

Autorità Portuali, merci liquide movimentate - Anno 2006

AUTORITÀ+A1 PORTUALI	Tonnellate (000)	%	variaz.% sul 2005
TRIESTE	37.765	18,61%	-0,54
AUGUSTA	30.850	15,21%	-3,50
CAGLIARI-P.FOXI	26.315	12,97%	-2,48
GENOVA	21.641	10,67%	0,82
MESSINA-MILAZZO	16.020	7,90%	-1,52
VENEZIA	13.042	6,43%	7,37
CIVIT.FIUMIC. GAETA	9.771	4,82%	-17,12
SAVONA-VADO	8.497	4,19%	5,70
LIVORNO	7.944	3,92%	-7,92
TARANTO	7.513	3,70%	8,77
RAVENNA	5.212	2,57%	9,56
ANCONA-FALCONARA	4.751	2,34%	-5,85
NAPOLI	4.733	2,33%	-15,77
LA SPEZIA	4.127	2,03%	35,09
BRINDISI	2.802	1,38%	-2,13
PALERMO	867	0,43%	15,60
GIOIA TAURO	470	0,23%	28,77
PIOMBINO-P.FERRAIO	435	0,21%	-10,49
BARI	85	0,04%	-19,81
CATANIA	36	0,02%	-33,33
MARINA DI CARRARA	0	0,00%	0,00
SALERNO	0	0,00%	0,00
OLBIA-GOLFO ARANCI	0	0,00%	0,00
TOTALE	202.876	100	-1,16

Autorità Portuali, passeggeri imbarcati e sbarcati

AUTORITÀ PORTUALI	ANNO 2006		variaz.% sul 2005
	Passeggeri	%	
MESSINA -MILAZZO	10.170.885	21,87%	3,58
NAPOLI	9.028.008	19,41%	0,29
OLBIA-GOLFO ARANCI	4.522.235	9,73%	1,90
PIOMBINO-P.FERRAIO	3.852.314	8,28%	5,91
CIVITAV.-FIUMIC.-GAETA	3.599.551	7,74%	13,66
GENOVA	3.113.448	6,70%	2,48
LIVORNO	2.916.532	6,27%	16,04
PALERMO	2.046.678	4,40%	2,14
BARI	1.575.361	3,39%	8,28
ANCONA-FALCONARA	1.574.050	3,38%	2,45
VENEZIA	1.453.153	3,13%	6,43
SAVONA-VADO	894.992	1,92%	-5,55
BRINDISI	454.405	0,98%	-19,18
SALERNO	417.233	0,90%	38,55
CAGLIARI-P.FOXI	351.285	0,76%	-22,46
CATANIA	349.185	0,75%	33,34
TRIESTE	103.408	0,22%	14,23
LA SPEZIA	62.088	0,13%	10,17
RAVENNA	13.750	0,03%	-12,42
TARANTO	2.255	0,00%	1534,06
AUGUSTA	0	0,00%	-100,00
MARINA DI CARRARA	0	0,00%	0,00
GIOIA TAURO	0	0,00%	0,00
TOTALE	46.500.816	100	4,11

Un andamento analogo si rileva, dalla medesima fonte, per il 2007, con un aumento complessivo rispetto all'anno precedente dell'1,78%. Nel 2007 risultano infatti movimentati circa 501 milioni di tonnellate di merci, di cui 302 milioni di tonnellate solide (+4,49%) e 298 milioni di tonnellate liquide (-2,09%); si riscontra altresì un aumento a livello nazionale del traffico passeggeri del 2,62%.

Non si dispone di dati relativi al periodo successivo, provenienti dalla medesima fonte, comparabili con quelli sopra enunciati.

Sul piano generale, meritano ancora segnalazione talune modifiche strutturali di comparto concernenti, in particolare, l'ampliamento delle circoscrizioni territoriali delle Autorità portuali di Napoli e di Bari e, per converso, la soppressione, per l'accertata carenza dei requisiti di traffico necessari, delle Autorità portuali di Trapani e di Manfredonia.

Significativo, nel quadro delle novità che hanno caratterizzato l'esercizio 2006, l'incremento delle entrate derivanti da trasferimenti dello Stato riferibili alle tasse portuali sulle merci imbarcate e sbarcate. Dal 2006 viene infatti attribuito alle Autorità portuali il 100% di tali voci.

A partire dal 1° gennaio 2007 inoltre, per effetto di quanto disposto dall'art. 1, comma 982 della legge 296 del 2006 (finanziaria 2007) sono attribuiti a ciascuna Autorità anche i gettiti provenienti dalle tasse erariali e dalla tassa di ancoraggio.

Nel precedente capitolo sono state già illustrate le risultanze complessive della gestione delle singole Autorità, sulla scorta di tabelle riassuntive che facilitano la visione di insieme dell'intero settore portuale; in tale capitolo sono state anche evidenziate le situazioni critiche rilevate, con particolare riferimento ai disavanzi finanziari riscontrati (con particolare evidenza per quelli di parte corrente), nonché alle perdite economiche e alle correlative diminuzioni patrimoniali sofferte da alcune Autorità portuali ed alle difficoltà che le Autorità incontrano nella realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione.

A conclusione della presente relazione si segnalano, infine, talune criticità che il controllo esercitato ha evidenziato e che si ritengono suscettibili di incidere negativamente – sia pure in via mediata ed indiretta – sulla gestione economico-finanziaria delle Autorità portuali.

A) Gestioni commissariali

Va innanzitutto segnalato il frequente ricorso – soprattutto per il passato - alla gestione commissariale, anche per lunghi periodi, spesso superiori al periodo massimo di sei mesi stabilito dall'art. 20 della citata legge, dovuto per la maggior parte dei casi anche alla complessa procedura prevista dalla vigente normativa per la nomina del Presidente.

Il lungo periodo di commissariamento dell'Autorità portuale di Augusta, che si protraveva dal 23 novembre 2007, si è concluso solo in data 24 settembre 2009, con l'emanazione del decreto di nomina del nuovo Presidente ed è ancora retta da un Commissario l'Autorità portuale di Manfredonia, in attesa della definizione del procedimento giudiziario introdotto con ricorso proposto avverso il DPR 12 ottobre 2007, di messa in liquidazione e soppressione dell'Ente.

Solo in data 31 marzo 2009 si è concretizzata la soppressione, al termine della gestione liquidatoria, dell'Autorità portuale di Trapani, avviata con DPR del 5 ottobre 2007.

Resta a tutt'oggi commissariata l'Autorità portuale di Taranto, dal 15 maggio 2008, in attesa della conclusione del giudizio penale instaurato nei confronti del presidente, attualmente sospeso dalle funzioni.

Si tratta, con tutta evidenza, di avvenimenti che non possono non essere sottolineati, soprattutto per i riflessi negativi che essi comportano per l'ordinata gestione degli enti.

B) Composizione e funzionamento del Comitato portuale

L'art. 9, comma 3, della legge n. 84/1994 riserva al Comitato portuale una lunga serie di compiti di natura gestionale da svolgere su proposta del Presidente. In particolare, il Comitato portuale, oltre all'approvazione degli atti più importanti in materia di interventi infrastrutturali e per la gestione economico-finanziaria dell'Autorità, è chiamato a deliberare in materia di autorizzazioni e concessioni demaniali, nonché sulla nomina del Segretario generale e sulla costituzione o partecipazione al capitale di società operanti nello stesso settore.

Si tratta, come è evidente, di scelte operative che influiscono sia sull'andamento delle operazioni portuali che sulla gestione delle pubbliche risorse. In realtà il Comitato, sulla base delle funzioni previste dalla legge, è un organo di amministrazione attiva. Ciò è dimostrato anche dalla circostanza che il legislatore ha riconosciuto l'esigenza che tale organo si debba riunire «*di norma*» una volta al mese (art. 9. c. 4).

Il Comitato portuale è composto da 21 membri, compreso il Presidente, di cui 13 in rappresentanza di operatori e lavoratori portuali. Tale numero è destinato ad aumentare, anche di dieci e più unità, nel caso in cui la circoscrizione dell'Autorità abbracci più porti ubicati in comuni o province diversi da quello ove ha sede l'Autorità stessa. Per la validità delle deliberazioni, l'art. 9, comma 4, della citata legge, richiede la presenza della metà più uno dei componenti in prima convocazione ed un terzo dei medesimi in seconda convocazione.

L'elevato numero dei componenti mal si concilia con l'esigenza di garantire la definizione snella e puntuale delle problematiche connesse alla gestione dell'Autorità con la diretta assunzione di specifiche responsabilità dei singoli componenti.

Inoltre, secondo l'attuale composizione dell'organo in parola, possono sorgere situazioni di conflitto di interessi, come più volte segnalato da questa Corte in precedenti referti, atteso che i rappresentanti delle categorie imprenditoriali presenti nel Comitato spesso sono chiamati a deliberare, anche con voto determinante, sulla revoca o sul rilascio di autorizzazioni o concessioni demaniali nei confronti di imprese concorrenti o aspiranti tali.

C) Piano regolatore portuale

Il meccanismo della c.d. "autonomia finanziaria" delle autorità portuali, di cui all'art. 136 della Legge finanziaria 2007, si inserisce – per l'architettura stessa del disposto normativo – nell'azione tipica attribuita alle autorità medesime dagli artt. 5 e 6 della legge n. 84 del 1994, secondo i quali, per *«promuovere l'autofinanziamento delle attività e la razionalizzazione della spesa, anche al fine di finanziare gli interventi di manutenzioni ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, con priorità per quelli previsti nei piani triennali già approvati, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali»*, sono interamente devoluti ai suddetti enti i gettiti provenienti dalla tassa di ancoraggio e dalla tassa erariale prevista dal decreto-legge n. 47/1974, art. 2, c. 1., convertito nella legge 16 aprile 1974. n. 117.

Al riconoscimento di tale capacità di autofinanziamento dovrebbe parimenti essere correlata un'idonea ed efficace potestà di programmazione circa gli interventi che le autorità portuali intendono realizzare mediante l'utilizzo delle risorse finanziarie disponibili.

In realtà si è osservato che simile, auspicabile correlazione non trova sempre riscontro nei vigenti strumenti di pianificazione infrastrutturale portuale. In particolare è risultato evidente che il massimo strumento di programmazione, quale è il piano regolatore portuale (PRP), come risulta disciplinato all'art. 5 della legge n. 84/1994, non assolve alle sopraggiunte esigenze, legate alla globalizzazione ed all'aumento dei traffici marittimi, di dinamicità e flessibilità delle risposte che l'ente è chiamato a fornire dinanzi alla domanda prodotta dal mercato dello *shipping* nazionale e mondiale.

In altri termini, si rischia di ingenerare un circolo vizioso dove a fronte della necessità di definire celermente nuove pianificazioni strategiche di opere portuali, cui l'ente potrebbe far fronte mediante l'attivazione di finanziamenti propri, questi non potrebbero trovare immediata utilizzazione a causa dei lunghi e complessi procedimenti previsti dalla vigente normativa per l'approvazione dei nuovi piani regolatori portuali.

Come è noto, il porto, oltre che verso il mare, si apre anche verso la città che lo ospita e verso il proprio ambito territoriale. Di conseguenza, la lentezza nell'adeguamento e nella conformità dei PRP alla pianificazione urbana e regionale comporta una sempre maggiore divaricazione tra le esigenze di espansione del porto e quelle della tutela ambientale delle aree circostanti.

Appare pertanto auspicabile un intervento del legislatore inteso a definire con maggior chiarezza la natura giuridica (mero strumento di programmazione ovvero strumento urbanistico vero e proprio) e i tempi delle diverse fasi procedurali per l'approvazione del PRP, introducendo, ove possibile, forme di semplificazione del procedimento stesso, pur nel rispetto degli equilibri tra i diversi livelli di pianificazione e di gestione del territorio.

D) Gestione e modalità di esposizione in bilancio dei fondi pubblici vincolati alla realizzazione di opere di grande infrastrutturazione

La maggior parte delle risorse finanziarie destinate alla realizzazione di opere di grande infrastrutturazione è acquisita mediante il sistema dei limiti di impegno. Spesso, per non perdere le prime annualità del periodo quindicennale di ammortamento - il cui onere è posto a carico del bilancio dello Stato - alcune Autorità stipulano il contratto di mutuo in un'epoca assai anteriore rispetto all'effettivo inizio dei lavori, lasciando inutilizzate per lunghi periodi di tempo presso le competenti Sezioni di tesoreria le risorse finanziarie in parola.

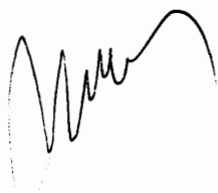
Dai documenti contabili costituenti il bilancio consuntivo non sempre è possibile conoscere, per ogni opera in via di realizzazione, l'andamento dei lavori e l'importo dei pagamenti effettuati a favore dell'appaltatore sulla base degli stati di avanzamento presentati.

Inoltre, per esigenze di bilanciamento, spesso viene considerata come giuridicamente impegnata l'intera somma acquisita o ancora da acquisire con il sistema dei limiti di impegno e vincolata alla realizzazione di opere infrastrutturali, gonfiando in modo anomalo il conto dei residui attivi e passivi, nonché i valori dello stato patrimoniale.

Peraltro, per ogni opera da realizzare con pubbliche risorse, dovrebbe essere data dettagliata dimostrazione nella nota integrativa dei lavori complessivamente eseguiti al termine di ogni esercizio, delle somme impegnate, di quelle effettivamente e complessivamente erogate agli appaltatori, nonché delle risorse rimaste ancora disponibili ma con il vincolo di destinazione.

Per quanto riguarda le modalità di esposizione in bilancio delle risorse finanziarie in parola e del valore da attribuire alle opere in corso di realizzazione, si ritiene che debbano essere applicati i criteri ed i principi richiamati dal regolamento approvato con il D.P.R. n. 97 del 2003, cui si sono ispirati i regolamenti di amministrazione e contabilità divenuti operativi per tutte le Autorità portuali dall'esercizio 2008.

L'applicazione dei nuovi regolamenti dovrebbe avere lo scopo, tra l'altro, di indurre le Autorità portuali ad applicare criteri uniformi sia per la valutazione delle varie componenti del patrimonio che per l'esposizione in bilancio dei relativi valori, onde poter operare i necessari confronti tra dati omogenei per le diverse Autorità.



AUTORITÀ PORTUALE DI ANCONA

BILANCIO D'ESERCIZIO 2006

PAGINA BIANCA

E' copia conforme all'originale

AP **Autorità Portuale**
ANCONA
Comitato Portuale



Il Responsabile
Area Gestione Risorse Umane
e Segreteria - Gare e Contratti
(Rag. Roberto Bugio)

Deliberazione n° 5
23 Aprile 2007
-seconda convocazione-

oggetto: approvazione Bilancio Consuntivo per l'esercizio 2006.

Il Comitato Portuale:

- visto l'art. 9, comma 3, lettera d), della Legge 28/1/1994, n° 84 e successive modifiche ed integrazioni;
- visto l'art. 12, comma 2, lettera a), della richiamata Legge 84/94;
- visto il Bilancio Consuntivo per l'esercizio 2006 con annessa Relazione del Presidente;
- vista la Relazione del Collegio dei Revisori dei Conti sul predetto Bilancio Consuntivo;

DELIBERA

E' approvato il Bilancio Consuntivo per l'esercizio 2006 di cui all'elaborato allegato al presente atto.

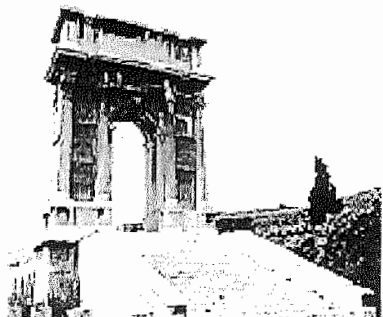


Risultato della votazione palese

Membri del Comitato Portuale:		22	
Membri presenti alla votazione:		13	
N°	favorevoli: 13	contrari: 0	astenuti: 0
1	Giovanni MONTANARI		
2	Antonio PASETTI		
3	Pierfrancesco BENADDUCI		
4	Giorgio CATALDI		
5	Salvatore PALMIERI		
6	Giovanni SARONNE		
7	Maurizio LUCONI		
8	Alberto ROSSI		
9	Alessandro ARCHIBUGI		
10	Raffaele IMPERATO		
11	Elio LIBRI		
12	Maurizio AMADORI		
13	Fabio BORGOGNONI		

Il Presidente
Giovanni Montanari

Il Segretario del Comitato Portuale
Dott. Vincenzo Mucci



AUTORITA' PORTUALE DI ANCONA

(Ente di Diritto Pubblico — Legge 28.01.1994, n° 84 e successive modificazioni)

BILANCIO CONSUNTIVO ESERCIZIO 2006



PAGINA BIANCA

COMPONENTI DEL COMITATO PORTUALE

Sig. Giovanni MONTANARI <i>Presidente Autorità Portuale di Ancona</i>	Presidente
C.V. (CP) Antonio PASETTI <i>Comandante Capitaneria di Porto di Ancona</i>	Vice Presidente
Dott. Teodoro SPADACCINI <i>Direttore della Circoscrizione Doganale di Ancona</i>	Membro
Ing. Giovanni CAPUTO <i>Capo dell'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Ancona</i>	Membro
Sig.ra Loredana PISTELLI <i>Assessore ai Porti Regione Marche</i>	Membro
Sig. Enzo GIANCARLI <i>Presidente della Provincia di Ancona</i>	Membro
Dott. Pierfrancesco BENADDUCI <i>Assessore al Porto del Comune di Ancona</i>	Membro
Dott. Riccardo RECANATINI <i>Sindaco del Comune di Falconara M.ma</i>	Membro
Rag. Giorgio CATALDI <i>Membro della Giunta della C.C.I.A.A. di Ancona</i>	Membro
C.L.C. Salvatore PALMIERI <i>Rappresentante Armatori</i>	Membro
Ing. Giovanni SARONNE <i>Rappresentante Industriali</i>	Membro
Sig. Maurizio LUCONI <i>Rappresentante Imprenditori di cui agli artt. 16 e 18</i>	Membro
Dott. Alberto ROSSI <i>Rappresentante Spedizionieri</i>	Membro
Dott. Alessandro ARCHIBUGI <i>Rappresentante Agenti Marittimi e Raccomandatori</i>	Membro
Sig. Carmine BECCACECI <i>Rappresentante Autotrasportatori operanti nell'ambito portuale</i>	Membro
Ing. Raffaele IMPERATO <i>Rappresentante Imprese ferroviarie operanti nei porti</i>	Membro
Sig. Elio LIBRI <i>Rappresentante dei lavoratori</i>	Membro

Rag. Paolo GALLI **Membro**
Rappresentante dei lavoratori

Sig. Daniele AMBROSINI **Membro**
Rappresentante dei lavoratori

Dott. Lorenzo LUCCHETTI **Membro**
Rappresentante dei lavoratori

Sig. Maurizio AMADORI **Membro**
Rappresentante dei lavoratori

Sig. Fabio BORGOGNONI **Membro**
Rappresentante dei lavoratori

COMPONENTI IL COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI:

Dott. Biagio MAZZOTTA **Presidente**
Ministero dell'Economia e delle Finanze

Dott. Giuseppe CAPPELLA **Membro effettivo**
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott. Antonio RENDA **Membro effettivo**
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott. Sergio REFI **Membro supplente**
Ministero dell'Economia e delle Finanze

Dott. Eugenio MINICI **Membro supplente**
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott.ssa Francesca FOTI **Membro supplente**
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

3

A

ORGANICO AUTORITA' PORTUALE DI ANCONA

SEGRETARIO GENERALE:

N° 1

PERSONALE SEGRETERIA TECNICO-OPERATIVA:

In organico N° 26

In forza N° 23

PERSONALE EX AZIENDA MEZZI MECCANICI DICHIARATO IN ESUBERO:

N° 2



Segreteria Tecnico - Operativa Pianta Organica

**AREA PROMOZIONE,
PROGRAMMAZIONE E STATISTICA**

**AREA GESTIONE RISORSE UMANE E
SEGRETERIA - GARE E CONTRATTI**

**AREA INFRASTRUTTURE PORTUALI
E SICUREZZA**

**AREA RISORSE FINANZIARIE,
REGOLAMENTAZIONE E GESTIONE
DEL TERRITORIO**

R.
H

**AREA PROMOZIONE,
PROGRAMMAZIONE E STATISTICA**

L'Area è articolata in un settore preposto alle seguenti attività:

Promozione, Programmazione e Statistica:

- Ufficio stampa e pubbliche relazioni
- Rapporti con gli enti istituzionali
- Rapporti con le associazioni di categoria
- Programmazione e reporting periodico interventi infrastrutturali e iniziative promozionali
- Studi e ricerche per lo sviluppo del porto; marketing
- Promozione nazionale ed internazionale del porto: relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa
- Piano operativo triennale
- Elaborazione dati statistici
- Servizio pubblicazioni

ORGANICO PREVISTO: 2 unità

1	Responsabile Area	Quadro A
	Laurea in Scienze politiche, Scienze statistiche o Economia e Commercio, o requisiti equipollenti.	

2	Impiegato amministrativo di concetto	2° Livello
	Laurea in Economia e Commercio o Scienze Politiche o Giurisprudenza o Scienza delle Comunicazioni, ovvero titoli accademici equivalenti. Conoscenza dell'uso di sistemi operativi informatici. Conoscenza di lingue Straniere.	

57