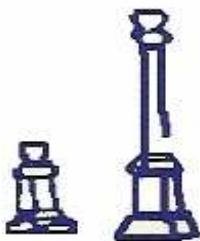
Il comma 611 della legge di stabilità 2015 prevede che le Autorità portuali avvino a decorrere dal 1° gennaio 2015 un processo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute, in modo da conseguire la riduzione delle stesse entro il 31 dicembre 2015. A tale fine il comma 612 prevede l'approvazione da parte degli organi di vertice delle amministrazioni interessate, entro il 31 marzo 2015, di un Piano operativo di razionalizzazione delle stesse, le modalità e i tempi di attuazione, nonché l'esposizione in dettaglio dei risparmi da conseguire. Tale Piano, corredata di un'apposita relazione tecnica, è trasmesso alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicato nel sito internet istituzionale dell'amministrazione interessata. Entro il 31 marzo 2016, gli organi di cui al primo periodo predispongono una relazione sui risultati conseguiti, che è trasmessa alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicata nel sito internet istituzionale dell'amministrazione interessata. La pubblicazione del Piano e della relazione costituisce obbligo di pubblicità ai sensi del decreto legislativo n. 33/2013.



**AUTORITA' PORTUALE
BRINDISI**

**CONTO CONSUNTIVO
ESERCIZIO 2009**

PAGINA BIANCA



**AUTORITA' PORTUALE
BRINDISI**

**CONTO CONSUNTIVO
ESERCIZIO 2009**

NOTE ILLUSTRATIVE

RELAZIONE DEL PRESIDENTE AL CONTO CONSUNTIVO 2009

Nella relazione al Bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 2009, si riteneva che l'anno in rassegna potesse costituire il momento di svolta per il porto di Brindisi e porre le basi per la riqualificazione complessiva del porto.

Si aggiungeva che il punto di partenza di questo cambiamento poteva considerarsi il riconoscimento, da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Piano di riqualificazione e sviluppo del porto ed il recepimento del Piano medesimo nell'Intesa Generale Quadro Stato-Regione Puglia.

Si osservava che per realizzare compiutamente la polifunzionalità del porto di Brindisi mancavano due modalità del traffico: il traffico containerizzato ed il traffico crocieristico.

Prima di fare qualche riflessione sull'attività svolta dall'Autorità Portuale di Brindisi nel 2009 si ritiene di dovere riportare l'andamento delle merci movimentate nel porto ed il raffronto con i due anni precedenti, con la media europea e quella italiana.

TOTALE	ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009	DIFF. % Anni 2008-2009	MEDIA UE % Anno 2009	MEDIA ITALIANA % Anno 2009
Total merci movimentate	10.715.613	12.967.661	11.016.486	-15,05	-11,9	-14,3
Total rinfuse liquide	2.789.062	2.884.117	2.418.291	-16,15	-3,4	-5,2
Total rinfuse solide	7.788.437	8.164.715	7.067.095	-13,44	-24,1	-27,0
Total merci varie	138.114	1.918.829	1.531.100	-20,21	-13,2	-22,0

A questi occorre aggiungere i dati relativi a passeggeri e mezzi del 2009 ed il raffronto con i precedenti due anni.

TOTALE	ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009	DIFF. % Anni 2008-2009
PASSEGGERI	424.417	504.373	524.591	4,01
AUTOVEICOLI	78.314	96.469	106.046	9,93
BUS	803	1.132	1.930	70,49
TIR	70.453	98.480	78.566	-20,22

Il primo dato che viene in rilievo attiene alla riduzione complessiva delle merci pari ad oltre il 15% e valutabile in circa due milioni di tonnellate. In particolare una significativa riduzione ha riguardato le rinfuse solide del 13-45% e le rinfuse liquide di circa il 16%.

Questi due dati sono significativi per il porto di Brindisi perché attengono direttamente alla produzione di energia elettrica ed alla attività del settore petrolchimico.

In sostanza il porto di Brindisi ha seguito l'andamento negativo della movimentazione delle merci in forma indiretta, attraverso cioè la riduzione delle attività industriali che lo caratterizzano ed in particolare della produzione di energia elettrica.

E tuttavia, proprio in un periodo di crisi generale, si è impostato un Piano di riqualificazione e sviluppo nel convincimento che il ruolo e le prospettive del porto, al momento della ripresa economica generale, dipendano da due fattori: la collocazione geografica del porto e le sue dotazioni infrastrutturali.

Su questo assunto è stato impostato il nostro lavoro, valutando quali punti di eccellenza:

1) la posizione geografica del porto di Brindisi – porto di ingresso dell’Adriatico, dei collegamenti con l’Albania in tempi non superiori alle 5 ore, di collegamenti con la Grecia, tradizionali e consolidati, di collegamenti con la Turchia in via di ripresa, del corridoio-cerniera con il porto di Taranto e quindi di collegamenti diretti con il porto di Trieste;

2) le infrastrutture del porto di Brindisi. Sulle infrastrutture ritengo che sia stata già rappresentata nel corso dell’ultima riunione del Comitato ed agli ospiti presenti la situazione delle opere da realizzare, sia quelle in fase di progettazione, che di esecuzione.

Si ritiene di aggiornare l’elenco delle opere in corso anche per averne un quadro più complessivo:

DESCRIZIONE	STATO	APPALTATORE	IMPORTO COMPLESSIVO INTERVENTO
Disinquinamento del Seno di Ponente	LAVORI IN CORSO	ATI Teseco S.p.A.	€ 37.274.797,00
Lavori di completamento dello sporgente est di Costa Morena - Impianti tecnologici	AGGIUDICAZIONE IN CORSO	ATI IGECO S.p.A.	€ 7.781.299,00

Completamento accosti per navi RO-RO S. Apollinare	PROGETTAZIONE DEFINITIVA IN CORSO	ACQUATECNO S.R.L. (ROMA)	€	27.200.000,00
Realizzazione pontili galleggianti per C.P.	LAVORI ULTIMATI	STES S.N.C. (BARI)	€	272.122,00
Area di controllo Punta delle Terrare - Area Scanner	LAVORI IN CORSO	EREDI SALE s.r.l.	€	1.030.000,00
Realizzazione opere per Security	PROGETTAZIONE DEFINITIVA IN CORSO	Technital S.p.A. (Milano)	€	6.500.000,00
Realizzazione nuova caserma VVF	PROGETTAZIONE ESECUTIVO IN CORSO DI APPROVAZIONE AL C.T.A.	ATI Studio Progetto s.r.l.	€	2.350.000,00
Realizzazione stalla animali vivi a Costa Morena	PROGETTAZIONE DEFINITIVA IN APPROVAZIONE	T.S.I. s.r.l.	€	1.000.000,00
Completamento dell'infrastrutturazione della Diga di Punta Riso <small>Il finanziamento per la presente opera previsto dal MIT nel 2007 non è stato confermato. I costi di progettazione sono a carico dell'Amministrazione</small>	PROGETTAZIONE PRELIMINARE IN CORSO	ATI Hydroarch s.r.l. (Roma)	€	72.000.000,00

Miglioramento del collegamento ferroviario e attrezzaggio banchina Costa Morena Est	LAVORI IN CORSO	ATI Palmiotto Ferroviaria s.r.l.	€	8.400.000,00
Lavori di viabilità via Perseo via Rizzo	LAVORI IN CORSO	ATI ASFALTI/APULIA (TARANTO)	€	800.000,00
Realizzazione nuovo impianto acque meteoriche	LAVORI IN CORSO DI AGGIUDICAZIONE	GLOBAL CONSTRUCTION s.r.l.	€	4.000.000,00
Manutenzione banchine monumento Marinaio, Pigonati, Millo	PROGETTAZIONE IN CORSO DI APPROVAZIONE AL C.T.A.	ATI S.J.S. ENGINEERING S.R.L./ ING. LENTINI (ROMA)	€	3.000.000,00
Realizzazione stazione marittima Punta delle Terrare	PROGETTAZIONE IN CORSO DI APPROVAZIONE AL C.T.A.	ANGARANO GROUP (Milano)	€	4.147.000,00
Realizzazione attracco crocieristico e riqualificazione banchina e viabilità c/o il Castello Alfonsino	PROGETTAZIONE PRELIMINARE	ACQUATECNO s.r.l.	€	1.849.000,00

Realizzazione nuova banchina di collegamento e rettifica dente di attracco S.Apollinare	LAVORI IN CORSO DI AGGIUDICAZIONE	GRANDI LAVORI FINCOSIT S.p.A.	€	7.000.000,00
Potenziamento dei segnalamenti marittimi portuali	LAVORI IN CORSO	STESS s.n.c.	€	300.000,00
Ristrutturazione uffici C.P.	LAVORI ULTIMATI	I.B.A. S.P.A.	€	160.600,00
Ampliamento strada SISRI con allacci e/o predisposizione sottoservizi	LAVORI IN CORSO DI AGGIUDICAZIONE	IMP. ANGELO AYROLDI	€	1.450.000,00
Ristrutturazione Villaggio Pescatori	LAVORI IN CORSO	CO.CE.BIT. S.r.l. (Carovigno - BR)	€	2.000.000,00
Riqualificazione Stazione Traghetti nel Seno di Levante	PROGETTAZIONE ESECUTIVO IN CORSO DI APPROVAZIONE AL C.T.A.		€	1.100.000,00
Manutenzione e realizzazione rampe per traghetti RO-RO	LAVORI ULTIMATI	JONIO SUB S.R.L. DI TARANTO	€	251.512,00

Ristrutturazione uffici ex Stazione Marittima e nuovo corpo di guardia	LAVORI IN CORSO	EDIL.PRO. S.r.l.	€	175.000,00
Realizzazione terminal container Capo Bianco	Studio di Fattibilità in corso	Modimar s.r.l.	€	79.560,00
Realizzazione colmata tra Costa Morena Est e Pontile Petrolchimico	PROGETTAZIONE PRELIMINARE IN CORSO	ATI MODIMAR s.r.l.	€	30.000.000,00
Realizzazione rampe per navi traghetto a Costa Morena Ovest	LAVORI ULTIMATI	JONIO SUB s.r.l. (Taranto)	€	251.664,00
SdF Capannone Montecatini per Fiera del Salento	IN CORSO	POLITECNICO di BARI	€	56.000,00

Sui due progetti più significativi si è già detto in più occasioni e nel corso di precedenti riunioni di Comitato.

Mi riferisco al Grande Terminal Container ed al Terminal Crocieristico.

Per quanto attiene al primo posso affermare che la fase preliminare è stata ormai superata e che entro il 2010 sarà presentato il progetto definitivo al CIPE.

Qualcosa invece ritengo debba essere detto per quanto attiene al Terminal Crociere ancorché gli sviluppi della iniziativa progettuale abbiano avuto luogo nel corso dei primi mesi del c.a.

Sono state formalizzate due proposte di partecipazione finanziaria e di gestione da parte di due importanti compagnie di navigazione che hanno chiesto per la realizzazione dell'area tempi assolutamente brevi.

Se, come si ha motivo di ritenere, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti autorizzerà l'Autorità portuale di Brindisi a presentare il progetto definitivo dell'opera entro il luglio dell'anno in corso, l'impegno per l'estate 2012, ancorché limitato all'ormeggio di una sola nave a Brindisi, potrà considerarsi realizzabile.

È difficile per un'organizzazione, quale quella dell'Autorità portuale, distinguere nettamente ciò che si è fatto in un anno senza far riferimento anche alla prosecuzione delle attività svolte.

Pertanto torniamo ai numeri relativi all'anno 2009, peraltro già analiticamente descritti nella relazione tecnico-contabile allegata al bilancio e nella relazione annuale.

Il conto consuntivo al vostro esame presenta un avanzo di amministrazione che ritengo adeguato agli impegni assunti.

Il seguente prospetto riepiloga le voci principali di bilancio relative agli ultimi 4 anni:

	2006	2007	2008	2009
Entrate correnti	7.927.732,23	11.558.716,54	13.147.307,91	15.556.675,74
Entrate in conto capitale	4.892.057,00	50.783.197,57	34.750.093,38	4.239.980,68
Avanzo di amministrazione	7.277.487,40	22.276.843,99	17.743.139,43	15.146.688,59
Personale (unità)	15	18	21	29

Dall'esame dei dati sopra indicati si ricavano alcuni elementi di notevole rilievo: le entrate correnti risultano raddoppiate passando da circa 8 milioni a oltre 15 milioni di euro; le entrate in conto capitale relative ai singoli anni non sono raffrontabili perché non seguono un andamento correlato o correlabile con le attività dell'Ente, ma dipendono esclusivamente dai finanziamenti concessi. Le unità di personale in servizio, sia a tempo indeterminato che determinato, sono passate da 15 a 29, ovvero raddoppiate grazie alle selezioni pubbliche avviate e concluse nel corso degli ultimi tre anni. È intendimento dell'Amministrazione completare la dotazione organica dell'Autorità portuale nel corso del 2010 con apposite procedure di evidenza pubblica.

Ulteriore elemento significativo e degno di rilievo è la riduzione pressoché totale degli incarichi di rappresentanza legale conferiti ad avvocati del libero foro, ad esclusione di quelli per i quali l'Avvocatura dello Stato di Lecce abbia fornito l'autorizzazione per motivi di conflitto o incompatibilità con l'ufficio di difesa erariale. Infatti nel 2009 il numero degli incarichi conferiti all'esterno è stato pari a 3.