

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, del DL 78/2010 convertito dalla legge 122/2010).

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), nonché per fronteggiare la crisi di competitività dei porti italiani alle Autorità portuali è stato 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.

Allo scopo di fronteggiare la crisi di competitività dei porti italiani (legge 26 febbraio 2010, n. 25, di conversione del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative) la decorrenza di tale adeguamento è stata differita 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. 29/12/2011 convertito in legge 24/2/2012 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. 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 ai sensi dell'art. 18, comma 2, DL 78/2009; 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 riconoscenza 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.

Con il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 23-11-2001, applicativo dell'art. 2, comma 2 novies del DL n. 225/2010, convertito con modificazioni, dalla L. n. 10/2011, sono stati revocati all'Autorità portuale di Genova finanziamenti (ex lege n. 426/1998), pari ad euro 8.699.808 ed euro 50.892.180 al lordo dei corrispondenti oneri finanziari (ex lege n. 166/2002) per la mancata pubblicazione dei bandi di gara per la realizzazione delle opere finanziate. Con lo stesso decreto

sono stati riassegnati all'Autorità portuale, euro 50.000.000 a titolo di cofinanziamento del progetto di banchinamento e riempimento dello specchio acqueo a levante del pontile Delta del porto petroli di Multedo denominato: "Ambito territoriale PMS6 del vigente PRP - Progetto di adeguamento tecnico-funzionale delle unità di intervento U.I ed U.I2 formazione di una nuova calata ad uso cantieristico-navale".

Inoltre, il 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 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 stabilito che le misure previste dall'art. 9, commi 1 e 2 del D.L. 78/2010 si applichino alle Autorità portuali, essendo le stesse inserite nel conto economico consolidato della P.A., a prescindere dalla peculiarità del rapporto di lavoro dei dipendenti delle Autorità portuali.

A seguito di tale pronuncia, il Ministero vigilante, come risulta dalla note di approvazione dei rendiconti 2011 delle Autorità portuali, sta procedendo ad un approfondimento degli effetti derivanti da tale sentenza al fine dell'eventuale emanazione di un'apposita circolare in ordine all'applicazione di detto dettato normativo.

Con la sentenza della corte Costituzionale n. 223/2012 è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'art. 9, comma 2 del DL 78/2010.

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.

Inoltre, ai sensi dell'art 8, comma 1 del DL 6 luglio 2011 n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, ogni ente deve pubblicare sul proprio sito istituzionale l'elenco delle società di cui detiene, direttamente o indirettamente quote di partecipazione.

È utile, poi, rammentare la disposizione, contenuta nel d.l. 95/2012, convertito nella legge 135/2012, il quale, all'art. 8, comma 3, prevede misure di contenimento e riduzione della spesa per consumi intermedi, statuendo che i trasferimenti dal bilancio dello Stato agli enti e agli organismi anche costituiti in forma societaria, dotati di autonomia finanziaria, inseriti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuati dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 30 dicembre 2009, n. 196, sono ridotti in misura pari al 5 per cento nell'anno 2012 e al 10 per cento a decorrere dall'anno 2013 della spesa sostenuta per consumi intermedi nell'anno 2010.

In materia di finanziamento delle opere portuali deve essere segnalata la c.d. legge di Stabilità 2012 (L. n. 183/2011) nella parte in cui ha previsto, per il solo anno 2012, che il finanziamento pubblico delle opere portuali possa derivare dalle risorse del "Fondo per le infrastrutture portuali", a integrazione di quelle provenienti dalla revoca dei finanziamenti trasferiti o assegnati alle Autorità Portuali che non abbiano ancora pubblicato il bando per i lavori di realizzazione delle opere infrastrutturali entro il quinto anno.

Tali risorse, in base ad appositi decreti attuativi, dovrebbero essere allocate alle Autorità Portuali:

- che abbiano attivato investimenti con contratti già sottoscritti o con bandi di gara già pubblicati;
- i cui porti siano specializzati nell'attività di *transhipment*;

- che presentino progetti cantierabili nel limite delle disponibilità residuali.

Sempre con riferimento al finanziamento delle infrastrutture, la Legge di Stabilità 2012 è intervenuta ulteriormente con misure volte ad incentivare la partecipazione di capitali privati per la realizzazione delle opere infrastrutturali.

In particolare, è stata prevista la possibilità di finanziare le infrastrutture mediante defiscalizzazione, ovvero prevedendo agevolazioni fiscali (in alternativa al contributo pubblico in conto capitale) in favore dei soggetti concessionari che intendano realizzare le nuove infrastrutture in *project financing*.

Con questa misura si è inteso ridurre l'ammontare del contributo pubblico a fondo perduto prevedendo, per le società di progetto, che:

- le imposte sui redditi e l'IRAP generati durante il periodo di concessione possano essere compensati totalmente o parzialmente con il contributo a fondo perduto;
- il versamento dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) possa essere assolto mediante compensazione con il contributo pubblico a fondo perduto, nel rispetto della normativa europea in materia di IVA e di risorse proprie del bilancio dell'Unione Europea;
- l'ammontare del canone di concessione, nonché l'integrazione prevista per legge possano essere riconosciuti al concessionario come contributo in conto esercizio.

Con il decreto 201/2011, convertito nella legge 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.

Il decreto legge 1/2012, convertito nella legge 27/2012, a sua volta, ha integrato il quadro normativo prevedendo, fra le misure a sostegno dei capitali privati, il riconoscimento dell'extra-gettito IVA alle società di progetto per il finanziamento delle grandi opere infrastrutturali portuali. Tale misura è applicabile per un periodo non superiore a 15 anni e per una quota pari al 25% dell'incremento del gettito generato dalle operazioni di importazione riconducibili all'infrastruttura stessa.

Gli incrementi di gettito registrati nei vari porti, per poter essere accertati, devono essere stati realizzati nel singolo scalo (art. 14 d.l. 83/2012, convertito nella l. 134/2012, vedasi più avanti). Il Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dovrà poi adottare uno o

più decreti con cui definire le modalità di accertamento, calcolo e determinazione dell'incremento di gettito e della corresponsione della quota dell'extra-gettito alla società di progetto.

Devono, infine, segnalarsi alcune disposizioni contenute nel d.l. 22 giugno 2012, n. 83, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 134.

In particolare, l'art. 2, che modifica la disciplina degli incentivi alla realizzazione di infrastrutture introdotti dall'art. 18 della Legge n. 183 del 2011 (Legge di stabilità per il 2012) ed estende l'ambito di applicazione delle misure di defiscalizzazione a tutte le nuove infrastrutture da realizzare con contratti di partenariato pubblico privato di cui all'articolo 3, comma 15-ter del decreto legislativo n. 163 del 2006 e previste in piani o programmi di amministrazioni pubbliche, interviene in ambito portuale, sopprimendo la norma che subordinava l'attribuzione del maggior gettito IVA registrato per la nuova opera all'andamento del gettito dell'intero sistema portuale nazionale.

L'art. 14 istituisce un fondo per interventi infrastrutturali nei porti alimentato, nel limite di 70 milioni di euro annui, con la destinazione, su base annua, dell'uno per cento del gettito dell'IVA e delle accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni delle autorità portuali.

L'ammontare dell'IVA, come sopra dovuta, è quantificata dal MEF che determina altresì la quota da iscrivere al Fondo (c. 2) che, con decreto interministeriale, è ripartito attribuendo a ciascun porto una somma corrispondente all'80 per cento del gettito da IVA prodotto nel porto e ripartendo il restante 20 per cento tra gli altri porti, tenendo conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi e dei piani regolatori portuali.

Con il comma 5, si prevede inoltre che per la realizzazione delle opere e degli interventi contemplati dalla norma, le Autorità portuali possano far ricorso a forme di copartecipazione del capitale privato secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti. Il comma 6 dispone l'abrogazione dei commi da 247 a 250 dell'art. 1 della Legge n. 244/2007¹⁶. Con il comma 7 si prevede infine che alla copertura dell'onere nascente dall'esigenza di assicurare la dotazione del fondo, valutato in 70 milioni di euro annui, si provveda con la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 13 c. 12 della Legge n. 67/1988.

In base all'art. 15 ai fini dell'attuazione delle revoche di fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali di cui

all'articolo 2, comma 2-novies, del decreto-Legge n. 225 del 2010, la previsione, di cui al comma 2-undecies dello stesso articolo 2, della non applicazione della revoca ai fondi trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per il finanziamento di opere in scali marittimi da esse amministrati ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale, si attua ai fondi trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara sono stati pubblicati alla data di entrata in vigore del decreto stesso. I finanziamenti non rientranti nella predetta fattispecie sono revocati e le relative risorse sono destinate alle finalità recate dal medesimo articolo 2, comma 2-novies, con priorità per gli investimenti di cui alla lettera a), nonché per gli investimenti finalizzati allo sviluppo dei traffici, corrispondente all'80 per cento del gettito da IVA prodotto nel porto e ripartendo il restante 20 per cento tra gli altri porti, tenendo conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi e dei piani regolatori portuali.

Gli interventi normativi d'iniziativa governativa recentemente approvati, con riferimento (anche) al settore della portualità, hanno altresì principalmente riguardato:

- la liberalizzazione e la regolazione del settore trasporti;
- il miglioramento dei collegamenti tra i porti e i poli logistici.

Per quanto riguarda 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. 1. 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. La nuova Authority ha competenza nel settore dei trasporti e delle relative infrastrutture e servizi accessori, deve operare in piena autonomia e deve garantire l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, nonché condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali, alle reti autostradali e alla mobilità dei passeggeri e delle merci (in ambito nazionale, locale e urbano) collegata con stazioni, aeroporti e porti.

Con riferimento, infine, 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.

Nel decreto legge n. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito nella legge 24 marzo 2012, n. 27 si prevede, inoltre:

- una nuova disposizione (art. 48) in materia di dragaggi funzionale alla realizzazione di operazioni di escavo nei porti italiani che consentano di accogliere naviglio di grandi dimensioni;
- il medesimo trattamento per quanto concerne l'applicazione della tassa di ancoraggio e delle tasse portuali per i trasporti fra porti nazionali e quelli fra scali nazionali e porti di altri Stati membri dell'Unione Europea;
- l'introduzione di misure per la semplificazione nella redazione e accelerazione dell'approvazione dei Progetti.

2. Organi di amministrazione e di controllo

Sono organi delle Autorità portuali, ai sensi dell'art. 7 della legge 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.

Il Presidente

Con DM del 6-2-2008 è stato nominato il Presidente dell'Autorità portuale, il quale alla scadenza del mandato è stato riconfermato con DM del 16-01-2012 a decorrere dall'8-2-2012.

Il trattamento economico annuo del Presidente è ammontato ad euro 262.253 negli esercizi 2009-2010 e ad euro 236.028 nel 2011 per effetto della riduzione del 10% in base al DL n. 78/2010.

Il Comitato portuale

Con decreto del Presidente dell'Autorità dell'11 marzo 2008 sono stati nominati per il quadriennio 2008-2012.

I membri del Comitato Portuale, in carica per il quadriennio 2012-2016 sono stati nominati con singoli decreti presidenziali; il Comitato portuale si è insediato in data 24-04-2012.

L'importo del gettone di presenza, determinato con delibera del Comitato Portuale del 2 marzo 2004, è ammontato nel triennio in esame ad euro 110,00.

Il Segretariato generale

Il Segretario Generale, è stato nominato con delibera del Comitato portuale del 28 aprile 2008 e riconfermato alla scadenza con delibera n. 53 del 10-05-2012. Il rapporto di lavoro per i dirigenti delle Autorità Portuali, compresi i Segretari Generali fermo quanto previsto dall'art. 10, comma 3 della Legge n. 84/1994, è disciplinato dal CCNL sottoscritto tra Federmanager e Confindustria per i dirigenti di Aziende Industriali.

In trattamento economico annuo del Segretario Generale è pari, ad euro 210.537 nel 2009, ad euro 209.483 nel 2010 e ad euro 217.476 nel 2011.

Il Collegio dei revisori dei conti

I componenti del Collegio dei revisori dei conti sono stati nominati con decreto ministeriale del 31 marzo 2008. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e trasporti del 13-07-2012 è stato ricostituito il Collegio dei revisori per il Quadriennio 2012-2016.

Ai componenti del Collegio dei revisori dei conti è stata corrisposta, nel triennio in esame, l'indennità di carica nelle misure fissate in euro 19.073 per il Presidente, 14.305 per i membri effettivi e 2.384 per i membri supplenti; è stato inoltre riconosciuto il gettone di presenza, nella misura già indicata di euro 110,00.

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 dei compensi spettanti agli organi di amministrazione e di controllo dell'Autorità portuale di Genova nel triennio in esame posta a raffronto con le somme impegnate nel 2008.

Tabella n. 1**Spese impegnate per gli organi**

| ESERCIZIO | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Emolumenti indennità e missioni del Presidente | 238.319 | 264.972 | 256.020 | 308.653 |
| Compensi, assegni, indennità e rimborsi agli organi dell'Amministrazione. | 25.000 | 35.156 | 23.000 | 27.600 |
| Emolumenti e rimborsi al Collegio dei revisori | 56.585 | 93.738 | 73.410 | 124.849 |
| Totali | 319.904 | 393.866 | 352.430 | 461.102 |

Dal raffronto emerge una incremento dell'importo complessivamente impegnato nel 2009 del 23,12%, una flessione dello stesso nel 2010 del 10,52% rispetto al 2009 e nuovamente un incremento nel 2011 del 30,83%.

Nel 2009-2010 l'Ente non ha applicato la riduzione dei compensi agli organi del 10% disposta ex art. 1, commi 58 e 59 della Legge 23-12-2005 n. 266 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 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".

Sull' argomento va da ultimo ricordato che, l'art 6, comma 3 del DL 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 revisione delle pubbliche amministrazioni comprese nel conto consolidato della PA, nel rispetto degli importi risultanti alla data del 30-04-2010.

L'Ente ha rispettato i predetti limiti di spesa.

3. Personale

3.1 Pianta organica e consistenza del personale

Nelle precedenti relazioni è stato evidenziato che la presenza di personale in esubero rispetto alla dotazione organica (fenomeno, invero, comune ad altre Autorità subentrata a precedenti organizzazioni portuali) ha costituito un problema di difficile soluzione, che solo per effetto del decorso del tempo è andato progressivamente attenuandosi, con la fisiologica diminuzione, per cessazione dal servizio, delle unità di personale in eccesso.

Tale fenomeno, come aveva evidenziato il Collegio dei revisori in sede di valutazioni espresse sulla relazione annuale relativa all'esercizio 2008, ha costituito oggetto di specifici rilievi, mossi all'Ente in occasione della verifica amministrativo-contabile disposta dal Ministero dell'economia nel corso dell'anno 2007; nella relazione conclusiva redatta dall'ispettore ministeriale è stato constatato che, contrariamente a quanto stabilito dall'art. 23, commi 2 e 3 della legge n. 84 del 1994, il personale in esubero è stato mantenuto in servizio, in soprannumero, alle dipendenze dell'Autorità portuale e solo in parte è stato assoggettato alle previste procedure di mobilità temporanea, comando o distacco presso le società e le imprese operanti in ambito portuale.

Con nota del 10 novembre 2008, in esito ai suddetti rilievi, l'Autorità aveva rappresentato l'impossibilità di dare attuazione alle specifiche disposizioni legislative richiamate, non solo in ragione della mancanza delle previste norme attuative, ma anche in ragione delle specifiche qualificazioni professionali di detto personale (si tratta di addetti alle manovre ferroviarie) che non ne hanno consentito un utilizzo nell'ambito degli altri servizi ed attività portuali. Con la delibera dal Comitato portuale del 30-12-2008 viene approvato il sistema di incentivazione volontaria del rapporto di lavoro (incentivazione all'esodo) e rappresentate le esigenze di un riassetto organizzativo determinato dalle necessità sorte nell'ambito dell'Ente in alcune strutture a seguito della situazione di esubero del personale determinato dal rientro di personale in distacco.

Con nota del 5-02-2009 il Ministero Vigilante ha evidenziato che le esigenze di riorganizzazione dell'Ente avrebbero potuto essere ovviate con una revisione della pianta organica che avrebbe permesso l'avvio degli esodi incentivati.

In attesa di tale modifica l'incentivazione, a parere del Ministero Vigilante, può essere limitata al solo personale in esubero.

Con delibera del 31 maggio 2011 è stato approvato il riassetto organizzativo e la nuova dotazione organica da 214 unità a 208 unità, unificata la categoria di operai ed impiegati, mantenuti i criteri di incentivazione alle dimissioni volontarie per n. 15 unità e disposta l'assunzione di personale in possesso di specifiche professionalità da inserire nelle posizioni vacanti della dotazione organica.

Con nota del Ministero Vigilante del 20-06-2011 è stata approvata la delibera del Comitato portuale del marzo 2011 con la quale veniva rideterminato l'assetto riorganizzativo dell'Ente richiamando la necessità di proseguire nell'azione di riorganizzazione attraverso una riduzione del numero dei dirigenti e dei quadri. Veniva segnalata la necessità di una cessazione di tutte le posizioni di lavoro a termine e di accorpamento delle strutture prive di risorse umane ed infine di dotare l'Ente di uno strumento di valutazione dei dirigenti.

Con la delibera del Comitato portuale del 28-02-2012 è stata deliberata la nuova dotazione organica dell'Ente in 208 unità, approvata dal Ministero Vigilante con la nota del 09-03-2012.

Al 31 dicembre 2009 risultavano in servizio 220 unità di personale (escluso il Segretario Generale) di cui 200 a tempo indeterminato, 7 unità con contratto a tempo determinato, una unità in distacco e 12 unità in esubero.

Al 31 dicembre 2010 risultavano in servizio 218 unità di personale (escluso il Segretario Generale) di cui 198 a tempo indeterminato 10 unità con contratto a tempo determinato, una unità in distacco e n. 9 unità in esubero.

Anche nell'esercizio in esame è stato utilizzato personale con contratto di somministrazione (ex D.Lgs n. 276/2003) .Alcune unità di personale sono state poste in posizione di distacco con costi a carico dell'Ente distaccatario così come indicato tra i recuperi di spesa delle partite in entrata. Si registrano n. 6 cessazioni dal servizio per effetto dell'incentivazione all'esodo.

Al 31 dicembre 2011 risultano in servizio 217 unità di personale (escluso il Segretario Generale) di cui 193 a tempo indeterminato, 9 unità con contratto a tempo determinato e n. 15 unità in posizione ad esaurimento.

Nel corso dell'esercizio si è data attuazione al superamento della distinzione tra le categorie di operai ed impiegati per n. 24 dipendenti, come stabilito con la delibera del Comitato portuale del 31/05/2011, approvata dal Ministero vigilante in data 20-06-2011.

Sul piano delle risorse impiegate si registrano 11 cessazioni dal servizio di cui n. 4 per l'incentivazione all'esodo con contestuale inserimento nella dotazione organica di n. 9 nuove risorse impiegate con contratto a tempo determinato ed un Direttore.

Da notizie acquisite presso l'Ente si evidenzia che nel triennio 2009-2011 il personale con contratto di somministrazione ammonta a n. 28 unità e quello distaccato a n. 4 unità. Attualmente non vi sono contratti di somministrazione e personale distaccato presso altri Enti.

Il costo del personale distaccato viene recuperato in entrata nel Cap E1.1310 (recuperi e rimborsi).

Nel prospetto che segue sono riportati i dati relativi alla composizione della pianta organica nel triennio in esame e quelli del personale in servizio negli esercizi in esame.

Tabella n. 2

| | Deliberazione del 14-07-2004 | in servizio al 31-12-2009 | in servizio al 31-12-2010 | in servizio al 31-12-2011 |
|---------------|---------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Dirigenti* | 16 | 12 | 13 | 10 |
| Quadri | 63 | 59 | 63 | 62 |
| Impiegati | 101 | 121 | 118 | 145 |
| Operai | 34 | 27 | 24 | 0 |
| TOTALE | 214 | 220 | 218 | 217 |

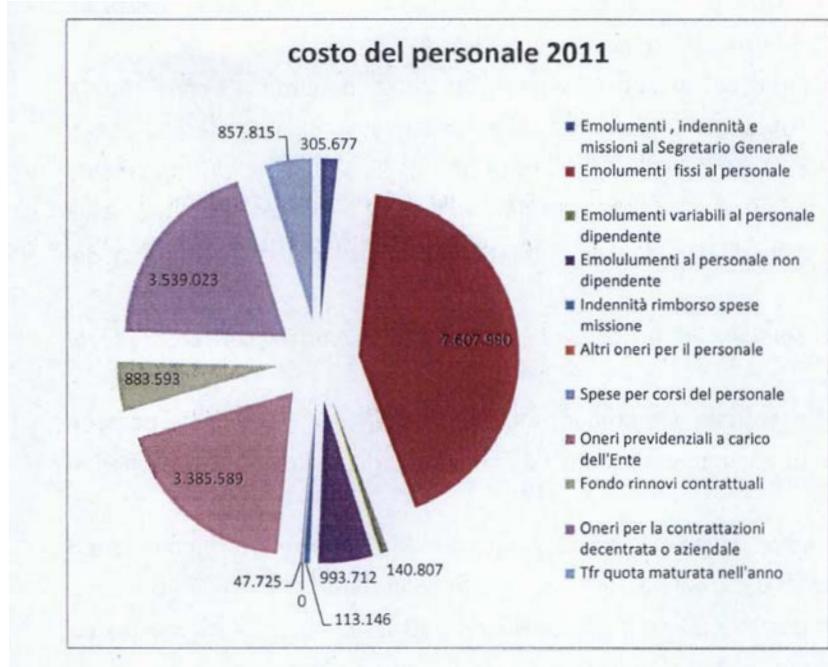
3.2 Costo del personale

Nel prospetto che segue è indicato, per ciascuno degli esercizi considerati, il costo complessivo del personale, compresa la quota accantonata per il T.F.R. nell'importo risultante dal conto economico.

Tabella n. 3

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Emolumenti, indennità e missioni al Segretario Generale | 203.603 | 284.390 | 297.603 | 305.677 |
| Emolumenti fissi al personale | 8.123.279 | 8.128.200 | 8.036.795 | 7.607.990 |
| Emolumenti variabili al personale dipendente | 138.829 | 165.929 | 164.557 | 140.807 |
| Emolumenti al personale non dipendente | 166.033 | 788.879 | 1.003.047 | 993.712 |
| Indennità rimborso spese missione | 145.877 | 135.737 | 117.124 | 113.146 |
| Altri oneri per il personale | - | 0 | 0 | 0 |
| Spese per corsi del personale | 46.879 | 96.045 | 103.684 | 47.725 |
| Oneri previdenziali a carico dell'Ente | 3.105.580 | 3.095.897 | 3.478.049 | 3.385.589 |
| Fondo rinnovi contrattuali | 137.845 | 364.252 | 670.264 | 883.593 |
| Oneri per la contrattazioni decentrata o aziendale | 3.196.935 | 3.349.906 | 3.501.867 | 3.539.023 |
| Tfr quota maturata nell'anno | 798.034 | 822.276 | 853.199 | 857.815 |
| Totale | 16.062.894 | 17.231.511 | 18.226.189 | 17.875.077 |
| TFR | 1.098.804 | 1.012.870 | 1.241.913 | 1.274.814 |
| Totale generale | 17.161.698 | 18.244.381 | 19.468.102 | 19.149.891 |

Grafico n. 1



Nel 2009 il costo totale del personale pari ad euro 18.244.381 mostra un incremento rispetto al precedente esercizio del 6,31%.

Le voci di maggiore incremento percentuale sono costituite dagli emolumenti al Segretario generale (39,68%) dagli emolumenti al personale non dipendente, (375,13) e dal Fondo rinnovi contrattuali (164,25%). I dati complessivi evidenziano un incremento della spesa impegnata dovuto principalmente all'utilizzo da parte dell'Ente del personale con contratto di somministrazione, motivato dall'Autorità portuale con la necessità di far fronte alla fase emergenziale. L'aumento del fondo per rinnovo contrattuale è ascrivibile al rinnovo del CCNL nonché al maggiore onere derivante dalla contrattazione di secondo livello.

Il costo medio unitario, calcolato includendo il Segretario generale ed escludendo la unità di personale in distacco, è pari ad euro 82.929.