

**Tabella 17 - Stato patrimoniale - Attività**

ATTIVITA'	2014	2015	Var%
<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>			
Immobilizzazioni immateriali	7.575.657	8.111.152	7,07
Immobilizzazioni materiali			
Terreni e fabbricati	2.760.279	2.746.886	-0,49
Impianti e macchinari	69.750	51.221	-26,56
Attrezzature industriali e commerciali	96.807	100.099	3,40
Automezzi e motomezzi	3.188	0	
Immobilizzazioni in corso e acconti	245.407.039	251.888.758	2,64
Diritti reali di godimento			
Altri beni	130.362	95.876	-26,45
	248.467.425	254.882.840	2,58
Immobilizzazioni finanziarie	385.664	369.497	-4,19
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>256.428.746</b>	<b>263.363.489</b>	<b>2,70</b>
<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>			
Residui attivi, con separata indicazione importi esigibili entro l'esercizio successivo			
Crediti verso utenti, clienti ecc.	5.593.374	3.548.773	-36,55
Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	54.938.251	47.198.454	-14,09
Crediti tributari	28.583	27.514	-3,74
Crediti verso altri	633.055	865.951	36,79
<b>Totale Residui Attivi</b>	<b>61.193.263</b>	<b>51.640.692</b>	<b>-15,61</b>
Disponibilità liquide			
Denaro e valori in cassa	36.971.319	35.387.987	-4,28
<b>Totale attivo circolante</b>	<b>98.164.582</b>	<b>87.028.679</b>	<b>-11,34</b>
<b>RATEI E RISCOINTI</b>	<b>25.403</b>	<b>24.336</b>	<b>-4,20</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>354.618.731</b>	<b>350.416.504</b>	<b>-1,18</b>

Fonte: bilancio A.p.

**Tabella 18 - Stato patrimoniale - Passività**

PASSIVITA'	2014	2015	Var. %
<b>PATRIMONIO NETTO</b>			
Altre riserve distintamente indicate	0	0	
Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	46.877.251	53.523.868	14,18
Avanzo (disavanzo) economico di esercizio	6.646.617	6.760.587	1,71
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>53.523.868</b>	<b>60.284.455</b>	<b>12,63</b>
<b>CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE</b>	<b>219.964.898</b>	<b>218.474.354</b>	<b>-0,68</b>
<b>FONDO PER RISCHI E ONERI</b>	<b>8.112</b>	<b>8.112</b>	<b>0,00</b>
<b>TRATTAM.TO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>	<b>969.543</b>	<b>1.109.133</b>	<b>14,40</b>
<b>RESIDUI PASSIVI, con separata indicazione importi esigibili entro l'esercizio successivo</b>			
Debiti verso fornitori	3.420.951	3.481.754	1,78
Debiti tributari	82.014	77.366	-5,67
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	4.335	6.075	40,14
Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	75.551.900	65.917.609	-12,75
Debiti diversi	1.093.110	1.057.646	-3,24
<b>Totale residui passivi</b>	<b>80.152.310</b>	<b>70.540.450</b>	<b>-11,99</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<b>301.094.863</b>	<b>290.132.049</b>	<b>-3,64</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' + PATRIMONIO NETTO</b>	<b>354.618.731</b>	<b>350.416.504</b>	<b>-1,18</b>

Fonte: bilancio A.p.

Il patrimonio netto è in aumento (da euro 53.523.868 ad euro 60.284.455).

Il totale delle attività si riduce passando da euro 354.618.731 ad euro 350.416.504 per effetto del decremento dei residui attivi e delle disponibilità liquide. Il totale delle passività (escluso il patrimonio netto) è in calo del 3,64 per cento (301.094.863 nel 2014 e 290.132.049 nel 2015) per effetto della diminuzione del 12,75 per cento dei debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici.

Sono in crescita le immobilizzazioni immateriali (7,07 per cento), diminuiscono quelle materiali (costituite in prevalenza dalle immobilizzazioni in corso e acconti) e quelle finanziarie (rispettivamente dello 0,49 per cento e del 4,19 per cento).

L'aumento delle immobilizzazioni immateriali registrato nel 2015 riguarda prevalentemente investimenti per manutenzione e riparazione di beni situati nella circoscrizione demaniale marittima di gestione dell'Autorità portuale.

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite unicamente da crediti verso una società assicurativa a fronte di investimenti in polizze assicurative di accumulo destinate a copertura, come specificato nella nota integrativa, del TFR per alcuni dipendenti assunti a tempo indeterminato.

La consistenza dell'attivo circolante si riduce (da euro 61.193.263 a euro 51.640.692). In particolare, decrescono i crediti verso lo Stato ed altri enti pubblici (- 36,55 per cento) e quelli verso clienti (-14,09 per cento); rileva la diminuzione dei primi di euro 7.739.797 rispetto al precedente esercizio, per effetto sia - e soprattutto - delle riscossioni di somme riconosciute da parte dello Stato ed altri enti a fronte delle nuove rendicontazioni dei lavori presentate nel corso del 2015, sia delle variazioni negative intervenute nei residui attivi in fase di riaccertamento (1.608.824 euro).

## 7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il Piano regolatore dell’Autorità portuale di Brindisi è ancora quello approvato nel 1975 con decreto del Ministro dei LL.PP. n. 345. Esso è stato oggetto di adeguamenti tecnici e di una variante approvata nel 2006 (Giunta regionale della Puglia deliberazione del 4 agosto 2006) riguardante cinque nuovi accosti a S. Apollinare.

Nel mese di marzo 2015 con ordinanza del Presidente dell’Autorità portuale è stato approvato il Regolamento per l’esercizio delle operazioni portuali. Nel corso del 2015 sono state autorizzate 11 imprese allo svolgimento delle operazioni portuali ex art.16 legge 84/94; non sono invece state emesse autorizzazioni per lo svolgimento di servizi portuali.

Relativamente al traffico portuale, aumenta il totale delle merci movimentate (11.775 tonnellate nel 2015, 10.873 nel 2014) per effetto dell’incremento (1.084 tonnellate) delle merci secche; le merci liquide diminuiscono in modo contenuto; i *containers* movimentati passano da 407 a 329. Nel 2015 i passeggeri imbarcati e sbarcati aumentano di 27.646 unità e sono pari a 494.691 (467.045 nel 2014).

Seguono i principali saldi contabili della gestione finanziaria ed economico-patrimoniale dell’Autorità portuale nell’esercizio 2015.

	2014	2015
Avanzo/Disavanzo finanziario	13.679.406	-2.415.999
- saldo corrente	5.362.306	6.365.750
- saldo in conto capitale	8.317.100	-8.781.748
Avanzo d'amministrazione	16.132.119	16.186.823
Avanzo/disavanzo economico	6.646.617	6.760.587
Patrimonio netto	53.523.868	60.284.455

Dai dati sopra esposti emerge che:

- la gestione finanziaria presenta, in controtendenza rispetto al precedente esercizio, un disavanzo di euro 2.415.999, determinato dall’andamento negativo del saldo in conto capitale che passa da euro 8.317.100 del 2014 a -8.781.748 euro del 2015;
- l’avanzo di amministrazione, pari ad euro 16.186.823 (euro 16.132.119 nel 2014), non presenta variazioni di rilievo rispetto al precedente esercizio;
- il conto economico mostra un avanzo di 6.760.587 nel 2015 (euro 6.646.617 nel 2014);

- il patrimonio netto registra un aumento passando da euro 53.523.868 del precedente esercizio ad euro 60.284.455 del 2015.

Il totale dei residui attivi al 31 dicembre 2015 è pari ad euro 53.422.642 (euro 62.408.420 nel 2014) quello dei residui passivi si attesta ad euro 72.623.805 (euro 83.247.620 nel 2014).

Nel 2015 l'Ente ha provveduto, come nel precedente esercizio, alla ricognizione dei residui pervenendo alla cancellazione di quelli attivi per un totale di euro 2.076.934 e di quelli passivi per euro 4.547.638.

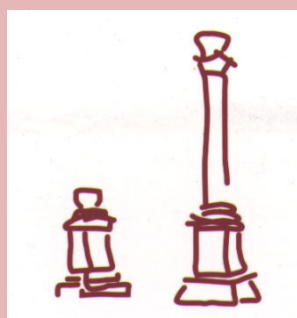
La consistenza dei residui attivi e passivi, riconducibile soprattutto ai crediti e ai debiti connessi alla realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione, resta ancora piuttosto elevata, sebbene l'ente abbia provveduto alla loro riduzione, previa ricognizione.

Tuttavia, pur tenendo conto di tale riduzione dei residui, questa Corte invita l'Autorità portuale a verificare con continuità la presenza delle condizioni formali che ne giustificano la permanenza nelle scritture contabili.

Sulla base delle disposizioni della riforma (d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169), l'Autorità Portuale di Brindisi confluirà, insieme alla Autorità Portuale del Levante e al porto di Manfredonia, nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Il 5 aprile 2017 con decreto n.128 è giunta a conclusione la procedura di nomina del Presidente dell'Autorità di sistema da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (acquisita l'intesa della Regione Puglia espressa con nota 4786 del 2 novembre 2016 e i pareri delle competenti commissioni parlamentari). La nomina ha la validità di un quadriennio.

# **AUTORITA' PORTUALE DI BRINDISI**



## **RENDICONTO GENERALE**

**2015**

## **AUTORITA' PORTUALE DI BRINDISI**

### **Rendiconto generale 2015**

**Indice:**

Relazione sulla gestione

Relazione tecnico-contabile

Relazione su indici di tempestività di pagamento

Verifica del rispetto dei limiti di spesa

Gestione economica

Stato Patrimoniale / Conto Economico

Quadro di riclassificazione dei risultati economici

Nota Integrativa

Gestione Analitica

Costi per natura per centro di responsabilità

Costi per natura per centro di Costo

Finalità dei costi per missione

Totale finalità dei costi per missione

Pianta organica dal 01/01/2015 al 31/12/2015

Situazione Amministrativa

Giornale di Cassa al 31/12/2015 ( solo ultima pagina)

Situazione di Cassa al 31/12/2015 ( solo ultima pagina)

Prospetto della banca con i totali al 31/12/2015

Rendiconto Finanziario decisionale - Entrate \Uscite

Rendiconto Finanziario gestionale Entrate

Rendiconto dei residui attivi per anno

Rendiconto Finanziario gestionale Uscite

Rendiconto dei residui passivi per anno

Quadro riassuntivo Entrate \ Uscite

Allegato 6 – Riclassificazione per missione-programma

**Allegato:**

Verbale del Collegio dei Revisori

---

## RELAZIONE AL BILANCIO CONSUNTIVO | 2015

---

Nell'anno appena trascorso, sono stati raggiunti risultati di assoluto rilievo grazie alla intelligente, costante e coerente politica di promozione del porto, unita alla dimostrazione del possesso di grande equilibrio personale ed amministrativo da parte di tutta la struttura.

La propositiva gestione posta in essere dall'Ente ha permesso di proseguire nel portare avanti le opere di infrastrutturazione già programmate, alcune delle quali si appaleseranno, per il futuro, quale *quid pluris* nell'offerta di servizi sempre più rispondenti alle domande ed alle logiche dell'attuale mercato.

L'inizio del 2015 è stato contraddistinto da un episodio di gratuita ed ingiustificata violenza rivolta ai vertici dell'Ente e che ha prodotto non positive conseguenze emotive sull'intera struttura sebbene la stessa ha reagito con grande maturità.

Nel corso dell'anno in esame la governance ed il personale dell'Autorità portuale si sono dovuti confrontare con l'ancora perdurante incertezza legislativa che ha visto il rincorrersi di voci relative ad una riforma portuale che non è ancora partita e che ha costituito, talvolta in maniera strumentale, un freno alle iniziative ed alla programmazione dell'Ente con particolare riguardo agli aspetti connessi con il personale ed alla programmazione delle attività e delle infrastrutture.

A luglio 2015 a seguito della cessazione dell'incarico da parte del Presidente, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto n. 239 del 10 luglio 2015, ha nominato Commissario Straordinario dell'Autorità portuale il C.V. (CP) Mario Valente, successivamente confermato con Decreto n. 05 in data 11 gennaio 2016.

Fatte queste dovute premesse va evidenziato come l'Ente continui ad operare con dimostrazione, da parte di tutto il personale, di grande spirito di sacrificio ed adattamento alle contingenti situazioni, con un organico non numericamente adeguato per sopperire alle incombenze scaturite dall'avvio di importanti e strategiche opere di infrastrutturazione portuale, nonché dall'emanazione di una normativa sempre più cogente, con particolare riguardo all'osservanza delle disposizioni sull'anticorruzione e sulla trasparenza. Quanto sopra ha determinato un forte *vulnus* per l'operatività dell'Ente. Eppure, proprio il personale ha dato dimostrazione di possedere un non comune senso dello Stato e di coerenza con le attuali, particolari difficoltà che il nostro Paese sta attraversando.

In base alle disposizioni in tema di riduzione della spesa pubblica, si è proceduto a rivedere, in diminuzione, alcuni istituti della contrattazione decentrata di secondo livello, con particolare riguardo alla parte variabile del contratto che ha visto, a fronte di un minore riconoscimento economico, un risparmio considerevole sulla voce "spese per il personale". Particolare attenzione merita, altresì, la politica di promozione del porto che ha consentito che lo scalo brindisino conseguisse la migliore performance, per quanto riguarda l'aumento del traffico, in genere, ponendosi quale leader tra i porti pugliesi e tra i primi a livello nazionale, dimostrando di possedere capacità tecniche e strutture portuali in grado di poter consolidare in crescita l'assetto e lo sviluppo dei traffici soprattutto nel settore delle crociere.

La determinazione manifestata nel perseguire, con ponderata pervicacia, il raggiungimento degli obiettivi prefissati, superando con intelligenza le difficoltà giuridico/operative che si sono verificate nella fase di attuazione, ha fatto sì che si sia riusciti a riportare le navi da crociera nel porto interno con un ritorno di immagine per il porto rivelatasi vincente e premiante.

## RELAZIONE AL BILANCIO CONSUNTIVO | 2015

I cittadini di Brindisi hanno potuto rivivere l'emozione delle navi attraccate alla banchina carbonifera, emozione che ha riportato la città ai tempi epici della Valigia delle Indie.

Tutto ciò grazie anche alla sinergia che la *governance* dell'Autorità Portuale è riuscita a creare e ad implementare con l'Autorità Marittima e le altre istituzioni cittadine.

In sintesi, è stato offerto al visitatore della città un insieme di servizi di primissimo livello, mettendo a disposizione una logistica dell'informazione e della cultura sicuramente non seconda ad altri scali portuali più visitati.

Accoglienza che ha conosciuto momenti di particolare intensità emotiva e di dimostrazione di vera solidarietà umana, in occasione dell'arrivo dei migranti soccorsi nelle acque del Mediterraneo dalle Unità della Guardia Costiera e della Marina Militare.

In tale circostanza, la sinergia e la collaborazione con le istituzioni e con il volontariato, ha fatto sì che la macchina dell'assistenza funzionasse perfettamente.

Menzione a parte merita la gestione dell'emergenza creatasi a seguito del naufragio della M/n Norman Atlantic incendiata al largo delle coste albanesi con numerosi passeggeri a bordo e giunta nel porto di Brindisi il 2 gennaio 2015 con la presenza di focolai di incendio ancora attivi.

Grazie alla perfetta sinergia tra l'Autorità Marittima, l'Autorità portuale e gli Enti e/o Organismi addetti al soccorso e alla sicurezza, con particolare riguardo ai Vigili del Fuoco e ai servizi tecnico-nautici, è stato possibile portare a termine la complessa operazione di attracco e di definitiva messa in sicurezza della nave, permettendo alla fine il trasferimento della stessa per il porto di Bari, come disposto dall'Autorità Giudiziaria inquirente, avvenuto nelle migliori condizioni possibili la sera del 13 febbraio 2015. Della positiva risoluzione della vicenda ne è stato dato unanime riconoscimento, sia a livello locale che nazionale.

Nel corso del 2015 sono state, altresì, portate avanti ed implementate le azioni relative alla risoluzione di problematiche da tempo all'attenzione e per le quali sono stati posti in essere gli strumenti ritenuti idonei per la loro definitiva risoluzione.

Ci si riferisce, in primo luogo, alle problematiche connesse con l'annosa questione dei vincoli aeronautici che gravano sul porto di Brindisi, con particolare riferimento a quello relativo al cono di atterraggio la cui presenza costituisce una limitazione allo sviluppo, senza condizione, dei traffici svolti con le unità di ultima generazione.

A tal proposito, in forza dell'accordo raggiunto, in data 3 ottobre 2014, presso la sede di Bari dell'ENAC, tra Autorità portuale, la società Aeroporti di Puglia ed Enac Operazioni Sud, furono poste le basi per far sì che presso le banchine di Costa Morena Punta delle Terrare potessero ormeggiare ed operare navi con air draft massimo sino a 50 mt., rispetto ai soli 36 mt. attuali.

Detta intesa prevede la concreta possibilità di conseguire il nuovo ed auspicato assetto operativo, attraverso la modifica dell'inclinazione del sentiero di discesa tramite specifici interventi sull'angolo del PAPI e dell'impianto ILS (GP+LOC), innalzando lo stesso dagli attuali 2°,5' fino ad un massimo di 3°20', mantenendone in ogni caso l'attuale posizione fisica al suolo.

Acquisiti tutti i dati necessari per definire i passi successivi, la Direzione Operatività Aeroporti di Enac in Roma, nel corso di una specifica riunione avvenuta in data 3 febbraio 2015, ha proposto ai convenuti di sottoscrivere un protocollo di intesa tra tutte le parti per consentire di procedere concretamente ai passaggi successivi. Tale convenzione prevede

## RELAZIONE AL BILANCIO CONSUNTIVO | 2015

che i lavori dovranno essere eseguiti presso la struttura aeroportuale, secondo le indicazioni di cui all'accordo del 3 ottobre 2014 ed impegneranno una spesa preventivata in circa 1,3 milioni di euro.

L'attività finalizzata al conseguimento della cennata soluzione è pertanto proseguita per il 2015, attraverso la revisione della bozza di Protocollo di Intesa, con particolare riferimento alle osservazioni dell'Aeronautica militare, che sino alla data dello scorso 10.12.2015 ha gestito gli impianti di assistenza al volo dell'aeroporto di Brindisi. Dalla data ultima citata, la gestione della torre di controllo e dei summenzionati sistemi è stata trasferita ad Enav s.p.a.. Quest'ultima circostanza ha imposto una nuova revisione della bozza di Protocollo di Intesa che, si presume sarà sottoscritto a breve. In tale ambito va inserito lo specifico studio aeronautico e di safety commissionato all'ENAV relativamente alla presenza all'ormeggio delle navi con *air draft* pari a mt. 41 alle banchine di Costa Morena – Punta delle Terrare che possa fornire in maniera esaustiva le valutazioni in ordine a quanto segue:

- a) eventuale effettiva riconducibilità delle segnalazioni dei velivoli alla presenza delle navi all'ormeggio e conseguenti soluzioni/rimedi/misure di mitigazione da adottare;
- b) valutazioni in merito alla compatibilità elettromagnetica, da comprovarsi anche attraverso l'impiego di simulazioni, connessa alla presenza di tre navi (di cui 2 con *air draft* pari a mt. 41 e l'altra non superiore a 36 mt sul l.m.m.) contemporaneamente all'ormeggio presso le banchine in questione, circostanza questa che si verifica con una regolare frequenza.

Lo studio richiesto è stato prodotto da Enav in data 2 marzo 2016. Gli esiti dello stesso sono stati inviati ad Enac D.O. Sud di Napoli per la relativa valutazione.

In secondo luogo, nel corso del 2015, sono stati effettuati numerosi incontri e sviluppate diverse ipotesi progettuali finalizzate alla ricerca di una soluzione condivisa con la Marina Militare per poter, finalmente, risolvere l'annosa problematica relativa alla realizzazione del circuito doganale unico che presuppone la mancata attuazione dell'Addendum all'Accordo di programma per Brindisi, sottoscritto nel 1999 e rivisto nel 2012 con la Marina Militare e con altri soggetti istituzionali che contempla la cessione dell'area portuale denominata exPOL, attualmente in consegna a tale forza armata.

L'intensa attività posta in essere è stata finalizzata alla sottoscrizione di un nuovo Addendum all'Accordo di Programma del 1999 ed ha come conseguenza la possibilità di richiedere al CIPE la riattivazione del finanziamento di circa 17milioni di euro destinati ad interventi infrastrutturali, in ambito porto interno lato est presso la base navale della Marina Militare, intesi ad apportare migliorie e rinnovamenti tecnologici per un uso anche combinato delle banchine e degli arredi portuali.

Raggiunta l'intesa, in data 11 marzo 2016 è stato sottoscritto l'Addendum nella nuova formulazione e dopo aver acquisito i pareri di tutti gli Enti che avevano partecipato all'Accordo di programma del 1999, e che sono risultati assenti alla firma del 11 marzo, il predetto documento è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 5 maggio 2016 per le azioni di competenza.

Di grande impatto, poi, le azioni poste in essere sul versante infrastrutturale laddove si sono imputate opere significative dalla grande valenza strategica per i futuri assetti della logistica e per lo sviluppo dei traffici. Si citano, in via esemplificativa, i lavori di ampliamento/realizzazione della strada di collegamento tra via delle Bocce e Costa Morena Ovest che porrà in collegamento- finalmente- l'ambito del porto interno- Seno di

## RELAZIONE AL BILANCIO CONSUNTIVO | 2015

Levante con il porto medio, ovvero con il polo traghetti di Punta delle Terrare e i lavori di completamento a Costa Morena Est con la definizione delle pavimentazioni in calcestruzzo armato e la realizzazione della piattaforma intermodale e della rete ferroviaria.

La definizione di tanto, in combinazione con gli apparati impiantistici già esistenti, tra cui l'impianto di illuminazione da 500 KW di potenza installata entrato in pieno esercizio proprio lo scorso anno, e con la connessione ferroviaria in banchina determinerà, di fatto, il perfezionamento dell'offerta infrastrutturale del porto di Brindisi fornendo il ricercato valore aggiunto per la produzione di attività portuali tra le più varie per quanto bisognevoli di grandi spazi attrezzati.

Nell'ambito delle opere di completamento delle infrastrutture di security, si sono poi susseguite le attività di implementazione dell'infrastruttura telematica che garantiranno la disponibilità della rete dati ad alte prestazioni in tutte le aree portuali. Il canale di comunicazione in fibra ottica, ormai in fase di completamento, percorre l'intero perimetro dell'area portuale raggiungendo tutti i varchi e pertanto garantirà l'infrastruttura fisica idonea a consentire la diffusione dell'utilizzo del PCS (Port Community System) che raggrupperà i servizi informatici esistenti e quelli in fase di implementazione con il fine di renderli disponibili, in funzione della specifica competenza, ai vari attori dell'ambito portuale.

Sotto il profilo demaniale, nel corso dell'annualità 2015, si sono conclusi gli incameramenti dei seguenti beni: P.I.F. (Posto di Ispezione Frontaliera); i locali ubicati presso la zona denominata Villaggio pescatori e la Stazione Navale della locale Guardia di Finanza.

I procedimenti precitati sono stati condotti con la collaborazione e l'assistenza tecnica dell'ufficio demanio dell'Ente che nel corso della medesima annualità ha dato altresì impulso ad ulteriori procedimenti finalizzati all'incameramento dei seguenti ed aggiuntivi beni: Corpo di guardia Varco 7 ed Immobile di Via Spalato.

Con riguardo al compendio immobiliare denominato Isola di Sant'Andrea si riferisce che nel corso del 2015 è stato avviato dalla Capitaneria di porto, il procedimento di riconsegna, a seguito di istanza di dismissione formulata dalla Marina Militare. All'esito di una consistente attività di ricognizione del compendio in questione, l'Ente ha formalizzato riserve circa lo stato manutentivo dello stesso, con particolare riferimento agli immobili insistenti sull'area e al grande quantitativo di rifiuti, anche speciali, rinvenuti in occasione dell'attività che sono stati successivamente rimossi e smaltiti dalla stessa Marina Militare. Nel corso del procedimento è intervenuta l'Amministrazione Comunale di Brindisi, manifestando il proprio motivato interesse ad avere in consegna l'intera area oggetto di dismissione, per la realizzazione di un progetto di riqualificazione. Pertanto, a seguito di formale richiesta da parte del Comune, previo verbale di riconsegna del 7 ottobre 2015, in pari data è stato redatto verbale di immissione temporanea del Comune di Brindisi nella disponibilità del medesimo compendio, nelle more della conclusione del procedimento di consegna ex art. 34 C.N.

## RELAZIONE AL BILANCIO CONSUNTIVO | 2015

Nel contempo, e sempre nell'ambito del processo di rigenerazione urbana del Comune di Brindisi, nel corso del 2015 è stato avviato anche il procedimento di consegna al Comune di alcune aree demaniali marittime ricadenti nella Via del Mare e Via Spalato. Contestualmente, è stato richiesto di riconoscimento della demanialità marittima di aree ricadenti nella cinta portuale, ancor'oggi intestate al Comune di Brindisi.

E' allo stato tutt'ora pendente il procedimento per la demanializzazione, con trasferimento al demanio marittimo ex art. 33, del compendio immobiliare ubicato in ambito portuale, acquistato dall'Autorità portuale nel 2009, da privati e denominato tout court "Eredi Monticelli", avviato su istanza dell'Ente nel 2014.

Nel corso dell'annualità 2015, ulteriore attività posta in essere dall'Ufficio demanio è stata quella relativa alla definizione del procedimento circa la titolarità dell'ex raccordo ferroviario di Sant'Apollinare, area in passato ceduta dal Ministero della Difesa alla società Bontrans s.r.l.. Detta area irrompe in pieno ambito portuale del Seno di Levante del porto interno di Brindisi, "tagliandolo" e correndo altresì lungo le banchine di Feltrinelli e di Punto Franco oltre che attraversare tutto il piazzale di Sant'Apollinare. Si tratta di una zona che si estende complessivamente per circa 15.500 mq.

In data 13 ottobre 2015 è stato sottoscritto il contratto preliminare con la società Bontrans, a cui seguirà, con la sottoscrizione del rogito notarile, il definitivo passaggio della sopra citata area di proprietà della predetta società in capo al demanio pubblico dello Stato, ramo marina mercantile.

Degna di menzione è anche la vicenda legata alla richiesta della società Grimaldi Euromed S.p.a., già Atlantica di Navigazione s.p.a., che aveva prodotto istanza nell'agosto 2014, al fine ottenere il rilascio sia dell'autorizzazione ex art. 16 che di una concessione ventennale delle aree e banchine ex art. 18 della legge n. 84/1994 nell'ambito portuale di Costa Morena Ovest, al fine di far sorgere un vero e proprio Terminal traghetti e ro-ro. Dopo aver esperito la prescritta istruttoria che ha scontato la prescritta pubblicità anche a livello comunitario, la pratica è stata sottoposta al parere della Commissione Consultiva Locale, nella seduta tenutasi il 2 luglio 2015. Quel consesso, a maggioranza, si è espresso in merito con un parere non favorevole in relazione a quanto richiesto dalla citata Compagnia di Navigazione.

Preso atto della predetta espressione di parere, l'allora Presidente di questa Autorità, con nota in data 7 luglio 2015, ha fornito specifiche deduzioni a confutazione degli argomenti sostenuti dalla Commissione Consultiva, procedendo quindi a convocare il Comitato portuale per la data del 16 luglio 2015. Come già riferito, il 10 luglio è intervenuto il commissariamento dell'Ente. Il commissario straordinario, quindi, al fine di aprire un confronto con le forze produttive portuali, oltre che con rappresentanti delle Istituzioni presenti nel citato consesso, ha rinviato a data successiva il Comitato portuale per la discussione della delibera relativa alla richiesta della Grimaldi Euromed.

Dopo specifiche interlocuzioni con le parti sopra citate, in data 18 dicembre 2015, la pratica è stata sottoposta alle valutazioni del Comitato portuale. Nel corso della seduta, si è sviluppata una articolata discussione all'esito della quale è emersa la volontà della maggioranza dei componenti di non accogliere l'istanza, così come presentata dalla società, con particolare riferimento alla richiesta di tre accosti. Tuttavia, fine di salvaguardare l'importante iniziativa, l'Organo deliberante dell'Autorità portuale ha dato mandato al Commissario straordinario di avviare una ulteriore interlocuzione costruttiva con la società richiedente per individuare un possibile percorso che, pur non accogliendo

## RELAZIONE AL BILANCIO CONSUNTIVO | 2015

integralmente l'istanza avanzata, fosse in grado di consentire alla Società Euromed di realizzare nel porto di Brindisi una struttura operativa in grado di soddisfare i propri obiettivi imprenditoriali.

Infine, si riferisce che in ragione del verbale di delimitazione del 9.12.2013, approvato dalla Direzione marittima di Bari con decreto n. 1/2014 del 2 gennaio 2014, relativo ad aree ricadenti in località "Costa Morena", è stato possibile avviare i procedimenti volti alla regolarizzazione di alcune fattispecie consistenti in occupazioni del demanio marittimo da parte di terzi soggetti, che nel 2015 hanno visto lo svolgimento del relativo procedimento (vd. tra tutte Enel produzione per il tratto di nastro trasportatore).

Forte impulso è stato dato, nel corso del 2015, alla strutturazione dell'area amministrativa, con l'assunzione a partire da novembre 2014 del Dirigente e colmando, in parte, le lacunose assenze del personale in aree determinati quali la ragioneria e gare e contratti in primis. Il che ha richiesto una notevole attività di analisi delle procedure e di riorganizzazione dei processi interni, fino ad allora mancanti e non strutturati.

Si pensi, a solo a titolo di esempio, alla riorganizzazione completa dell'ufficio fatturazione attiva e riscossione crediti; al potenziamento dell'ufficio Gare; alla creazione e strutturazione dell'ufficio protocollo; alla riorganizzazione dell'ufficio personale e bilancio. L'area è stata interessata, inoltre, da numerose riforme normative che hanno richiesto un repentino adeguamento in termini di infrastrutture.

Tra le altre: l'implementazione delle fatture elettroniche; l'avvio della armonizzazione contabile; l'adeguamento del sito alla bussola della trasparenza e dei procedimenti amministrativi alla normativa trasparenza ed anticorruzione; l'avvio del processo di dematerializzazione e archiviazione del fascicolo telematico; il ricorso per gli acquisti al Mepa o tramite convenzioni Consip. Si è, inoltre, provveduto ad implementare il nuovo software di contabilità, assicurando l'interoperabilità con quello del Demanio.

Al momento della presente relazione, l'area amministrativa ha, altresì, messo a punto la procedura legata all'emissione dei mandati elettronici abbandonando la procedura del cartaceo e l'implementazione del nuovo software per la gestione delle gare. L'area amministrativa ha, inoltre, portato a termine, nel corso del 2015, il riordino dei residui attivi e passivi, che ha consentito all'Ente di recuperare, specie per i residui attivi, significative somme. Il dettaglio di tale importante lavoro è analizzato compiutamente nell'allegata relazione tecnica.

Un cenno a parte merita l'attività svolta in relazione alla applicazione della normativa sull'anticorruzione e la trasparenza. Senza tema di smentita il sito amministrazione trasparente dell'Autorità portuale di Brindisi si evidenzia per la quantità di materiale pubblicato che rende il nostro Ente uno tra i più trasparenti in assoluto. Se si confronta con altri ci si rende conto, *ictu oculi*, che il sito è in linea con le disposizioni in materia ed offre al visitatore tutte le informazioni che la legge prevede siano fornite secondo il formato previsto. Nell'anno in corso l'Ente si è dotato di una serie di regolamenti al fine di permettere agli utenti di avere chiari i punti di riferimento nel momento in cui si

## RELAZIONE AL BILANCIO CONSUNTIVO | 2015

affacciano al portale amministrativo. In maniera non esaustiva si fa presente che nell'area di riferimento vi è prevalente :

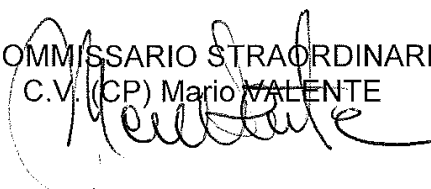
- All'aggiornamento il 2016 del Piano Triennale Anticorruzione
- alla relazione del piano anticorruzione 2016/2018
- alla relazione del regolamento per l'erogazione di contributi economici e dei sussidi.
- Regolamento per il reclutamento per il personale.

Questi si vanno ad aggiungere a quelli già precedentemente redatti e pubblicati-

A giorni verrà pubblicato il Piano delle Performance.

Da ultimo, per quanto concerne i dati del traffico portuale sviluppatosi nel corso del 2015 si fa rinvio all'allegata scheda riepilogativa. (ALL. 1)

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO  
C.V. (CP) Mario VALENTE



PAGINA BIANCA



**Autorità Portuale Brindisi**

**PORTO DI BRINDISI**

**STUDIO STATISTICO  
DICEMBRE 2015**

copyright 2015

## **ANALISI STATISTICA COMPARTO PASSEGGERI E MERCI**

**Dicembre 2015**



2