

Tabella 15 - Stato patrimoniale.

ATTIVO	2012	2013	var. % 2013-2012	2014	var. % 2014-2013
<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>					
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>					
Diritti di brevetto industriale	112.781	186.385	65	253.538	
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
Immobilizzazioni in corso ed acconti					
Manut. straord. e migliorie su beni di terzi	17.342.763	18.087.886	4	26.737.100	
altre	1.218.931	1.786.408	47	2.541.811	
<b>Totale</b>	<b>18.674.475</b>	<b>20.060.679</b>	<b>7</b>	<b>29.532.449</b>	
<b>Immobilizzazioni materiali</b>					
Terreni e fabbricati	735.134	6.913.948	841	7.839.170	
Impianti e macchinari	1.667.420	1.495.434	-10	1.512.887	
Mobili e macchine d'ufficio	297.865	206.606	-31	107.224	
Opere realizz. con fondi propri su dem. marittimo	84.582	0	-100	3.249.793	
Automezzi e motomezzi	7.581	0	-100	0	
Altre immobilizzaz. materiali	165.430.559	187.613.964	13	137.751.415	
<b>Totale</b>	<b>168.223.141</b>	<b>196.229.952</b>	<b>17</b>	<b>150.460.489</b>	
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>					
Partecipazioni in:					
imprese controllate	5.591.334	5.591.334	0	5.591.334	
altre imprese	762.873	2.421.850	217	2.421.850	
Crediti per immobil. finanz.	75.511	103.943	38	125.963	
<b>Totale</b>	<b>6.429.718</b>	<b>8.117.127</b>	<b>26</b>	<b>8.139.147</b>	
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>193.327.334</b>	<b>224.407.758</b>	<b>16</b>	<b>188.132.085</b>	
<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>					
<b>Rimanenze</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Crediti</b>					
Crediti verso lo Stato e altri sog. pubblici	69.956.008	66.119.786	-5	51.123.795	
Crediti verso imprese controllate e collegate	81.825	278.604	240	325.724	
Crediti verso utenti, clienti, ecc.	8.350.845	9.003.683	8	12.290.412	
Crediti verso altri	1.090.042	1.564.103	43	951.775	
Crediti verso altri enti pubblici e privati	5.784.535	8.989.612	55	8.209.173	
<b>Totale</b>	<b>85.263.255</b>	<b>85.955.788</b>	<b>1</b>	<b>72.900.879</b>	
<b>Attività finanz. che non cost. immobiliz.ni</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>85.821.300</b>	<b>75.018.498</b>	<b>-13</b>	<b>85.963.937</b>	
<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>171.084.555</b>	<b>160.974.286</b>	<b>-6</b>	<b>158.864.816</b>	
<b>RATEI E RISCONTI</b>	<b>43.185</b>	<b>48.117</b>	<b>11</b>	<b>46.092</b>	
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>364.455.074</b>	<b>385.430.161</b>	<b>6</b>	<b>347.042.993</b>	

PASSIVO	2012	2013	var. % 2013-2012	2014	var. % 2014-2013
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>					
Fondo di dotazione	2.583.914	2.583.914	0	2.583.914	0
Altre riserve	43.947.228	50.033.579	14	55.575.699	11
Contributi a fondo perduto	11.370.315	11.370.315	0	11.370.315	0
Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	10.413.021	11.934.608	15	13.320.139	12
Avanzo (disavanzo) economico d'esercizio	7.607.940	6.927.650	-9	13.168.937	90
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>75.922.418</b>	<b>82.850.066</b>	<b>9</b>	<b>96.019.004</b>	<b>16</b>
<b>FONDI IN GESTIONE</b>					
Fondi vincolati per lavori	153.625.079	163.011.243	6	130.537.104	-20
Altri fondi vincolati	96.196	96.196	0	96.196	0
<b>TOTALE FONDI IN GESTIONE</b>	<b>153.721.275</b>	<b>163.107.439</b>	<b>6</b>	<b>130.633.300</b>	<b>-20</b>
<b>CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE</b>					
Per contributi a destinazione vincolata	3.699.995	3.699.995	0	3.699.995	0
<b>TOTALE CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE</b>	<b>3.699.995</b>	<b>3.699.995</b>	<b>0</b>	<b>3.699.995</b>	<b>0</b>
<b>FONDO PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>1.896.590</b>	<b>1.896.590</b>	<b>0</b>	<b>1.896.590</b>	<b>0</b>
<b>TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO</b>	<b>2.392.072</b>	<b>2.626.862</b>	<b>10</b>	<b>2.771.572</b>	<b>6</b>
<b>DEBITI</b>					
verso imprese controllate	6.454	36.345	463	0	-100
verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	545.349	544.834	0	264.789	-51
verso il personale	75.489	303.436	302	507.524	67
debiti verso fornitori	123.593.476	126.844.493	3	106.893.707	-16
debiti tributari	337.482	222.571	-34	383.282	72
debiti verso istit. di previd.e sicurezza sociale	275.216	300.349	9	338.759	13
verso altri	1.140.763	2.110.835	85	2.967.872	41
verso altri enti pubblici e privati	0	0	0	0	0
<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>125.974.229</b>	<b>130.362.863</b>	<b>3</b>	<b>111.355.933</b>	<b>-15</b>
<b>RATEI E RISCONTI</b>	<b>848.495</b>	<b>886.346</b>	<b>4</b>	<b>666.599</b>	<b>-25</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E NETTO</b>	<b>364.455.074</b>	<b>385.430.161</b>	<b>6</b>	<b>347.042.993</b>	<b>-10</b>
<b>Conti d'ordine</b>					
Beni di terzi presso l'ente	121.102.244	121.102.244	0	160.250.129	32
garanzie personali	32.697.426	32.697.426	0	32.697.426	0

una quotazione con partecipazione del 49 per cento del capitale della società ALP s.r.l. di Livorno sviluppo s.r.l.

Inoltre, con delibera in data 26 novembre 2014, il comitato portuale, preso atto della situazione di grave difficoltà della società ALP s.r.l., soggetto legittimato alla fornitura di lavoro temporaneo nel porto ai sensi dell'art.17 della l. n.84/1994, ha dato mandato al Presidente dell'autorità portuale di acquisire il 49 per cento del capitale sociale di detta società, con impegno finanziario simbolico (euro), al fine di svolgere, per un periodo temporale sufficiente a sollecitare l'ingresso di nuovi soci, funzioni di garanzia e supervisione relativamente al buon andamento della società e riequilibrare i tempi contenuti il mercato del lavoro nel porto di Livorno. Di detta operazione è stato preventivamente informato il Ministero vigilante, che, preso atto dell'eccezionalità e dell'straordinarietà della situazione, ha dato parere favorevole, chiedendo di essere periodicamente aggiornato in merito agli sviluppi della questione.

Con riferimento alla vicenda relativa alla cessione delle quote maggioritarie della Società Porto di Livorno 2000, a maggio 2015 è stato pubblicato il bando di gara a procedura ristretta di rilevanza comunitaria, "per la selezione di un socio di maggioranza della società Porto di Livorno 2000, per l'affidamento in concessione del servizio di gestione di stazione marittima, di supporto ai passeggeri e di altri servizi connessi e/o accessori, e per l'affidamento in concessione delle relative aree demaniali." Sono stati ammessi alla procedura quattro concorrenti, di cui tre Ati ed un concorrente singolo, i quali hanno avuto tempo fino al 29 aprile 2016 per la presentazione delle offerte tecniche ed economiche dettagliate. Il criterio di aggiudicazione è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa. L'importo posto a base di gara, sulla base della valutazione di un *advisor*, è di 7,980 milioni, più Iva, da intendersi come valorizzazione della partecipazione oggetto di dismissione comprensiva della novazione del termine delle concessioni di servizio e demaniale. La gara era prevista per il mese di maggio 2016.

Il collegio dei revisori, da ultimo con verbale n. 30/2016, ha dato atto dell'intervenuta approvazione da parte dell'autorità portuale, in data 17 febbraio 2016, del piano di razionalizzazione delle partecipazioni, ex art.1, c. 612 della l. n. 190/2014. Il piano è stato pubblicato nel sito internet dell'amministrazione, unitamente alla relazione sui risultati conseguiti.

In merito alle vicende giudiziarie che hanno riguardato la gestione della società Porto Livorno 2000 nel periodo 2003-2007, di cui si è ampiamente dato conto nel precedente referto,<sup>11</sup> l'autorità

<sup>11</sup> Cfr. "Relazione sulla gestione della A.P. di Livorno per l'esercizio 2012," pubblicata in Atti parlamentari, XVII Legisl., doc.XV, n. 166.

ed ammonta a 82,850 milioni nel 2013 ed a 96,019 milioni nel 2014.

Con riferimento alle principali voci che compongono l'attivo dello stato patrimoniale, le immobilizzazioni immateriali identificano, secondo quanto riportato in nota integrativa, il valor residuo da ammortizzare relativo agli interventi di manutenzione straordinaria eseguiti dall'Autorità portuale ed aumentano nel triennio, passando dai 18,674 milioni del 2012 ai 29,53 milioni del 2014. Le immobilizzazioni materiali, iscritte al costo di acquisto e rettifiche da corrispondenti fondi di ammortamento, ammontano a 196,229 milioni nel 2013 ed a 150,46 milioni nel 2014; comprendono, tra gli altri, fabbricati per complessivi euro 6,913 milioni nel 2013 e 7,839 milioni nel 2014, tra cui Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità portuale ed altri fabbricati in ambito portuale, acquistati con i fondi della ex Azienda dei Mezzi Meccanici. La voce principale costituita dalle altre immobilizzazioni, relative perlopiù alla realizzazione di infrastrutture portuali finanziate dallo Stato, che ammontano a 187,613 milioni nel 2013 ed a 137,751 milioni nel 2014 sono elencate in modo dettagliato in nota integrativa.

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite da partecipazioni in imprese controllate ed altre imprese e da crediti; il valore delle quote di partecipazione in dette società è iscritto in bilancio a valore di acquisto.

La situazione delle partecipazioni detenute dall'Autorità portuale di Livorno nel biennio in esame posta a raffronto con il 2012 è esposta nel prospetto che segue:

**Tabella 16 - Società partecipate.**

	2012	2013	2014	% sul cap. sociale
Interporto Toscano "A. Vespucci" s.p.a.	653.318	2.154.126	2.154.126	9,59
Porto di Livorno 2000 s.r.l.	4.869.534	4.869.534	4.869.534	72,18
Porto Immobiliare s.r.l.	721.800	721.800	721.800	72,18
TI.BRE. s.r.l.	6.264	6.264	6.264	3,20
Fondazione L.E.M.	103.291	103.291	103.291	13,99
Provincia di Livorno Sviluppo s.r.l.		158.169	158.169	30
ALP			0,0	49
<b>Totale</b>	<b>6.354.207</b>	<b>8.013.184</b>	<b>8.013.184</b>	

L'importo complessivo delle partecipazioni si è incrementato passando dai 6,354 milioni del 2012 agli 8,013 milioni del biennio 2013-2014. L'incremento è stato determinato per 1,500 milioni dalla sottoscrizione della quota di aumento di capitale dell'Interporto Toscano A. Vespucci s.p.a.

portuale in merito alla 1) il processo penale che conclude nel 2011 con il proscioglimento dell'imputato, il quale ha poi proposto ricorso in Cassazione, respinto con sentenza n. 15739 del 22/02/2011; 2) per quanto riguarda il giudizio civile di appello contro la sentenza del Tribunale di Livorno n. 683/2011, con cui il Presidente *pro tempore* della società Porto Livorno 2000 s.r.l. è stato condannato a versare alla stessa a titolo di risarcimento danni la somma di € 2.151.386,08 la prima udienza di comparizione è stata fissata per il 27 novembre 2018. Tutte le azioni intraprese nel frattempo dal legale della Porto Livorno 2000, volte al recupero di detta somma, non sono andate a buon fine, in quanto il patrimonio del condannato appare allo stato incapiante.

Nei crediti per immobilizzazioni finanziarie sono iscritte le somme derivanti dalla rivalutazione del fondo TFR depositato presso l'Inps, a carico dell'Ente previdenziale per euro 103.943 nel 2013 ed euro 125.963 nel 2014.

Per quanto riguarda l'attivo circolante, i crediti ammontano a 85,955 milioni nel 2013 e ad euro 72,900 milioni nel 2014, tra cui la posta più elevata è costituita dai crediti verso lo Stato e altri soggetti pubblici, relativi ai finanziamenti per la realizzazione delle opere infrastrutturali. Nella nota integrativa è riportato l'elenco dettagliato dei crediti di importo più rilevante.

Le disponibilità liquide, costituite dai depositi bancari e postali ammontano a 75,018 milioni nel 2013 e ad 85,963 milioni nel 2014.

Passando alle principali poste del passivo, la voce Fondi in gestione accoglie i fondi vincolati per lavori per un ammontare di euro 163,011 milioni nel 2013 e di 130,537 milioni nel 2014, costituiti dai finanziamenti dello Stato, dal contributo a carico del fondo perequativo e da altri fondi accantonati per specifiche opere infrastrutturali. Gli altri fondi vincolati per l'importo di euro 96.196 (rimasto invariato nel triennio 2012-2014), sono relativi al Fondo Docup 2000/2006.

Il fondo contributi in conto capitale, per un ammontare identico nel triennio (3,699 milioni) derivante dalle operazioni di ricevimento nelle vasche di colmata dei sedimenti marini provenienti dal porto di La Spezia.

Il fondo rischi e oneri rimasto anch'esso invariato nel triennio e pari a 1,896 milioni, comprende un fondo svalutazione crediti ed un fondo per imposte, anche differite, entrambi per euro 464.811, un fondo per altri rischi ed oneri futuri per euro 568.103 ed un fondo per cause legali in corso, liti e risarcimenti per euro 398.865.

Il fondo TFR, in crescita nel biennio 2013-2014, è costituito dall'accantonamento maturato dai dipendenti sulla base delle retribuzioni imponibili, in conformità della legge nonché dei vigenti contratti di lavoro. Nel fondo sono inclusi gli importi maturati e trasferiti al Fondo di Tesoreria appositamente istituito presso l'Inps. Il fondo risulta incrementato a fine esercizio della quota di

adeguamento risultante dal conto economico e della rivalutazione del fondo tesoreria a carico dell'INPS e diminuito delle somme versate ai dipendenti in quiescenza e delle anticipazioni su TFR, delle imposte e dello smobilizzo di somme in favore dei fondi negoziali di previdenza complementare Previlog e Previndai.

I debiti ammontano a 130,362 milioni nel 2013 ed a 111,356 milioni nel 2014, (-15 per cento), e la voce principale è costituita dai debiti verso fornitori, principalmente per acquisizione di beni patrimoniali finanziati dallo Stato.

La posta relativa ai conti d'ordine accoglie sia le opere effettuate in ambito portuale e finanziate dallo Stato, dalla Regione o dalla Comunità europea, sia gli acquisti effettuati nel 2003 con finanziamenti delle Autostrade del Mare, sia le polizze fidejussorie prestate da terzi o a favore di terzi per un ammontare complessivo di 121,102 milioni nel 2013 e di 160,250 milioni nel 2014.

## 8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Tra le attività di rilievo concluse dall'A.P. di Livorno nel periodo in esame merita di essere evidenziata l'approvazione e la pubblicazione, nel corso del 2015, del piano regolatore portuale, conclusione di un lungo e complesso iter iniziato nel 2008.

Per quanto riguarda l'applicazione dell'art. 9, comma 1 del d.l. n. 78/2010, l'ente, nel corso del 2014, ha disposto il recupero in unica soluzione dei maggiori importi erogati al personale dipendente dall'1 gennaio 2013 al 31 gennaio 2014, dopo aver disposto dal periodo di pagamento "febbraio 2014" l'adeguamento degli importi delle voci retributive interessate da detto articolo a valori del 2010.

Inoltre, in attuazione delle istruzioni impartite dal ministero vigilante e da Assoport, ed in conformità all'orientamento espresso dalla Corte dei conti nel precedente referto, nel gennaio 2011 è stato disposto il recupero rateizzato dei maggiori importi erogati al personale dipendente nel biennio 2011/2012.

Nel corso del 2015 il Presidente dell'autorità portuale è stato nominato commissario straordinario fino alla nomina del nuovo Presidente. L'incarico di segretario generale è stato prorogato fino al 31 giugno 2016.

Nel corso del 2014 l'autorità portuale è stata sottoposta ad una verifica amministrativo-contabile svolta dai servizi ispettivi dell'Ispettorato generale di finanza (I.G.F.) del Ministero dell'economia e delle finanze, nell'ambito della quale sono stati formulati alcuni rilievi su temi, peraltro già evidenziati nei precedenti referti di questa Corte, in particolare in merito all'elevata mole di residui, all'assunzione di personale effettuata tramite ricorso alla "chiamata diretta", agli incarichi di patrocinio legale, alla mancata riscossione di canoni demaniali.

L'autorità portuale ha trasmesso le proprie controdeduzioni con nota n. 2012 del 26 febbraio 2016. Relativamente alle assunzioni di personale "per chiamata diretta," sulla quale questa Corte si è espressa nel precedente referto, l'autorità portuale ha rappresentato di aver proceduto, nel 2015, alla copertura degli undici posti vacanti in pianta organica tramite il ricorso a procedura a evidenza pubblica mediante selezione con esami scritti e orali. Il Ministero delle finanze, con nota del 26 aprile 2016, nel considerare positivamente le iniziative avviate dall'Ente per il superamento dei rilievi ispettivi, ha ritenuto chiuso il procedimento connesso alla verifica in parola, facendosalve le autonome determinazioni della Procura Regionale della Corte dei conti.

in data 20 ottobre 2015 è stato stipulato un accordo integrativo aziendale concernente il personale impiegatizio e quadro dell'autorità portuale.

Il collegio dei revisori, nel verbale n. 28/2015, rileva che l'ente provvede alla pubblicazione sul sito istituzionale degli incarichi di collaborazione o consulenza nella fase del pagamento anziché nel momento dell'affidamento, come previsto dall'art. 15, c.2, del d.lgs. n. 33/2013, ed invita l'ente a rispetto della norma.

Per quanto riguarda la gestione del demanio, permane la criticità, più volte evidenziata anche dal collegio dei revisori, relativa alla riscossione dei canoni: infatti, mentre si rileva un incremento dei canoni accertati nel 2014, rispetto al biennio precedente, risulta in diminuzione l'ammontare dei canoni riscossi, sia in valore assoluto che in percentuale sugli accertamenti, mentre aumenta l'importo dei residui per canoni, che nel 2014 raggiunge il 52 per cento degli accertamenti.

Il volume di merci movimentate registra un incremento nel biennio, interamente attribuibile alle merci solide. Anche il traffico dei *containers* registra un incremento, più marcato nel 2014, mentre il traffico passeggeri mostra una diminuzione nel biennio, determinata dal calo dei crocieristi compensato solo in parte dal modesto aumento dei passeggeri di linea.

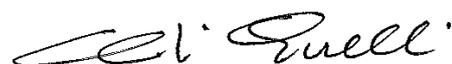
I risultati della gestione mostrano un disavanzo finanziario di 13,215 milioni nel 2013, determinato dall'ingente saldo negativo delle poste in conto capitale, e un avanzo di 7,392 milioni nel 2014. L'avanzo di amministrazione ammonta nel 2013 a 29,725 milioni, con una notevole diminuzione rispetto al 2012, mentre nel 2014 si incrementa a 46,842 milioni, tornando su valori di poco superiori al 2012. L'avanzo economico, lievemente ridotto nel 2013, (6,927 milioni rispetto ai 7,607 del 2012), ammonta nel 2014 a 13,168 milioni, con un aumento del 90 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Il patrimonio netto mostra un andamento in crescita nel triennio, per effetto degli avanzamenti economici ed ammonta nel 2014 a 96,019 milioni.

Con riferimento alla vicenda relativa alla cessione delle quote maggioritarie della Società Porto di Livorno 2000, a maggio 2015 è stato pubblicato il bando di gara a procedura ristretta di rilevanza comunitaria, "per la selezione di un socio di maggioranza della società Porto di Livorno 2000, per l'affidamento in concessione del servizio di gestione di stazione marittima, di supporto ai passeggeri e di altri servizi connessi e/o accessori, e per l'affidamento in concessione delle relative aree demaniali." L'importo posto a base di gara, sulla base della valutazione di un *advisor*, è di 7,986 milioni, più Iva, da intendersi come valorizzazione della partecipazione oggetto di dismissione

comprensiva della novazione dei termini delle concessioni di servizio e demaniali. La gara è prevista per il mese di maggio 2016.

Il collegio dei revisori ha dato atto dell'intervenuta approvazione da parte dell'autorità portuale in data 17 febbraio 2016, del piano di razionalizzazione delle partecipazioni, ex art. 1, c. 612 del l. n. 190/2014. Il piano è stato pubblicato nel sito internet dell'amministrazione, unitamente alla relazione sui risultati conseguiti.



PAGINA BIANCA

## **APPENDICE NORMATIVA**

PAGINA BIANCA

## Appendice normativa

*Settore portualità: principali disposizioni normative emanate in materia di organizzazione funzioni e attività delle Autorità Portuali.*

Ai fini di un opportuno inquadramento normativo, si riportano nella presente appendice le norme di principale rilievo in materia di portualità, intervenute dal 2007 al 2012.

Si premettono brevi cenni delle principali norme che hanno imposto riduzioni di spesa: permangono, anche per il periodo in esame, le limitazioni di cui all'art. 1, commi 9, 10 e 11 della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (come modificati dall'art. 27 del sopra citato decreto legge 4 luglio 2006, n. 223 e della relativa legge di conversione 4 agosto 2006, n. 248 e dall'art. 61 del d.l. n. 112/2008 convertito in l. 6/8/2008 n. 133) relative alle spese per studi e incarichi di consulenza, alle spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e rappresentanza nonché alle spese relative alle autovetture. Tali spese, a decorrere dall'anno 2011, sono oggetto di limitazioni anche per effetto delle disposizioni di cui all'art. 6 (riduzione dei costi degli apparati amministrativi) del d.l. n. 78/2010 convertito con legge n. 122/2010.

Le economie derivanti sono da versare al bilancio dello Stato (comma 21).

Altre spese soggette al limite sono quelle per la manutenzione degli immobili utilizzati dall'Ente (art. 2, commi 618-623, legge n. 244/2007, come modificato dall'art. 8, della legge n. 122/2010, di conversione del d.l. n. 78/2010).

Ulteriori riduzioni della spesa per gli anni 2013 e 2014 sono state introdotte dalla legge n. 135/2012 e dalla legge n. 228/2013.

### ANNO 2007

A seguito di quanto disposto in materia di autonomia finanziaria dall'art. 1, commi 982 e seguenti della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007) alle Autorità portuali viene attribuito il gettito della tassa erariale (di cui all'art. 2, comma 1 del d.l. 28 febbraio 1974, n. 47 convertito con modificazioni dalla legge 16 aprile 1974, n. 117 e successive modificazioni) e delle tasse di ancoraggio (di cui al Capo 1, titolo 1 della legge 9 febbraio 1963, n. 82 e successive modificazioni), in aggiunta al gettito della tassa sulle merci sbarcate e imbarcate (di cui al Capo 3 della legge 9 febbraio 1963, n. 82 e all'art. 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355 e successive modificazioni ed integrazioni), già devoluto nella sua interezza a partire dall'anno 2006.

La stessa disposizione ha per contro soppresso gli stanziamenti relativi ai contributi destinati alle Autorità portuali per la manutenzione dei porti, previsti dall'art. 6, comma 1 lett. b) della legge n. 84 del 1984.

#### **ANNO 2008**

L'art. 3 della legge finanziaria per l'anno 2008, (l. n. 244 del 24 dicembre 2007), al comma 27 ha stabilito che le amministrazioni di cui all'art. 1 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (tra le quali rientrano gli enti pubblici non economici e, quindi, anche le Autorità portuali, come da ultimo affermato dal Consiglio di Stato nella pronuncia n.05248 del 9/10/2012), debbono dismettere le loro partecipazioni in società che non siano strettamente necessarie per lo svolgimento dei loro fini istituzionali. Il successivo comma 28 di detto articolo prescrive che l'assunzione di nuove partecipazioni ed il mantenimento delle attuali debbono essere autorizzate dall'organo competente, con delibera motivata in ordine alla sussistenza o meno dei presupposti di cui al precedente comma 27, da inoltrarsi alla Corte dei conti; a tal fine, viene fissato il termine di trentasei mesi dalla data di entrata in vigore della legge (termine così modificato dall'art. 71, comma 1 della legge 18 giugno 2009, n. 69), entro il quale le amministrazioni interessate, nel rispetto delle procedure ad evidenza pubblica, debbono cedere a terzi le società e le partecipazioni vietate a norma del precedente comma 27.

#### **ANNO 2009**

Con d.p.r. 28 maggio 2009, n. 107, recante "regolamento concernente la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi", la tassa e la sovrattassa di ancoraggio, dovute dalle navi che compiono operazioni commerciali in un porto, rada o spiaggia dello Stato sono state accorpate in un'unica tassa, denominata "tassa di ancoraggio"; la tassa erariale e quella portuale sulle merci imbarcate e sbarcate sono state accorpate in un unico tributo denominato "tassa portuale", del quale è stato previsto l'adeguamento graduale nel triennio 2009/2011.

#### **ANNO 2010**

Allo scopo di fronteggiare la crisi di competitività dei porti italiani, la legge 26 febbraio 2010, n. 25, di conversione del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative, ha differito la decorrenza di tale adeguamento all'1/12/2012.

Con lo stesso provvedimento legislativo è stato consentito alle Autorità portuali, per il biennio 2010 e 2011 e nelle more della piena attuazione della loro autonomia finanziaria, di stabilire variazioni in aumento fino ad un tetto massimo pari al doppio della misura delle tasse di ancoraggio e portuale, così come adeguate ai sensi del sopra citato regolamento, nonché in diminuzione fino all'azzeramento delle singole tasse medesime.

Tale facoltà è stata prorogata a tutto il 2012 dall'art. 11 del d.l. 29 dicembre 2011, n. 216, convertito in legge 24 febbraio 2012, n. 14.

La legge ha previsto che ciascuna Autorità, a copertura delle eventuali minori entrate derivanti dalle disposizioni sopra citate, operi una corrispondente riduzione delle spese correnti, ovvero, nell'ambito della propria autonomia impositiva e tariffaria, un corrispondente aumento delle entrate, dandone adeguata illustrazione nelle relazioni al bilancio di previsione e al conto consuntivo.

Di fronte alle difficoltà di applicazione di tale norma da parte delle Autorità portuali, per la sostanziale incomprimibilità delle spese correnti e la concreta impraticabilità di un aumento dei canoni di concessione, fatte rilevare dal MIT con note del 2/7 e 15/7/2010, il MEF, con nota del 2 agosto 2010, ha condiviso l'esigenza di uno specifico intervento legislativo, teso ad una migliore formulazione dei contenuti della norma in questione.

L'art. 4, comma 6 del decreto legge 25 marzo 2010, n. 40 convertito con modificazioni nella legge 22 maggio 2010, n. 73, ha istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il "Fondo per le infrastrutture portuali", destinato a finanziare le opere infrastrutturali nei porti di rilevanza nazionale, con una dotazione iniziale di 80 milioni di euro. Nella ripartizione delle risorse, come precisato nell'ultimo periodo del citato comma, debbono essere privilegiati "progetti già approvati, diretti alla realizzazione di opere immediatamente cantierabili, finalizzate a rendere le strutture operative funzionali allo sviluppo dei traffici".

In sede di conversione del decreto legge è stato introdotto il comma 8 bis, con il quale viene prevista la possibilità di revoca dei fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, se non utilizzati entro il quinto anno dall'avvenuto trasferimento o assegnazione.

#### **ANNO 2011**

Il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito nella legge 30 luglio 2010, n. 122, ha introdotto nuove misure di contenimento delle spese sostenute dalle pubbliche amministrazioni inserite nel conto economico consolidato della P.A., come individuate dall'Istat ai sensi dell'art. 1 della legge n. 196/2009, ritenute dal MEF applicabili alle Autorità portuali in quanto ricomprese in tale elenco.

In particolare l'art. 9, commi 1 e 2 del d.l. n. 78/2010, prevede limitazioni e riduzioni dei trattamenti economici del personale dipendente delle anzidette amministrazioni per il triennio 2011-2013.

Come risulta dalla nota del Ministero delle Infrastrutture del 23/5/2011, l'applicabilità di dette limitazioni alle Autorità portuali era stata sospesa in attesa dell'esito del ricorso al TAR del Lazio promosso dall'Autorità portuale di Napoli avverso l'atto ministeriale di approvazione del bilancio 2011, contenente la prescrizione dell'applicabilità di tali norme alle Autorità portuali; in sede di esame dell'istanza cautelare contenuta nel ricorso il TAR del Lazio aveva disposto la sospensione degli atti impugnati in attesa della trattazione del merito. In data 24 maggio 2012 la terza Sezione del TAR Lazio, nel respingere il ricorso, ha ritenuto che le misure previste dall'art. 9, c. 1 e 2 del d.l. n. 78/2010 si applichino alle Autorità portuali, essendo le stesse inserite nel conto economico consolidato della P.A.

Il d.l. n. 225/2010, convertito nella legge 26 febbraio 2011, n.10, ha stabilito che entro il termine del 15 marzo 2011 sono revocati i fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o assegnazione. Ha inoltre rinviato a successivi decreti del Ministro delle infrastrutture, emanati di concerto con il Ministro delle finanze, la ricognizione dei finanziamenti revocati e l'individuazione della quota degli stessi che deve essere riassegnata alle Autorità portuali, secondo criteri di priorità stabiliti per il 2011 dalla stessa legge e per il 2012 e 2013 da individuarsi nei decreti medesimi, per progetti cantierabili, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica. In caso di mancato avvio dell'opera, decorsi centottanta giorni dall'aggiudicazione definitiva del bando di gara, il finanziamento si intende revocato ed è riassegnato con le medesime modalità sopra descritte. Da tali disposizioni sono stati espressamente esclusi i fondi assegnati per opere in scali marittimi amministrati dalle Autorità portuali ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1 della legge n. 426/1998.

Per quanto concerne il tema della liberalizzazione e della regolazione del settore dei trasporti, l'intervento più significativo è contenuto nel D.L. n. 201/2011, convertito nella l. n. 214/2011, così come modificato dall'articolo 36 della legge n. 27 del 24 marzo 2012 di conversione del d.l. 24 gennaio 2012 n.l. Tale provvedimento prevede di assoggettare l'intero settore dei trasporti a un'unica Autorità indipendente di regolazione, da istituire nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla l. n. 481/1995.

Con riferimento al tema della connessione fra il sistema portuale e la rete logistica nazionale, si segnala la disposizione contenuta nell'art.46 della legge menzionata, secondo cui le Autorità portuali possono costituire sistemi logistici e intervenire attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le Regioni, le Province e i Comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

Con il decreto 201/2011, convertito nella legge n. 214/2011, la possibilità di finanziamento mediante defiscalizzazione è stata estesa alle opere di infrastrutturazione per lo sviluppo e l'ampliamento dei porti e dei collegamenti stradali e ferroviari inerenti i porti nazionali appartenenti alla rete strategica trans-europea di trasporto essenziale, c.d. core TEN-T network.

#### **ANNO 2012**

La normativa riguardante le riduzioni delle dotazioni organiche delle pubbliche amministrazioni, da ultimo disciplinata dall'articolo 2, comma 1 del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è stata ritenuta, con d.p.c.m. 22 gennaio 2013<sup>12</sup>, non direttamente applicabile alle Autorità Portuali, in quanto riferibile alle dotazioni organiche di personale rientrante nella

<sup>12</sup> Registrato alla Corte dei conti in data 18 marzo 2013.