

**MOVIMENTO CONTENITORI IN PRINCIPALI PORTI DEL MEDITERRANEO*
E DEL MAR NERO – Anni 2007-2011**

Sbarchi + imbarchi + trasbordi

| Paese | PORTO | TEUs 2007 | TEUs 2008 | TEUs 2009 | TEUs 2010 | TEUs 2011 |
|-------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| ET | Alessandria | 471.334 | 548.124 | 615.977 | 654.992 | 396.000 |
| ES | Algeciras | 3.420.533 | 3.327.616 | 3.042.782 | 2.806.884 | 3.602.631 |
| ES | Alicante | 179.259 | 150.827 | 132.059 | 147.308 | 154.257 |
| TR | Ambarli | 1.940.000 | 2.262.000 | 1.835.986 | 2.540.000 | 2.686.000 |
| IL | Ashdod | 808.700 | 827.900 | 655.041 | 1.017.000 | 1.168.000 |
| ES | Barcellona | 2.610.100 | 2.569.549 | 1.800.662 | 1.931.033 | 2.013.967 |
| RL | Beirut | 948.000 | 945.100 | 994.601 | 949.155 | 1.034.249 |
| SLO | Capodistria | 305.648 | 350.000 | 343.165 | 476.731 | 589.314 |
| ES | Castellon | 101.929 | 88.208 | 67.075 | 103.956 | 130.963 |
| RO | Costanza | 1.411.387 | 1.380.935 | 595.303 | 556.694 | 662.796 |
| ET | Damietta | 894.185 | 1.124.969 | 1.139.018 | 1.072.176 | 711.000 |
| ET | El Dekheila | 505.677 | 716.331 | 661.456 | 699.821 | 458.000 |
| IL | Haifa | 1.170.000 | 1.395.900 | 1.140.000 | 1.264.000 | 1.235.000 |
| CY | Limassol | 377.037 | 416.970 | 353.914 | 348.358 | 345.539 |
| ES | Malaga | 542.405 | 428.623 | 289.871 | 298.401 | 476.997 |
| M | Marsaxlokk | 1.900.000 | 2.330.000 | 2.260.000 | 2.371.000 | 2.360.000 |
| FR | Marsiglia | 1.002.879 | 851.425 | 876.757 | 953.435 | 944.047 |
| TR | Mersin | 782.028 | 844.632 | 843.917 | 1.030.391 | 1.113.850 |
| RUS | Novorossiysk(**) | 261.000 | 381.300 | 234.800 | 471.400 | 598.000 |
| UA | Odessa | 523.000 | 572.142 | 255.461 | 351.600 | 453.700 |
| GR | Pireo | 1.373.138 | 433.582 | 664.895 | 878.083 | 1.680.133 |
| ET | Port Said | 2.755.805 | 3.186.589 | 3.300.951 | 3.627.813 | 3.800.000 |
| GR | Salonico | 442.638 | 238.912 | 269.844 | 273.131 | 295.803 |
| MA | Tanger-Med | 600.000 | 920.708 | 1.222.000 | 2.058.430 | 2.093.408 |
| ES | Tarragona | 47.136 | 45.903 | 221.203 | 255.407 | 225.747 |
| ES | Valencia | 3.042.665 | 3.602.112 | 3.653.890 | 4.206.937 | 4.327.371 |

* porti italiani esclusi

** Novorossiysk NCSP
Group

Elaborazione Assoporti su dati diversi

Nello stesso periodo i porti italiani hanno visto ridursi la propria quota percentuale di mercato. Infatti, si è passati dal 29 al 20% del totale dei traffici movimentati. Le linee di transhipment si sono, infatti, indirizzate sempre più verso i porti di Valencia, Malta e Port Said.

Il nostro Paese mantiene tuttavia una posizione di preminenza nell'interscambio commerciale fra l'Unione Europea e i Paesi mediterranei, con un quinto (20%) dei volumi scambiati.

MOVIMENTO CONTENITORI IN PRINCIPALI PORTI ITALIANI
Sbarchi + imbarchi + trasbordi
Anni 2000 - 2010

| PORTO | TEUs 2000 | TEUs 2001 | TEUs 2002 | TEUs 2003 | TEUs 2004 | TEUs 2005 | TEUs 2006 | TEUs 2007 | TEUs 2008 | TEUs 2009 | TEUs 2010 |
|---------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|
| | numero | numero | numero | numero | numero | numero | numero | numero | numero | numero | numero |
| Savona-Vado | 36.905 | 50.092 | 54.796 | 53.543 | 83.891 | 219.876 | 227.197 | 242.720 | 252.837 | 196.317 | 181.859 |
| Genova | 1.500.632 | 1.526.526 | 1.531.254 | 1.605.946 | 1.628.594 | 1.624.964 | 1.657.113 | 1.855.026 | 1.766.605 | 1.533.627 | 1.758.858 |
| La Spezia | 909.962 | 974.646 | 975.005 | 1.006.641 | 1.040.438 | 1.024.455 | 1.136.664 | 1.187.040 | 1.246.139 | 1.046.063 | 1.285.155 |
| Marina di Carrara | 10.635 | 9.197 | 10.478 | 8.672 | 7.917 | 6.222 | 4.493 | 2.330 | 4.710 | 6.168 | 7.793 |
| Livorno | 501.339 | 501.912 | 519.751 | 540.642 | 638.586 | 658.506 | 657.592 | 745.557 | 778.864 | 592.050 | 628.489 |
| Piombino | - | - | - | - | - | 379 | - | - | - | - | - |
| Civitavecchia | 12.617 | 16.190 | 21.388 | 25.365 | 36.301 | 34.615 | 33.538 | 31.143 | 25.213 | 28.575 | 41.536 |
| Napoli | 396.562 | 430.097 | 446.162 | 433.303 | 347.537 | 373.626 | 444.982 | 460.812 | 481.521 | 515.868 | 532.432 |
| Salerno | 275.963 | 321.304 | 374.868 | 417.477 | 411.615 | 418.205 | 359.707 | 385.306 | 330.373 | 269.300 | 234.809 |
| Gioia Tauro | 2.652.701 | 2.488.332 | 3.008.698 | 3.148.662 | 3.261.034 | 3.208.859 | 2.938.176 | 3.445.337 | 3.467.824 | 2.857.440 | 2.852.264 |
| Taranto | 3.400 | 197.755 | 471.570 | 658.426 | 763.318 | 716.856 | 892.303 | 755.934 | 786.655 | 741.428 | 581.936 |
| Brindisi | 6.922 | 6.446 | 1.235 | 3.788 | 3.815 | 2.168 | 4.268 | 5.359 | 673 | 722 | 1.107 |
| Bari | 1.373 | 1.577 | 11.997 | 24.341 | 20.192 | 10.008 | 49 | 64 | 113 | 55 | 680 |
| Ancona | 83.934 | 90.030 | 94.315 | 75.841 | 65.077 | 64.209 | 76.458 | 87.193 | 119.104 | 105.503 | 110.395 |
| Ravenna | 181.387 | 158.353 | 160.613 | 160.360 | 169.432 | 168.588 | 162.052 | 206.786 | 214.324 | 185.022 | 183.041 |
| Chioggia | 17 | 33 | 133 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Venezia | 218.023 | 246.196 | 262.337 | 283.667 | 290.898 | 289.860 | 316.641 | 329.512 | 379.072 | 369.474 | 393.913 |
| Portogruaro | 1.303 | 5 | 13 | - | - | 42 | 46 | - | - | - | 40 |
| Monfalcone | 160 | 796 | 675 | 1.188 | 2.234 | 577 | 1.523 | 1.519 | 1.645 | 1.417 | 1.166 |
| Trieste | 206.134 | 200.623 | 185.301 | 120.438 | 174.729 | 198.319 | 220.310 | 265.863 | 335.943 | 276.957 | 277.058 |
| Catania | 12.851 | 10.804 | 12.984 | 13.662 | 11.751 | 15.343 | 16.372 | 22.504 | 18.036 | 21.791 | 20.247 |
| Augusta | - | - | 265 | - | - | - | - | - | - | 19 | 78 |
| Palermo | 17.128 | 15.179 | 11.286 | 15.272 | 24.040 | 27.984 | 27.234 | 31.767 | 32.708 | 30.111 | 33.495 |
| Cagliari-Sarroch | 21.631 | 25.908 | 73.657 | 313.938 | 501.194 | 639.049 | 687.657 | 547.336 | 307.527 | 736.984 | 629.340 |
| TOTALE | 7.051.579 | 7.272.001 | 8.228.781 | 8.911.152 | 9.482.593 | 9.702.708 | 9.864.375 | 10.609.108 | 10.549.886 | 9.514.891 | 9.755.691 |
| Var. % su anno precedente | - | 3,1% | 13,2% | 8,3% | 6,4% | 2,3% | 1,7% | 7,5% | -0,6% | -9,8% | 2,5% |

Elaborazione Assuporti su dati diversi

3. La portualità italiana

Pur considerate le intrinseche caratteristiche di spiccata vocazione internazionale dell'economia marittima, per un'adeguata valutazione del settore l'analisi oltre ai principali indicatori macroeconomici su scala mondiale deve avere riguardo anche a numerose altre variabili che influenzano il suo andamento, condizionandone in misura diversificata verso ed intensità dello sviluppo.

Va, in particolare, tenuto presente che il legame tra i traffici marittimi e l'andamento dei principali indicatori economici può differire in funzione delle diverse tipologie di traffico e dei rispettivi mercati di riferimento. Pertanto vanno tenuti in debito conto sia indicatori economici quali il Prodotto Interno Lordo, che la produzione industriale e la domanda di beni - a scala mondiale, europea e nazionale -. Con riguardo specifico al nostro Paese è a dirsi che le relazioni economiche complessive subiscono una forte incidenza da parte dell'area continentale.

Va, poi, tenuto presente il contesto competitivo e la caratteristica di sostituibilità che, in una determinata area geografica di dimensione macro-regionale, un porto ha rispetto ad un altro scalo marittimo. E' evidente, infatti, che nell'area del Mediterraneo i porti che svolgono prevalentemente una funzione di transhipment sono esposti, al di là di mutevoli congiunture economiche, alla concorrenza tanto di competitors di partners comunitari quanto di un numero crescente di porti di Paesi della sponda mediterranea, Paesi che proprio negli ultimi anni molto hanno investito nelle loro infrastrutture portuali.

É di rilievo anche il mercato di riferimento di un sistema portuale e dei singoli porti che compongono quel sistema. In effetti, il sistema portuale nazionale è storicamente un sistema dedicato principalmente al mercato nazionale per quanto riguarda le merci (anche per le carenze delle connessioni tra i porti e le reti terrestri nonché per la "strozzatura" naturale costituita dal sistema dei valichi alpini) e, conseguentemente, rispecchia più di altri l'andamento dell'economia del nostro Paese mentre il mercato delle crociere - che trova il suo mercato di riferimento oltre i confini nazionali - è molto meno legato agli indicatori economici nazionali.

Per la realtà italiana, inoltre, laddove il trasporto marittimo (e correlatamente le attività portuali) assicura l'approvvigionamento delle materie prime per l'industria di base e per parte preponderante dell'import-export di semilavorati e prodotti finiti, esso è altresì essenziale per la logistica dei prodotti energetici a livello nazionale, per i collegamenti interni da e verso le aree insulari ed in funzione di collegamenti alternativi al trasporto terrestre (le c.d. "Autostrade del Mare") per persone e merci.

Infine, esso è determinante per il traffico dei passeggeri attraverso le crociere ed i collegamenti di impronta "turistico-stagionale".

Da elaborazioni sui dati ISTAT⁹ relativi al commercio estero via mare, nel periodo 2007-2010 il nostro Paese ha, in coerenza con il contesto internazionale dei Paesi più sviluppati, registrato un sensibile calo delle importazioni e delle esportazioni di merce via mare, rispettivamente -16,1% e -7,8%.

Relativamente al periodo 2007-2010 deve però farsi rilevare che nel 2008 e nel 2009 - anni che hanno comunque registrato una diminuzione percentuale significativa - il sistema economico del Paese ha subito una perdita di PIL parimenti significativa (-1,4% nel 2008 e -5,1% nel 2009)¹⁰, a riprova della stretta connessione tra l'andamento dei traffici marittimi e la situazione economica dei mercati.

Il 2010, invece, il PIL ha segnato un incremento dell'1,3% e parallelamente si è registrata una ripresa delle importazioni e delle esportazioni di merce via mare, rispettivamente del +7,9% e +10,5%¹¹.

Scendendo nel dettaglio di alcune tipologie merceologiche in importazione ed esportazione via mare, sempre relativamente al periodo 2007-2010, si sono segnate diminuzioni importanti (a due cifre) nelle importazioni di quasi tutte le tipologie merceologiche, in particolare quelle riconducibili alla produzione industriale di beni: "Minerali metalliferi" -33,7%; "Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi" -39,4%. Anche i "prodotti chimici e fibre sintetiche, articoli in gomma e materie plastiche" hanno segnato una diminuzione delle importazioni -8,9%. Altresì si deve registrare una flessione nelle importazioni del: -7,5% per "prodotti dell'industria tessile"; -15,9% per "prodotti dell'agricoltura". Tra i pochi segnali positivi si segnala una sostanziale tenuta delle importazioni di beni alimentari (+0,4%).

Dal lato delle esportazioni, sensibili flessioni si rilevano alle voci: "Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi" (-31,4%); "Carboni fossili, petrolio greggio e gas naturale" (-34,5%); "prodotti chimici e fibre sintetiche artificiali" (-12,6%). Sempre per quanto concerne le esportazioni, si registrano invece aumenti del: 33,2% per "prodotti dell'agricoltura"; 13,5% per "Legno e prodotti in legno"; 4,0% per "prodotti alimentari".

Dai primi dati provvisori per il 2011¹² - desunti da un campione rappresentativo della portualità nazionale (cui fa riferimento poco più del 60% delle movimentazioni di merci) - emerge una modesta ripresa, delle merci movimentate: +1,9% nel

⁹ Elaborazioni Assoporti su dati ISTAT commercio estero via mare.

¹⁰ Dati ISTAT.

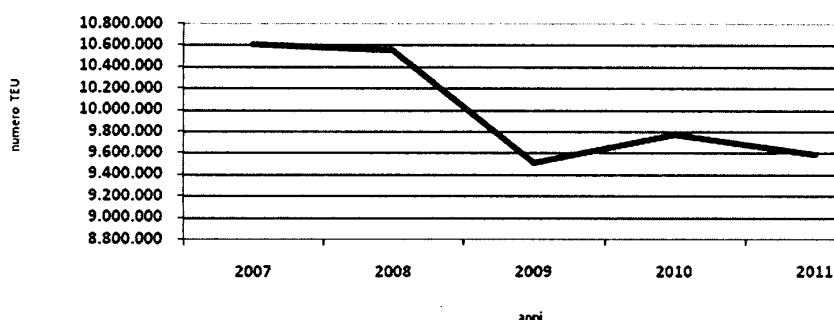
¹¹ Elaborazioni Assoporti su dati ISTAT commercio estero via mare.

¹² Elaborazioni Assoporti su dati Autorità Portuali, ASPO.

complesso, corrispondente per le rinfuse liquide a -3,8%, per le rinfuse solide a +7,6% e per le merci varie a +3,2%.

Per quanto riguarda la movimentazione dei contenitori¹³, se nel 2008 il traffico era riuscito a non discostarsi eccessivamente dai livelli raggiunti nel 2007, il 2009 ha segnato una significativa caduta. Il 2010, rispetto al 2009, ha segnato una seppur lieve ripresa nell'ordine del +2,7% (in valore assoluto circa 250 mila TEU¹⁴). Nel complesso del periodo 2007-2010 questo segmento di traffico ha comunque segnato un andamento negativo (-7,9%). Andamento negativo che purtroppo è continuato anche nel 2011, in considerazione soprattutto della scarsa domanda interna. Dai primi dati provvisori, la movimentazione dei contenitori nel 2011 avrebbe subito una flessione di circa 187.000 TEU, pari a -1,9%¹⁵.

Movimento Contenitori in principali porti italiani



L'andamento incerto delle importazioni e delle esportazioni nel periodo considerato è in linea con l'andamento del PIL nazionale che, dopo i primi due trimestri dell'anno, nei quali si è segnato un seppur lieve andamento positivo (rispettivamente +0,1% e +0,3%), ha subito una flessione nella seconda metà dell'anno (-0,2% nel terzo trimestre e -0,7% nel quarto)¹⁶.

Per quanto concerne più specificatamente le movimentazioni portuali nei principali porti italiani (quelli amministrati dalle 23 Autorità Portuali, oltre a Chioggia e Monfalcone, nei quali operano le rispettive Aziende Speciali Portuali delle locali C.C.I.A.A.), si evidenzia anzitutto che queste sono costituite, dal punto di vista della tipologia di carichi, per circa il 40% da rinfuse liquide, per circa il 16% da rinfuse

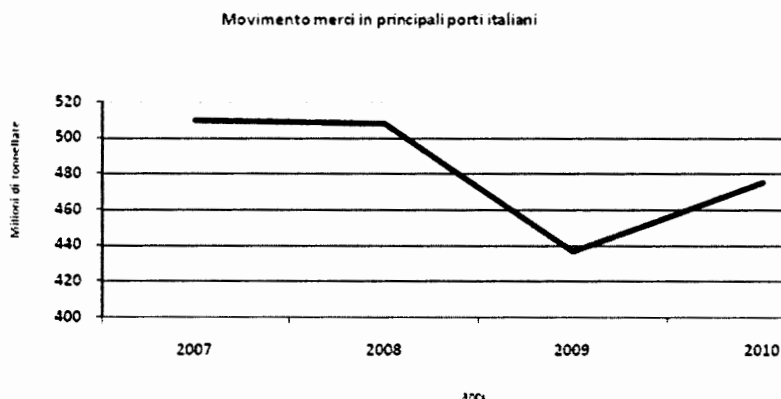
¹³ Elaborazioni Assoporti su dati Autorità Portuali, ASPO.

¹⁴ **T**wenty-foot **E**quivalent **U**nit – misura standard di volume dei container (un container da 20 piedi corrisponde ad 1 TEU).

¹⁵ Elaborazione Assoporti su dati diversi (Autorità Portuali, ASPO, stampa).

¹⁶ ISTAT: Conti economici trimestrale 12 marzo 2012.

solide e per il 44% da merci varie. I contenitori rappresentano, come già detto, circa il 20% del totale delle movimentazioni¹⁷.

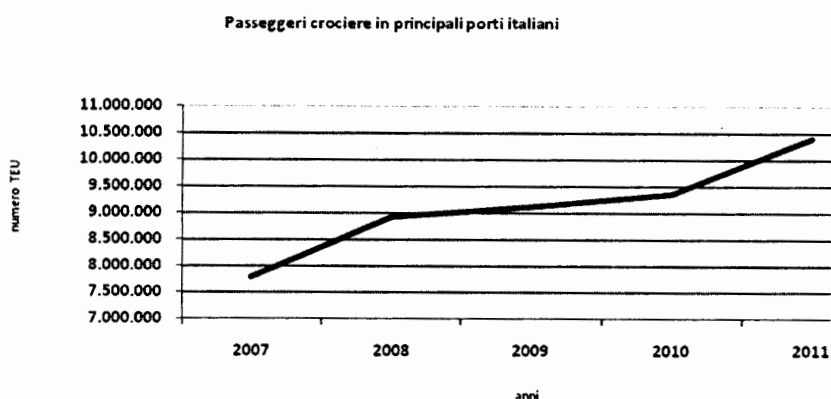


3.1. Il mercato delle crociere

Per la portualità nazionale il mercato delle crociere rappresenta un segmento di traffico in continua e costante crescita, che non sembra risentire della crisi economica mondiale. Ciò è dovuto anche al fatto che il mercato di riferimento di questo settore si estende ben al di là dei confini nazionali ed europei.

In particolare, il periodo 2007-2010 ha registrato un incremento dei crocieristi superiore al 20%, ed il 2011 ha segnato un ulteriore aumento dell'11,1%.

Queste performance hanno rafforzato la posizione di primato dei porti italiani in Europa e nel Mediterraneo per ciò che concerne la movimentazione di crocieristi.



Questo specifico mercato presenta una significativa valenza proprio per il porto di Civitavecchia, come si preciserà nell'ambito della presente relazione.

¹⁷ Elaborazioni Assoporti su dati Autorità Portuali, ASPO.

2. Quadro normativo di riferimento

L'Autorità portuale di Civitavecchia è stata istituita dall'art.6, comma primo della legge 28 gennaio 1994, n.84.

Con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione in data 11 giugno 2002, la circoscrizione territoriale è stata estesa al porto di Fiumicino.

Con successivo decreto in data 27 marzo 2003 l'estensione territoriale è stata ulteriormente ampliata al porto di Gaeta.

Il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente ha operato nel quadriennio 2007-2010 e continua fino ad oggi ad operare è costituito dalla sopra citata legge n. 84 del 1994 (Riordino della legislazione in materia portuale) e sue successive modifiche ed integrazioni, nonché dalle altre disposizioni di interesse per il settore dei porti. Tale quadro è stato illustrato nelle precedenti relazioni, che si sono da ultimo soffermate sulle importanti novità introdotte dalla legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007), nonché sui provvedimenti attuativi predisposti dal competente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Nel rinviare a tali relazioni si fa ora presente, ai fini di un opportuno aggiornamento, che la disposizione di cui all'art. 22, comma 2 del decreto legge 4 luglio 2006, convertito con modificazioni con legge 4 agosto 2006, n. 248, concernente limitazioni della spesa per consumi intermedi e versamento all'entrata del bilancio dello Stato della somma risultante è stata prima dichiarata non applicabile per l'anno 2007 dall'art. 4 del D.L. 2 luglio 2007, n.81, convertito nella legge n.127 del 3 agosto 2007, e successivamente abrogata dall'art. 2, comma 625 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (finanziaria 2008). Dal 2007 non sussiste pertanto il limite suddetto né il conseguente obbligo di versamento all'Erario della somma risultante dalla riduzione.

Permangono invece, anche per il quadriennio 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 DL 78/2010 convertito con legge 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 244/2007, come modificato dall'art. 8, della legge 122/2010, di conversione del DL 78/2010).

Per quanto riguarda l'obbligo di riduzione del 10% previsto dall'art. 1, commi 58 e 63 della legge 23 dicembre 2005, n. 266 dei compensi spettanti al Presidente, al Collegio dei revisori dei conti e ai membri del Comitato portuale per i gettoni di presenza riconosciuti, si rimanda per gli opportuni aggiornamenti al capitolo relativo agli organi di amministrazione e di controllo.

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.

Con DPR 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 2009/2011.¹⁸

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

¹⁸ L'art. 11, c. 1 - b del D.L. 29/12/2011, n. 216, convertito nella L. 24/2/2012, n. 14 ha prorogato tale termine al 2012.

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.

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.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) 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.

Infine, 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.

Il D.L.225/2010, convertito nella legge 26 febbraio 2011, n.10, ha abrogato tale ultima disposizione statuendo 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.

Da ultimo il menzionato decreto legge 31 maggio 2010, n.78, convertito nella legge 30/7/2010, 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. 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 è 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 ha disposto la sospensione degli atti impugnati fissando la trattazione del merito al 24 maggio 2012.

Tra le disposizioni del D.L. 78/2010 alcune producono effetti già nel 2010, in particolare:

- L'art.6, comma 6, prevede, dalla prima scadenza successiva al provvedimento, la riduzione del 10% dei compensi degli organi delle società non quotate totalmente possedute da enti pubblici; il successivo comma 19 stabilisce il divieto di effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari ed aperture di credito a favore di società partecipate non quotate che, per tre esercizi consecutivi, abbiano registrato perdite di esercizio o utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite.

- il comma 8 dello stesso articolo prevede la preventiva autorizzazione del Ministero vigilante per l'organizzazione di convegni, feste celebrative, inaugurazioni ed altri eventi analoghi .

3. Organi di amministrazione e di controllo

Sono organi delle Autorità portuali, ai sensi dell'art.7 della legge n.84 del 1994, il Presidente, il Comitato portuale, il Segretariato generale (composto, come recita l'art. 10 della legge medesima, dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa) e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica dei menzionati organi è stabilita in quattro anni.

Nelle precedenti relazioni, alle quali si fa rinvio, sono state in dettaglio descritte le attribuzioni proprie di ciascun organo e specificate le modalità di nomina e la composizione degli organi collegiali; in questa sede ci si limita alle informazioni relative alle vicende concernenti gli organi dell'Autorità portuale esaminata, nonché all'indicazione dei compensi attribuiti e della spesa sostenuta per il loro funzionamento.

Il Presidente

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti in data 16 novembre 2010, a seguito di gravi irregolarità rilevate nella gestione dell'Autorità portuale, emerse sia in sede di verifica amministrativo-contabile eseguita dal 26/1/09 al 28/5/2009 dalla RGS-IGF presso l'Autorità portuale, irregolarità confermate dalla Relazione della Commissione ministeriale all'uopo costituita nel novembre 2009, il Presidente pro tempore è stato rimosso dall'incarico e dopo un breve periodo di Commissariamento, è stato nominato, con decreto ministeriale del 7 giugno 2011, per la durata di un quadriennio, il nuovo Presidente dell'Autorità portuale.¹⁹

Durante il quadriennio in esame, il compenso del Presidente è stato determinato nella misura prevista dal decreto ministeriale 31 marzo 2003 corrispondente al trattamento economico fondamentale previsto per i dirigenti di prima fascia del Ministero dei Trasporti, moltiplicato per il coefficiente 2,2. A decorrere dal 1° gennaio 2005 tale compenso, secondo le indicazioni fornite dal Ministero vigilante, è stato rideterminato, sulla base del nuovo trattamento economico fondamentale previsto dal CCNL di categoria ed ammonta, secondo quanto riportato nel verbale della verifica amministrativo-contabile, ad euro 18.224,44 lordi mensili per 12 mensilità.

¹⁹ Dei rilievi ispettivi che hanno dato luogo al Commissariamento dell'Ente sarà dato conto nei paragrafi relativi al personale ed alla gestione del demanio.

Il Comitato portuale

Il Comitato portuale, composto da 32 membri, è stato integrato con la nomina di nuovi componenti con delibera presidenziale n.245 del 10/9/2008.

Con decreto n.323 del 9/2/09 è stato ricostituito il nuovo Comitato portuale.

L'importo del gettone di presenza non è variato rispetto a quello determinato con delibera del Comitato portuale n.39 del 12 giugno 2003 nella misura di euro 90 a sessione.

Il Segretariato generale

Tra gli organi dell'Autorità portuale rientra, per espressa previsione normativa, il Segretariato generale, al cui vertice è posto il Segretario generale.

L'attuale Segretario generale è stato nominato in data 30 marzo 2009, con decorrenza della nomina dal 6/4/2009. Il suo rapporto di lavoro è disciplinato dal contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile una sola volta.

Le competenze lorde corrisposte al Segretario generale negli anni in riferimento ammontano ad euro 199.205 nel 2007, ad euro 238.997 nel 2008, ad euro 233.942 nel 2009 e ad euro 287.510 nel 2010, con un trend di incremento nel quadriennio del 44%.

Il Collegio dei revisori dei conti

I membri dell'attuale Collegio dei revisori dei conti sono stati nominati con D.M. in data 31/3/2008, a decorrere dal successivo 1° maggio 2008 per un quadriennio.

I compensi ai componenti del Collegio dei Revisori dei conti dell'Autorità portuale sono stati determinati in base ai criteri stabiliti con il D.M. in data 31 marzo 2003, nelle misure annue lorde seguenti: euro 7.600,00 per il Presidente, euro 6.300,00 per ciascun componente effettivo, euro 1.520,00 per il Presidente supplente ed euro 1.300,00 per ciascun componente supplente.

Con D.M. in data 18 maggio 2009, il trattamento economico è stato rideterminato a decorrere dal primo gennaio 2009, prendendo a riferimento il compenso spettante al Presidente dell'Autorità portuale, secondo le percentuali di seguito specificate: l'otto per cento al Presidente, il sei per cento ai componenti effettivi, l'un per cento ai componenti supplenti.²⁰ Nello specifico gli importi spettanti, secondo quanto comunicato dall'Autorità portuale sono i seguenti: euro 19.439 al Presidente, euro 14.580 ai componenti effettivi, ed euro 2.430 ai membri supplenti.

²⁰ La determinazione dei compensi per i membri dell'organo di controllo è stata oggetto di successivi interventi correttivi da parte dei Ministeri vigilanti, che hanno interpretato restrittivamente la sopravvenuta normativa in materia; di tale argomento si tratterà più diffusamente nel paragrafo che segue.

Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Nel prospetto che segue è riportata, distinta per esercizio finanziario, la spesa impegnata per il pagamento delle indennità spettanti agli organi di amministrazione e di controllo (compresi alcuni oneri accessori); gli importi impegnati nel quadriennio in esame sono posti a raffronto con quelli impegnati per l'esercizio 2006.

Tab. 1*(in euro)*

| Esercizio | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Presidente | 233.512 | 213.852 | 235.170 | 258.473 | 228.508 |
| Comitato portuale | 26.158 | 13.094 | 44.981 | 9.002 | 19.165 |
| Collegio dei Revisori | 21.690 | 12.050 | 23.267 | 88.400 | 60.000 |
| Totali | 281.360 | 238.996 | 303.417 | 355.875 | 307.673 |

Gli importi sono comprensivi dei rimborsi spese.

Dal prospetto si rileva un andamento crescente dei compensi agli organi nel triennio 2007-2009, seguito da una diminuzione nel 2010, che riporta il totale dei compensi su valori di poco superiori al 2008.²¹

In particolare si evidenzia che negli esercizi 2007 e 2008 su tali compensi è stata applicata la riduzione del 10% prevista dall'art.1, comma 58 della legge 23 dicembre 2005, n.266, mentre nel 2009 tale riduzione non è stata applicata sul presupposto che dovesse essere limitata al 2007 e al 2008. Successivamente, il MEF, con circolare n.32/2009, ed il Ministro delle Infrastrutture, con nota del 7/9/2010, hanno confermato che l'obbligo di riduzione operava anche per gli anni 2009 e 2010.

L'Autorità portuale si è uniformata alle direttive ministeriali per i compensi corrisposti nel 2010.

Nei pareri espressi sui rendiconti generali delle Autorità portuali per l'esercizio finanziario 2009, Il MEF ha imposto il rilascio di un'attestazione sull'avvenuto recupero delle somme erogate in difformità.

Detta clausola, recepita dal MIT nei provvedimenti di approvazione dei documenti contabili, è stata impugnata innanzi al Tar del Lazio da numerose Autorità portuali, che – dopo aver ottenuto la sospensiva degli atti impugnati – hanno visto

²¹ L'ingente riduzione dei gettoni di presenza al Comitato Portuale nel 2009 è dovuta, secondo precisazioni dell'Ente, all'applicazione dell'art.61, comma 1 della legge 133/08 (riduzione del 30% dei compensi rispetto agli importi del 2007), nonché al minor numero di riunioni di tale organo.

integralmente accolti nel merito i ricorsi avanzati con annullamento degli atti impugnati, ivi compresa la citata circolare MEF n. 32/2009.

In conseguenza di ciò, il MIT, con circolare in data 23/5/2011, diretta a tutte le Autorità portuali ha ritenuto che "i compensi spettanti agli Organi degli Enti ricorrenti devono essere ripristinati ai valori preesistenti con restituzione di ogni eventuale riduzione o recupero effettuati".

In particolare, ai membri del Collegio dei revisori, con D.M. 18 maggio 2009, era stata attribuita nel 2009 una maggiorazione dei compensi, in base ad un'interpretazione favorevole della normativa pregressa, ritenuta circoscritta agli anni 2007 e 2008. Successivamente, con nota del Ministero delle Infrastrutture del 4 gennaio 2010, a seguito dei rilievi formulati dal Ministero dell'economia e delle finanze, l'attribuzione della suddetta maggiorazione era stata sospesa ed erano stati riconfermati anche per il 2009 ed il 2010 i compensi corrisposti negli anni precedenti.

Il MIT, con la circolare da ultimo citata, ha comunicato in merito, che a seguito dell'esito dei giudizi predetti, può considerarsi superato anche l'invito a ritenere sospesi gli effetti del D.M. 18 maggio 2009, formulato dallo stesso Ministero vigilante con la nota del 4 gennaio 2010.

Sull'argomento va da ultimo ricordato che l'art. 6, comma 3 del D.L. n. 78 /2010, convertito nella legge n. 122/2010, ha previsto, a decorrere dal 2011, la riduzione del 10% dei compensi agli organi di amministrazione e di revisione delle pubbliche amministrazioni comprese nel conto economico consolidato della P.A., rispetto agli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010.