

PASSIVITA'	2010	2011	var%	2012	var%
PATRIMONIO NETTO					
I Fondo di dotazione					
II Riserve obbligatorie e derivanti da leggi					
III Altre riserve distintamente indicate riserve facoltative riserve da arrotondamento					
VIII Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	23.310.417	33.893.091	45,40	40.391.843	19,17
IV Avanzi (disavanzi)economici di esercizio	10.582.674	6.498.752	-38,59	10.529.097	62,02
TOTALE PATRIMONIO NETTO	33.893.091	40.391.843	19,17	50.920.940	26,07
CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE					
1)Contributi a destinazione vincolata	8.168.036	5.437.160	-33,43	9.839.447	80,97
Totale	8.068.036,0	5.437.160	-32,61	9.839.447	80,97
FONDI PER RISCHI ED ONERI					
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI	-				
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	8.161.054	7.098.576	13,02	5.617.007	-20,87
TOTALE TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	8.161.054	7.098.576	-13,02	5.617.007	-20,87
RESIDUI PASSIVI (con separata indicazione degli importi esigibili oltre l'esercizio)					
2)verso banche					
5)debiti verso fornitori	102.517.519	95.102.491	-7,23	73.997.856	-22,19
7)Verso imprese controllate, collegate e controllanti	327.013	1.633.696	399,58	3.186.005	95,02
8)debiti tributari	389.791	398.842	2,32	385.717	-3,29
9)debiti verso istituti di prev e sicurezza sociale	436.210	403.958	-7,39	317.869	-21,31
11)debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	-				
12)debiti diversi	1.144.756	2.914.369	154,58	1.067.247	-63,38
13)Debiti verso il personale	155.392	366.496	135,85	53.340	-85,45
14)Dediti verso il personale per ferie non fruito	271.774	247.671	-8,87	216.351	-12,65
TOTALE RESIDUI PASSIVI	105.242.455	101.067.523	-3,97	79.224.385	-21,61
RATEI E RISCOINTI					
2)Risconti passivi	14.044.682	14.639.366	4,23	15.680.409	7,11
TOTALE RATEI E RISCOINTI	14.044.682	14.639.366	4,23	15.680.409	7,11
TOTALE PASSIVO E NETTO	169.509.318	168.634.468	-0,52	161.282.188	-4,36
Conti d'ordine	499.875.961	532.813.622	6,59	555.809.909	4,32

L'esercizio 2011, che chiude con un patrimonio netto pari ad euro 40.391.843, mostra un incremento rispetto al precedente esercizio del 19,17%; l'incremento, la cui entità è pari a quella dell'avanzo economico registrato nell'esercizio, è dovuto, principalmente, decremento del totale delle Passività del 5,43% a fronte delle Attività che rimangono sostanzialmente invariate.

ATTIVITA' 2011

La voce più rilevante che incide sul totale delle attività per il 69,17% è rappresentata dai Residui attivi pari ad euro 117.257.567 che corrispondono al totale dei primi tre titoli del rendiconto finanziario dedotto l'importo del fondo svalutazione.

L'importo del fondo svalutazione crediti pari ad euro 1.600.746 è determinato, come per il precedente esercizio, dalla parte dei crediti oggetto di contenzioso legale e di procedure concorsuali.

Le rimanenze pari ad euro 50.886 sono costituite dalle giacenze economiche al 31-12-2010.

Le disponibilità liquide che ammontano ad euro 15.144.893 corrispondono alla giacenza al 31-12-2010 sul conto fruttifero acceso presso l'Istituto cassiere e sul conto di tesoreria acceso presso la Banca d'Italia.

L'Ente ha fornito chiarimenti in ordine alla composizione dei residui attivi (euro 117.257.567). Essi corrispondono al totale dei primi tre titoli del rendiconto finanziario (euro 118.858.313) a fine esercizio dedotto il fondo svalutazione crediti che al 31 dicembre 2010 ammonta ad euro 1.600.746, più le fatture da emettere verso le imprese controllate e collegate pari ad euro 672.861. I residui sono riclassificati in base alla tipologia del credito esposto nello stato patrimoniale.

PASSIVITA' 2011

Tra le Passività, pari ad euro 168.634.468, le voci più rilevanti sono costituite dai residui passivi pari ad euro 101.067.523 che risultano in diminuzione rispetto al precedente esercizio del 3,97% e che hanno sul totale del passivo e del netto una incidenza percentuale del 59,44% e dai ratei e risconti passivi che mostrano rispetto al 2010 un incremento del 4,23% ed hanno una incidenza percentuale dell' 8,69%.

I residui passivi corrispondono al totale dei primi tre titoli del rendiconto finanziario a fine esercizio dedotta la posta dei Debiti verso il personale per ferie non fruite (euro 247.671).L'ulteriore differenza rispetto all'importo dei residui passivi del rendiconto finanziario è pari all'importo relativo alle Opere da realizzare (26.965.022), rilevabile nei Conti d'ordine; tale posta si riferisce alle immobilizzazioni in corso di realizzazione ed il cui completamento avverrà negli esercizi successivi. I residui sono riclassificati in base alla tipologia del credito esposto nello stato patrimoniale

I Risconti passivi pari ad euro 14.639.366 corrispondono al valore degli addebiti emessi nel 2011 per canoni demaniali di competenza del 2012.

ATTIVITA' 2012

Come per i precedenti esercizi la voce più rilevante delle che incide sul totale delle Attività, per il 63,20%, è rappresentata dai residui attivi pari ad euro 101.934.343 che corrispondono al totale dei primi tre titoli delle entrate dedotto il fondo svalutazione crediti pari ad euro 3.600.163.I residui derivanti dai capitoli di entrata del bilancio finanziario sono riclassificati in base alla tipologia del credito esposto nello stato patrimoniale.

IL totale delle Immobilizzazioni pari a 41.611.135 mostra un incremento rispetto all'esercizio 2011 del 14,82%.L'Aumento delle immobilizzazioni materiali ed è dovuto principalmente ai seguenti investimenti: riqualificazione delle aree portuali, intervento di ammodernamento della rete wi-fi nella zona delle rive, manutenzione straordinaria della tratta ferroviaria molo 1 del P.F.N.

Le rimanenze pari ad euro 49.935 sono costituite dalle giacenze economiche al 31-12-2011.

Le disponibilità liquide che ammontano ad euro 17.687.315 corrispondono alla giacenza al 31-12-2009 sul conto fruttifero acceso presso l'Istituto cassiere e sul conto di tesoreria acceso presso la Banca d'Italia.

L'esercizio 2012, che chiude con un patrimonio netto pari ad euro 50.920.940, mostra un ulteriore incremento rispetto al precedente esercizio del 26,07%; l'incremento, la cui entità è pari a quella dell'avanzo economico registrato

nell'esercizio, è dovuto, principalmente, maggior decremento del totale delle Passività (-13,94%) rispetto a quello delle Attività (-4,36%).

PASSIVITA' 2012

Tra le passività pari ad euro 161.282.188 in diminuzione rispetto al precedente esercizio del 13,94%, le voci più rilevanti sono costituite, come per il precedente esercizio, dai Residui passivi pari ad euro 79.224.385 che risultano in diminuzione rispetto al precedente esercizio del 21,61%, nonché i contributi in conto capitale, pari ad euro 9.839.447 che mostrano rispetto al 2011 un incremento rilevante dell'80,97%.

I Residui passivi ed i Contributi in conto capitale hanno una incidenza sul passivo rispettivamente del 49,12% e del 61,82%.

L'Ente ha fornito chiarimenti in ordine alla composizione dei residui passivi che corrispondono al totale dei primi tre titoli del bilancio finanziario. La differenza tra i residui passivi dello stato patrimoniale e quelli del rendiconto finanziario è relativa alle Opere da realizzare (euro 30.567.079), voce collocata tra i Conti d'ordine e si riferisce alle immobilizzazioni in corso di realizzo il cui completamento avverrà negli esercizi successivi. Nello stato patrimoniale, la posta dei debiti verso il personale per ferie non fruito (euro 216.351) non è compresa nel rendiconto finanziario; trattasi di un fondo pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti monetizzando i giorni di ferie non goduti.

I Risconti passivi pari ad euro 15.680.409, come per l'esercizio 2009, corrispondono al valore degli addebiti emessi nel 2012 per canoni demaniali di competenza del 2013.

7.6 Le Partecipazioni societarie

Nel prospetto che segue sono riportati i valori delle quote di partecipazione societarie detenute dall'Autorità portuale di Trieste al 31-12-2012.

Tab. n. 21

Società	% part. al 31.12.2012	Valore bil.al 31.12.2012
Alpe Adria spa	33,33	45.740
Terminal Intermodale Trieste FernettiT.N.T.	6,0075	436.249
Porto di Trieste servizi s.p.a	100	2.118.027
Adriafer s.r.l.	100	31.748
Fiera Trieste spa*	0,47	6.702
Fondazione "Istituto di cultura marittima s.p.a	100	150.000
Trieste Terminal Passeggeri SPA	40	681.940
Totali		3.470.406

* in liquidazione

Nei precedenti referti la Corte, nel riferire al Parlamento il risultato del controllo effettuato sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Trieste, aveva già avuto modo di rilevare che l'Autorità deteneva partecipazioni al capitale di alcune società operanti prevalentemente nel settore dei trasporti. Per alcune la partecipazione era totalitaria.

In proposito, era stato rilevato che la costituzione di nuove società e la partecipazione al capitale di società già esistenti deve avere come unico scopo quello indicato negli artt. 6, comma 6, e 23, comma 5, della legge n. 84/1994, evitando che i nuovi soggetti possano in qualche modo entrare in concorrenza con l'iniziativa privata nello svolgimento delle attività portuali. Infatti eventuali interferenze dell'Autorità, tramite società controllate, nello svolgimento di attività non direttamente collegate ai compiti di istituto, oltre al rischio di contenziosi che rallenterebbe il normale esercizio dei poteri dell'Autorità stessa, ostacolando il perseguimento del principale obiettivo posto dal legislatore del 1994, che è quello della netta separazione tra i compiti delle Autorità portuali, enti pubblici non economici, e le iniziative riservate alla libera concorrenza.

Anche il Collegio dei revisori, rilevato il permanere di numerose partecipazioni societarie, aveva sollecitato l'Ente ad un'approfondita ricognizione finalizzata a verificarne la compatibilità con le disposizioni vigenti e, se del caso, avviare le opportune procedure di cessione totale o parziale³.

Con deliberazione del Comitato portuale n. 14/2010 del 30 novembre 2010 era stata mantenuta la partecipazione nella società Alpe Adria Spa e Terminal Intermodale di Trieste-Ferretti Spa e dismessa la partecipazione nella società Autovie Venete Spa, BIC-Sviluppo Italia Friuli Venezia Giulia Spa e TCD - Trieste Città Digitale S.r.l..

³ Cfr. cap. 1,

Quanto alla partecipazione nella Fiera di Trieste Spa la stessa è stata mantenuta, fino alla naturale conclusione della procedura di liquidazione della società.

Alla fine del 2012 si è conclusa con la cessione delle quote di TCD – Trieste Città Digitale S.r.l., la dismissione delle partecipazioni dell’Autorità portuale in società non strettamente necessarie al perseguimento dei fini istituzionali dell’Ente. Nel 2012 è stato esercitato il diritto di recesso ai sensi dell’art 9 dello Statuto della società.

Alla fine del 2011 era stata, altresì, avviata una procedura ad evidenza pubblica per la cessione delle quote di Autovie Venete Spa e BIC-INCUBATORI FVG Spa; essendo andata deserta la gara i pacchetti azionari venivano ceduti nel corso del 2011 con la procedura negoziale.

Al termine del 2012 l’Autorità portuale continua a detenere l’intero capitale dell’Adriafer Spa concessionaria del servizio di interesse generale delle manovre ferroviarie in ambito portuale e della Porto di Trieste Servizi S.p.a che gestisce la fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi in genere non rientranti nell’ambito del settore passeggeri

Nel precedente referto si è dato conto delle vicende relative alla società Adriafer S.r.l. che con la delibera del Comitato portuale n. 26 del 4 marzo 2011 ‘è stata posta in liquidazione necessitata; con la delibera medesima, in ragione della natura e della necessità del servizio di interesse generale delle manovre ferroviarie sino ad una diversa riorganizzazione del servizio stesso, si è stabilita la prosecuzione dell’attività da parte di Adriafer e l’impegno del socio unico a garantire la copertura dei costi non coperti da altri introiti,.

Il Comitato portuale con la delibera n 6 del 3-05-2012 ha revocato lo stato di liquidazione essendosi normalizzata la situazione societaria. Infatti il bilancio 2011 ha chiuso in pareggio e la bozza del bilancio 2012 ha evidenziato un utile di 200 milioni da euro destinato alla manutenzione e riqualificazione dei locomotori.

Con la convenzione quadro del 25 aprile del 2009 erano stati individuati i servizi affidati in gestione alla società per 15 anni ed, inoltre, previsto il trasferimento in distacco ex art 23 della L. n 84/1994 del personale dipendente della Autorità portuale garantendo agli stessi l’applicazione del CCNL dei lavoratori dei porti.

Era stato, inoltre previsto un programma per la cessione delle quote azionarie dopo la fase per il completamento dell’organizzazione societaria ed il consolidamento della stessa, che costituiscono le condizioni imprescindibili per porre sul mercato le quote maggioritarie del capitale sociale.

I bilanci 2011 2012 della società hanno evidenziato un utile di esercizio.

Nella nota integrativa del consuntivo 2013 l'Autorità ha evidenziato che nel corso del 2013 darà inizio alla cessione della maggioranza del capitale sociale.

Allo stato attuale è in fase conclusiva la redazione dei piani industriali pluriennali da parte delle due società. Tale strumento risulta indispensabile per poter individuare il valore delle partecipazioni ed iniziare la procedura ad evidenza pubblica per l'alienazione della maggioranza del capitale. Si stanno predisponendo, nel frattempo, gli atti per indire una gara per l'individuazione dell'advisor che supporterà la procedura. Il Comitato Portuale nell'ultima riunione del 31 ottobre u.s. ha deciso di essere portato a conoscenza dei piani industriali, prima di deliberare in merito.

Il servizio di vigilanza nelle aree portuali comuni del porto di Trieste è svolto dal raggruppamento temporaneo costituito tra la Società Sorveglianza Diurna e la Notturna Soc. Coop. di Trieste, impresa mandataria capogruppo e le mandanti Stabilimento Triestino di Sorveglianza e Chiusura s.r.l., VCT Vigilanza Soc. Coop., Istituto di Vigilanza Tergesta s.r.l., risultato aggiudicatario della gara europea la cui procedura era stata avviata con bando del 17-6-2009.

L'appalto ha avuto inizio, per la durata di un anno il 14 febbraio 2010, ed è stato affidato nuovamente alla scadenza al medesimo raggruppamento temporaneo in data 15/12/2011, in quanto il bando di gara aveva previsto la facoltà da parte dell'Autorità portuale di ripetizione del servizio per un massimo di ulteriori due annualità ai sensi dell'art. 57, comma 5, lettera b) del D.Lgs.n. 163/2006.

Nel corso di 2012 è stata richiesta la seconda ripetizione del servizio e, nel contempo sono state avviate le procedure necessarie all'esecuzione di una nuova gara in quanto per le annualità successivamente non era più possibile ricorrere ad ulteriori ripetizioni.

Con bando di data 5 aprile 2013 è stata avviata la gara, mediante procedura aperta con il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, per l'affidamento del "servizio di vigilanza delle aree portuali comuni - esecuzione del Piano di sicurezza del porto di Trieste" per la durata di un anno, con facoltà per l'Autorità Portuale di ripetere il servizio fino ad un massimo di due annualità successive, ai sensi dell'art. 57 del decreto Legislativo n. 163/2006 e successive modificazioni.

Con deliberazione del 28 giugno 2013 è stata approvata l'aggiudicazione definitiva del servizio, che ha preso avvio a decorrere dal 1° luglio 2013.

Come evidenziato nel precedente referto, l'Autorità portuale nel settembre 2009 ha costituito una fondazione denominata "Istituto di cultura marittimo portuale di Trieste" il cui patrimonio iniziale è pari ad euro 150.000, le cui finalità istituzionali

sono quelle di valorizzare i beni culturali e svolgere le iniziative di cultura e formazione professionale nel settore marittimo. L'Autorità portuale continua a detenere l'intero pacchetto azionario della società.

La Corte ribadisce che la costituzione di fondazioni, peraltro non inconsueta per le Autorità portuali, avrebbe potuto indirizzare risorse significative nella fase di costituzione ed in quella di gestione, in concorrenza con altri interventi delle stesse Autorità portuali.

Si reitera l'invito all'Amministrazione vigilante a valutare l'opportunità di attivarsi al fine di costituire un quadro di riferimento amministrativo-legislativo, come si è peraltro definito per le società strumentali, idoneo a regolamentare il fenomeno.

8. Considerazioni conclusive

Malgrado il persistere della crisi economica mondiale e la conseguente contrazione dei traffici il porto di Trieste registra, negli anni 2011/2012, un sviluppo, seppure modesto dei traffici di merci (3,5%), un più significativo incremento dei containers (circa il 40%) e, nel 2012, in controtendenza rispetto al 2011, un forte aumento del traffico passeggeri. Questi positivi risultati, in un contesto depresso dei traffici, confermano l'ambizione dell'Autorità portuale di affermare sempre più Trieste quale porto principale dell'Adriatico e punto di riferimento degli scambi verso l'Europa centrale in concorrenza con la portualità confinante.

Gli eventi più rilevanti che hanno caratterizzato la gestione negli anni 2011 e 2012 possono così sintetizzarsi:

L'Autorità ha dato seguito alla procedura VIA necessaria per all'aggiornamento del Piano regolatore portuale, documento di razionalizzazione e programmazione dell'attività amministrativa e atto di pianificazione fondamentale delle opere necessarie per l'adeguamento funzionale del porto, piano che seppure con costanti aggiornamenti risale al 1957.

Nell'ottobre del 2011 il Comitato Portuale ha approvato il nuovo piano operativo triennale ed il connesso Il Piano triennale delle opere ulteriore documento di programmazione delle opere che vede, negli anni di 2011-2013 dotazioni finanziarie di assoluto rilievo pari a 287,58 ml. di euro.

Il Comitato in data 10.10.2011 approvato il nuovo "regolamento concessioni e canoni demaniali" che prevede nuovi criteri di quantificazione dei canoni relativi alle concessioni di aree e delle relative pertinenze.

Il Collegio dei revisori nella relazione al consuntivo 2011 e, più approfonditamente nella relazione al consuntivo 2012, ha ribadito le osservazioni contenute nel verbale n 6/2012 circa il superamento di una unità con qualifica dirigenziale rispetto al numero previsto nella vigente pianta organica.

La gestione del demanio è fattore di rilievo per il contributo che queste forniscono alle entrate delle Autorità portuali. Nei due anni in esame i ricavi da canoni concessori hanno raggiunto una quota pari al 41,13% nel 2011 e del 40,33% nel 2012 sul totale delle entrate correnti anche se è necessario osservare come il Collegio dei revisori ha rilevato una significativa esposizione creditoria relativa alla riscossione dei canoni concessori pregressi che forma oggetto di contenzioso innanzi all'Autorità Giudiziaria amministrativa e civile.

Il prospetto che segue dà una rappresentazione sintetica dei saldi contabili dei conti consuntivi finanziari, economici e patrimoniali più significativi relativamente agli anni 2011,2012 per rapporto all'anno 2010.

	2010	2011	2012
Avanzo/disavanzo finanziario	7.298.751	-11.888.541	6.160.869
Saldo di parte corrente	15.094.113	10.669.804	13.777.312
Saldo di parte capitale	-7.795.362	-22.558.345	-7.616.443
Avanzo di amministrazione	20.222.547	8.047.301	13.646.170
Avanzo economico	10.582.674	6.498.752	10.529.097
Patrimonio netto	33.863.091	40.391.843	50.920.940

Nel 2011 sotto il profilo finanziario, si registra un disavanzo pari ad euro 11.888.541 (a fronte dell'avanzo finanziario 2010 di euro 7.298.751), determinato da un consistente saldo positivo di parte corrente (euro 10.669.804) al quale si contrappone un saldo negativo di euro 22.558.345 in conto capitale in marcato incremento rispetto al precedente esercizio.

Di contro nel 2012 si registra un avanzo finanziario, pari ad euro 6.160.869, che è determinato da un saldo positivo di parte corrente in crescita rispetto all'esercizio 2011 (euro 13.777.312) al quale si contrappone un saldo negativo in conto capitale, in evidente diminuzione (euro 7.616.443) rispetto all'omologo dato del 2011.

L'avanzo di amministrazione, che nel 2011 è di euro 8.047.301 mostra un decremento rispetto al 2010 del 60,20%, mentre nel 2012 si registra un incremento del 69,57%.

Un aspetto di rilievo è rappresentato dall'ammontare dei residui attivi e passivi.

La maggior parte dei residui attivi e passivi in entrambi gli esercizi afferisce alla parte capitale, rappresentando nel 2011 il 75,39% ed il 93,70% del complesso dei residui e nel 2012 il 68,73% ed il 95,52% del totale dei residui stessi.

Nel corso del 2011-2012 sono stati eliminati residui attivi rispettivamente per migliaia di euro 921.787 e 981.407, nonché residui passivi per migliaia di euro 635.082 e 419.407.

Le variazioni dei residui passivi nel 2011 e nel 2012 afferiscono ad insussistenze di poste passive residuali risalenti ai passati esercizi.

Nel 2011-2012 l'avanzo economico mostra una diminuzione nel 2011, passando

ad euro 6.498.752 (ammontava ad 10.582.674 nel 2010) ed un nuovo incremento nel 2012 in cui ammonta ad euro 10.529.097.

La spesa per il personale è in modesta flessione mentre il costo medio unitario è aumentato del 25,4% passando, nel periodo, da 87584 a 109.514.

Il rapporto tra il numero dei dirigenti e quello dei dipendenti è pari a 18,00 nel 2011 e a 13,87 nel 2012, mostra nel triennio un trend in diminuzione (era pari ad 23,14 nel 2010). Il Collegio dei revisori, pur non comportando la situazione de qua alcun aggravio di spesa, ha ribadito la necessità di ricondurre l'organico dirigenziale nei termini della pianta organica vigente o, in alternativa di attivarsi per un allargamento della medesima qualora non si verificasse la fuoriuscita di un altro dirigente.

L'avanzo economico si riflette positivamente sull'ammontare del patrimonio netto, che si incrementa nei due esercizi considerati, portandosi nel 2011 ad euro 40.391.843 (da euro 33.863.091 del 2010) e nel 2012 ad euro 50.920.940.

Nei precedenti referti la Corte, nel riferire al Parlamento il risultato del controllo effettuato sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Trieste, aveva già avuto modo di rilevare che l'Autorità deteneva partecipazioni al capitale di alcune società operanti prevalentemente nel settore dei trasporti sollecitando l'adeguamento alla disciplina contenuta negli art. 6, comma 6, e 23, comma 5, della legge n. 84/1994.

Anche il Collegio dei revisori, ha sollecitato l'Ente ad un'approfondita ricognizione finalizzata a verificarne la compatibilità con le disposizioni vigenti e, se del caso, avviare le opportune procedure di cessione totale e parziale.

Alla fine del 2011 ha avviato altresì una procedura ad evidenza pubblica per la cessione delle quote di Autovie Venete Spa e BIC-INCUBATORI FVG Spa; essendo andata deserta la gara i pacchetti azionari venivano ceduti nel corso del 2011 con la procedura negoziale.

Alla fine del 2012 si è conclusa con la cessione delle quote di TCD – Trieste Città Digitale S.r.l., la dismissione delle partecipazioni dell'Autorità portuale in società non strettamente necessarie al perseguimento dei fini istituzionali dell'Ente. Nel 2012 è stato esercitato il diritto di recesso ai sensi dell'art 9 dello Statuto della società.

Come evidenziato nel precedente referto, l'Autorità portuale nel settembre 2009 ha costituito una fondazione denominata "Istituto di cultura marittimo portuale di Trieste" il cui patrimonio iniziale è pari ad euro 150.000, le cui finalità istituzionali sono quelle di valorizzare i beni culturali e svolgere le iniziative di cultura e formazione professionale nel settore marittimo. L'Autorità portuale continua a detenere l'intero pacchetto azionario della società.

La Corte aveva evidenziato che la costituzione di fondazioni, peraltro non inconsueta per le Autorità portuali, avrebbe potuto indirizzare risorse significative nella fase di costituzione ed in quella di gestione, in concorrenza con altri interventi delle stesse Autorità portuali.

Nel precedente referto si invitava, pertanto, l'Amministrazione vigilante a valutare l'opportunità di attivarsi al fine di costituire un quadro di riferimento amministrativo- legislativo, come si è peraltro definito per le società strumentali, idoneo a regolamentare il fenomeno.

Nel 2013 l'Autorità portuale ha previsto l'alienazione delle azioni delle società operative del Porto Servizi Spa e Adriafer S.r.l..

L'Ente ha allegato ai consuntivi 2011-2012 le tabelle relative al rispetto dei limiti di spesa previsti ex lege, nonché l'elenco delle consulenze al 31 dicembre di ciascun esercizio.



APPENDICE

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.

Permangono per il triennio 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. 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 D.L. 78/2010).

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.

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. 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.

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

individuare 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 ritenuto 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.

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.

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. 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