

Determinazione n. 99/98**LA CORTE DEI CONTI****IN SEZIONE DEL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DEGLI ENTI
A CUI LO STATO CONTRIBUISCE IN VIA ORDINARIA**

nell'adunanza del 4 dicembre 1998;

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 14 gennaio 1994, n. 20;

visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 19 giugno 1978, con il quale il Consorzio del canale Milano-Cremona-Po è stato sottoposto al controllo della Corte dei conti;

visti i conti consuntivi dell'Ente suddetto, relativi agli esercizi finanziari dal 1996 e 1997, nonchè le annesse relazioni del Presidente dell'ente e del Collegio dei revisori, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore, Consigliere dottor Maria Grazia Sivelli 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 gli esercizi dal 1996 e 1997;

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 dei conti consuntivi - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perchè ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

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 gli esercizi dal 1996 e 1997 - corredati dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - del Consorzio del canale Milano-Cremona-Po, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

L'ESTENSORE

f.to Maria Grazia Sivelli

IL PRESIDENTE

f.to Luigi Schiavello

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DEL CONSORZIO DEL CANALE MILANO-CREMONA-PO PER GLI ESERCIZI 1996 E 1997.

SOMMARIO

1. Premessa. - 2. Attività svolta e prospettive future. - 3. Stato di attuazione delle opere e lavori eseguiti a tutto il 1997. - 4. Organi dell'Ente. - 5. Il personale del Consorzio. - 6. I contratti di consulenza e di collaborazione. - 7. I bilanci di previsione. - 8. I conti consuntivi. - 9. I risultati della gestione finanziaria. - 10. Le entrate correnti. - 11. Le uscite correnti. - 12. Entrate ed uscite in conto capitale. - 13. I residui. - 14. La situazione economica, patrimoniale ed amministrativa. - 15. Considerazioni finali.

PAGINA BIANCA

1 - Premessa

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce sulla gestione dell'Ente "Consorzio del Canale Milano - Cremona - Po" con riferimento agli esercizi 1996 e 1997, ai sensi dell'art. 12 della legge 21.3.1958 n. 259.

Per gli esercizi precedenti la Corte ha già riferito al Parlamento; in particolare per gli esercizi 1994-1995 con la determinazione n. 1/97 adottata nell'adunanza del 31.1.1997 (Camera dei deputati - doc. XV n. 37 - XIII legislatura).

2 - Attività svolta e prospettive future

Dopo l'emanazione della legge 8.6.1995 n. 234 di conversione del D.L. 21.4.1995 n. 117, che ha prorogato al 31.12.1999 il termine per il proseguimento dell'attività del Consorzio, non è intervenuto alcun altro provvedimento di legge che abbia modificato la normativa vigente.

In relazione al termine di cui sopra la Presidenza del Consiglio dei Ministri con foglio 2.2.1995 prot. n. 907, diretta al Ministero dei Trasporti e della Navigazione ed al Ministero del tesoro - Ragioneria Generale dello Stato - nel riportare le osservazioni formulate dalla Corte dei conti con la determinazione n. 47/94 in sede di referto relativo alla gestione finanziaria del Consorzio del Canale Milano-Cremona-Po, relativa agli esercizi dal 1990 al 1993 aveva invitato le amministrazioni in indirizzo a trasmettere una dettagliata relazione relativa ad uno scadenziato programma annuale delle iniziative da assumere, affinché il Consorzio potesse realizzare l'opera nel termine di legge, specificando i provvedimenti che si intendevano adottare a breve termine per un rilancio del Consorzio e la prosecuzione dell'opera idroviaria da completare.

Il Consorzio, con delibera del Consiglio di amministrazione del 2.2.1995, aveva suddiviso i tempi di realizzazione dell'opera in due periodi di riferimento, secondo un dettagliato cronogramma mensile dei lavori esteso sino al 31.12.2001:

- a) entro il primo semestre del 1997, tutte le attività propedeutiche e autorizzative indispensabili per l'aggiornamento del progetto di fattibilità presentato nel 1991, per l'ottenimento della valutazione dell'impatto ambientale (V.I.A.) e per il progetto definitivo ed esecutivo;

b) successivamente a tale periodo, dopo aver ottenuto le autorizzazioni delle autorità competenti e le disponibilità finanziarie, la consegna dei lavori per la realizzazione dei 50 Km che ancora mancano per il completamento del canale la cui durata è prevista in quattro anni.

Tuttavia la realizzazione dell'opera è rallentata anche dall'esigenza di contemperare gli interessi dei vari comuni nel territorio dei quali la stessa verrà ubicata, per cui si è resa necessaria, e di questo il Consorzio si è dato carico, la preliminare verifica di una pluralità di fattori che concernono sia la realtà socio rurale ed economica, e l'impatto ambientale, sia lo studio finanziario e la valutazione dei costi e dei benefici, verifica da compiersi attraverso un aggiornamento dello studio di fattibilità dell'opera, già eseguito dal Consorzio in collaborazione con la regione Lombardia nel 1991.

Occorre poi tener presente che la Commissione Trasporti della Comunità Europea in ordine agli emendamenti del Parlamento Comunitario alla posizione n. 22/95 adottata dal Consiglio il 28.9.1995 circa gli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti aveva espresso parere favorevole sull'inserimento della via navigabile Milano - Cremona - Po. Questo nel quadro di uno sviluppo del movimento merci del nostro paese attraverso modalità alternative al trasporto su gomma.

Inoltre è allo studio da parte dell'Azienda Regionale Navigazione interna Emilia- Romagna (A.R.N.I.) il corridoio Padano-Adriatico, parte integrante di una rete transeuropea, quale collegamento dei porti del Mediterraneo al centro Europa attraverso le linee di penetrazione rappresentate dal Mare Adriatico e dal sistema idroviario Padano-Veneto, integrate alla rete stradale e ferroviaria esistente.

L'inserimento del corridoio Padano-Adriatico nelle reti transeuropee ha prodotto l'avvio di un piano cofinanziato dalla Unione Europea, allo studio di vari Enti, tra cui la citata A.R.N.I., nonché l'A.S.P.O. (azienda gestione del porto di Chioggia), per lo sviluppo del trasporto combinato (PACT) che ha lo scopo di studiare il collegamento fluvio marittimo tra i porti mediterranei e le reti ferroviarie dorsali nord-est.

Il PACT ha visto l'adesione dei soggetti operanti nel settore della navigazione interna, delle Ferrovie dello Stato e delle forze economiche e imprenditoriali e rappresenta una importante occasione per l'avvio di una collaborazione per l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto alternativi alla strada.

Una siffatta collaborazione deve necessariamente intercorrere anche con il Consorzio Interregionale per la Navigazione Interna al fine di una gestione meglio coordinata delle risorse disponibili.

Si ricorda pure che nel piano dei trasporti del 1992, tuttora vigente, trovava adeguata sistemazione il sistema idroviario padano-veneto, nel quale una parte di rilievo non può non essere rappresentata dal completamento del Canale Milano-Cremona-Po.

3 - Stato di attuazione dell'opera e lavori eseguiti a tutto il 1997

Allo stato attuale, i 15 Km. di canale già realizzato sono utilizzati: da una azienda privata che trasporta sabbia e ghiaia per un piccolo tratto (da Acquanegra Cremonese al porto di Cremona); dall'azienda regionale dei porti di Cremona e Mantova che gestisce le opere portuali di Cremona (banchine portuali, impianti, conche ed avanconche) per un volume di traffico sbarcato ed imbarcato medio di 300.000 tonnellate annue, nonché dalla soc. S.O.G.R.A.F. che gestisce il raccordo ferroviario base del porto di Cremona per un volume medio di circa 1.000.000 di tonnellate annue.

I lavori eseguiti dal Consorzio nel periodo in riferimento hanno riguardato esclusivamente la manutenzione ordinaria e straordinaria, oppure sono stati finalizzati al miglioramento della funzionalità del Canale stesso.

Sotto tale profilo si segnala che il Consorzio aveva indetto con delibera del Comitato Esecutivo del 20.3.1997 n. 30 una gara per l'assegnazione della progettazione preliminare della nuova conca di Cremona, necessaria in conseguenza dell'abbassamento dell'alveo del fiume Po, abbassamento che ostacola l'utilizzo del mandracchio, cioè di quella parte del fiume che è stata allargata per poterlo collegare alla conca.

Tale progettazione è stata affidata, con delibera del Comitato Esecutivo dell'8.7.1997 n. 81, ad un libero professionista per un importo pari alla metà degli oneri della progettazione stessa, fissati in lire 142.000.000 complessive, restando la differenza a carico dell'azienda regionale dei porti di Cremona e Mantova.

Successivamente la suddetta Azienda ha chiesto al Consorzio di addossarsi l'intero onere della progettazione preliminare, ed a tale richiesta il Con-

sorzio ha aderito in quanto i lavori in questione rientrano in effetti tra le proprie finalità statutarie.

Per quanto concerne la restante parte del canale da realizzare, è opportuno segnalare che il Comitato Esecutivo, con delibera in data 29.5.1996 n. 97, aveva dato incarico, per un importo di lire 20 milioni, ad un docente dell'Università di Bologna, al fine di svolgere una indagine relativa al rischio archeologico del futuro tracciato del canale.

Lo studio di cui sopra è stato portato a termine con l'indicazione che non esistono vincoli ostativi di tale natura pregiudiziali all'opera, tuttavia occorre precisare che è stato svolto sulla base del tracciato che, come di seguito verrà riferito, non sembra essere più attuale.

A tale riguardo, nel richiamare quanto riportato a pag. 50, 51 della precedente relazione, si ricorda che il Consorzio, con delibera del 19.9.1995, aveva indetto due gare, per la progettazione definitiva ed esecutiva e per l'affidamento del servizio di project management, indicando come "terminal" del tracciato la località di Truccazzano, scelta peraltro non supportata da atti programmatici della Regione Lombardia che si era limitata, con nota a firma dell'assessore ai trasporti e navigazione, competente per materia, a prendere atto della scelta disposta dal Consorzio.

Si precisa al riguardo che la Regione Lombardia aveva predisposto il piano della logistica ed intermodalità regionale che per la zona di Milano prevedeva la realizzazione di due centri intermodali: quello di Segrate e quello di Lacchiarella. Ciò stante, al fine di far arrivare il canale ancora da costruire ai due suddetti centri, lo studio di fattibilità predisposto dal Consorzio nel 1991 aveva previsto la realizzazione a sud, del tratto Pizzighettone Truccazzano.

Poichè la conferenza dei servizi indetta nel 1996 ha bocciato il centro intermodale di Lacchiarella ed il Consiglio Regionale della Lombardia con mozione del 12.3.1996 ha espresso un giudizio negativo sulla prosecuzione dell'opera chiedendo al Governo ed al Ministro competente la loro attivazione al fine della immediata sospensione delle procedure di appalto riguardanti le progettazioni esecutive dell'opera, il Consorzio ha sospeso le gare di cui sopra, non risultando più attuale il sottostante interesse pubblico, in attesa degli ulteriori sviluppi. Acquisito il consenso dei partecipanti alle gare, il Comitato Esecutivo con delibera 8.7.1997 n. 78 ha disposto tale sospensione sino alla data del 30.6.1998, poi prorogata sino al 30.9.1998.

4 - Organi dell'Ente

Conformemente alla legge 3.6.1995 n. 234 gli organi del Consorzio sono: il Presidente, il Vice Presidente, il Consiglio di Amministrazione, il Comitato esecutivo ed il Collegio dei revisori.

Per quanto concerne il Consiglio di Amministrazione, il numero ammonta a 19 membri: 2 in rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici, 1 per ciascuno per il Ministero del Tesoro, dei Trasporti e delle Finanze e dell'Ambiente, 12 in rappresentanza degli enti locali interessati e 1 della Regione Lombardia. Poichè i suddetti membri vengono nominati con distinti provvedimenti da parte degli organi di appartenenza, si determinano scadenze e rinnovi diversificati con conseguente disarmonia e non completa possibilità di operare del Consiglio di amministrazione a cui sarebbe opportuno ovviare con apposita norma di legge.

Si ricorda poi che il rappresentante del Ministero dell'Ambiente non è a tutt'oggi mai stato nominato da quel dicastero. Non è superfluo sottolineare qui l'importanza di tale nomina, sicuramente necessaria per un'opera di così rilevante impatto sul territorio.

Con la costituzione del Comitato esecutivo disposta dalla citata legge n. 234/95 sono poi insorte perplessità circa il riparto di competenze tra il suddetto comitato ed il Consiglio di Amministrazione.

Infatti la succitata legge 3.6.1995 n. 234, di conversione del D.L. n. 117 del 21.4.1995, nell'istituire il Comitato esecutivo, all'art. 2 bis ha attribuito al medesimo "i poteri gestionali già attribuiti al Consiglio di Amministrazione, per quanto concerne la realizzazione delle opere e di altri interventi anche di carattere amministrativo e finanziario di competenza del Consorzio".