

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 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.

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 *transshipment*;
- 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 di 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 tras-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 di 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 importazioni 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 legge 134/2012). 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 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 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'art.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 (co. 2) che, con decreto interministeriale, è ripartito attribuendo a ciascun porto una somma corrispondente all'80 per cento del gettito 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 compartecipazione 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 nazionale 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 244/2007. 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'art.13 co. 12 della legge n. 67/1988.

In base all'art 15 ai fini dell'attuazione delle revoche dei fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali di cui all'art.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, 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 art.2, comma 2-novies, con priorità 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.

E' utile rammentare la sopravvenuta disposizione, contenuta nel d.l. 95/2012, convertito nella legge 135/2012, il quale, all'art. 8, comma 3, prevede ulteriori 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.

La normativa riguardante le riduzioni delle dotazioni organiche delle pubbliche amministrazioni, da ultimo disciplinata dall'articolo 2, comma 1 del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è stata ritenuta, con dPCM 22 gennaio 2013 (in G.U. n. 87 del 13 aprile 2013), non direttamente applicabile alle Autorità Portuali, in quanto riferibile alle dotazioni organiche di personale rientrante nella disciplina del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Ciò in quanto, secondo il dPCM, "la legge 28 gennaio 1994, n. 84, in tema di riordino della legislazione in materia portuale, detta una disciplina speciale per le Autorità Portuali prevedendo: a) all'articolo 6, comma 2, che a tali enti pubblici non economici non si applicano sia le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni, sia le disposizioni di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni; b) all'articolo 10, comma 6, che il rapporto di lavoro del relativo personale delle autorità portuali è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile libro V - titolo I - capi II e III, titolo II - capo I, e dalle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa, specificando che il suddetto rapporto è regolato da appositi contratti collettivi nazionali di lavoro".

Rimane ferma, secondo il dPCM citato, anche per le Autorità Portuali, l'applicazione di misure di contenimento della spesa di personale a cui devono attenersi tutte le amministrazioni pubbliche.

Gli altri interventi normativi d'iniziativa governativa incidenti nel settore della portualità hanno riguardato soprattutto la liberalizzazione e la regolazione del settore trasporti e il miglioramento tra i porti e i poli logistici. La legge di stabilità per il 2013 (legge 24 dicembre 2012 n. 228) all'art. 1, comma 211, ha previsto che la società

UIRnet⁴, soggetto attuatore della cosiddetta "piattaforma logistica nazionale", al fine di garantire un più efficace coordinamento con le piattaforme ITS (intelligent network system) locali di proprietà o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche della società possa avere tra i propri soci anche le Autorità Portuali. Inoltre, tale piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale viene inserita all'interno del programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo n. 443 del 2001 (sul punto, vedasi anche il Decreto Interministeriale 01.02.2013 e, in particolare, l'art.6).

L'articolo 1, comma 388, della medesima legge ha da ultimo prorogato al 30 giugno 2013 la facoltà delle autorità portuali di variare le tasse portuali come adeguate dal decreto del Presidente della Repubblica 107 del 2009; successivamente il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 24 dicembre 2012, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 5 gennaio 2013 n. 4, recante «Adeguamento dell'ammontare delle tasse e dei diritti marittimi ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107» ha previsto aumenti delle aliquote relative alla tassa di ancoraggio e portuale derivanti dalla rivalutazione ventennale in base al costo della vita dei tributi portuali i cui importi erano fermi al 1993; in particolare, le suddette aliquote sono aumentate applicando su ciascuna di esse il 75 per cento del tasso di inflazione FOI accertato dall'ISTAT per il periodo dal 1° gennaio 1993 al 31 dicembre 2011, risultato pari al 59,3 per cento; pertanto la misura della tassa di ancoraggio delle navi e delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate aumenta dal 2013 del 29,4 per cento dal 2014 di un ulteriore 15 per cento.

Da ultimo, l'art. 22 del D.L. 69/2013, convertito nella legge 98/2013, ha introdotto la modifica della disciplina in materia di dragaggi – consentendo, ad esempio, la reimmissione nei siti idrici di provenienza, ovvero l'utilizzazione per il rifacimento degli arenili, anche dei materiali dei dragaggi che non presentino, come invece ora richiesto, caratteristiche analoghe al fondo naturale del sito di prelievo – nonché misure in materia di autonomia finanziaria delle autorità portuali, prevedendo: a) l'innalzamento da 70 milioni di euro annui a 90 milioni di euro annui del limite entro il quale le autorità portuali possono trattenere la percentuale dell'uno per cento dell'IVA riscossa nei porti; b) la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

⁴ UIRNet è il soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale, così come dettato dal Decreto Ministeriale del 20 giugno 2005 numero 18T del Ministero dei Trasporti e successiva Legge 24 marzo 2012, n. 27, Art. 61-bis, e recentemente ribadito da decreto -legge 95/2012, convertito nella legge 135/2012 decreto sulla Spending Review.

PAGINA BIANCA

APPENDICE STATISTICA

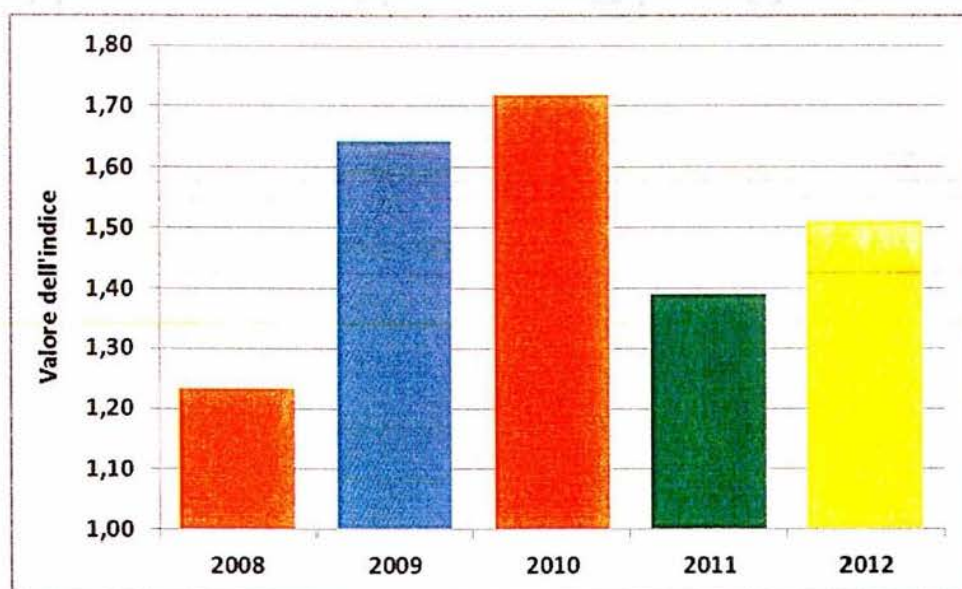
1) Indice di copertura finanziaria dei costi sui ricavi (Entrate correnti/Spese correnti)

L'indice si ottiene rapportando le entrate correnti con le spese correnti, entrambe desunte dal rendiconto finanziario. Quanto più il valore dell'indice è maggiore di uno, tanto più l'ente ha una gestione efficiente, con entrate correnti maggiori delle spese correnti.

Dal confronto tra il valore del 2012 e quello di inizio periodo (2008), che coincide col valore minimo della serie storica, si evidenzia che l'indice è aumentato passando da 1,23 a 1,51 (+22,76%) con un picco massimo di 1,72 raggiunto nel 2010. Ciò è imputabile a un differenziale nei tassi annui di crescita delle entrate correnti e delle relative spese: dal 2008 le prime sono aumentate a un tasso annuo del 6,98%, mentre le seconde si sono incrementate dell'1,76%⁵. Di seguito è riportata la tabella con la serie storica dell'indice di efficienza gestionale e il relativo grafico.

Tab. 1 - Indice per anno

2008	2009	2010	2011	2012
1,23	1,65	1,72	1,39	1,51



⁵ Calcolato con la media geometrica

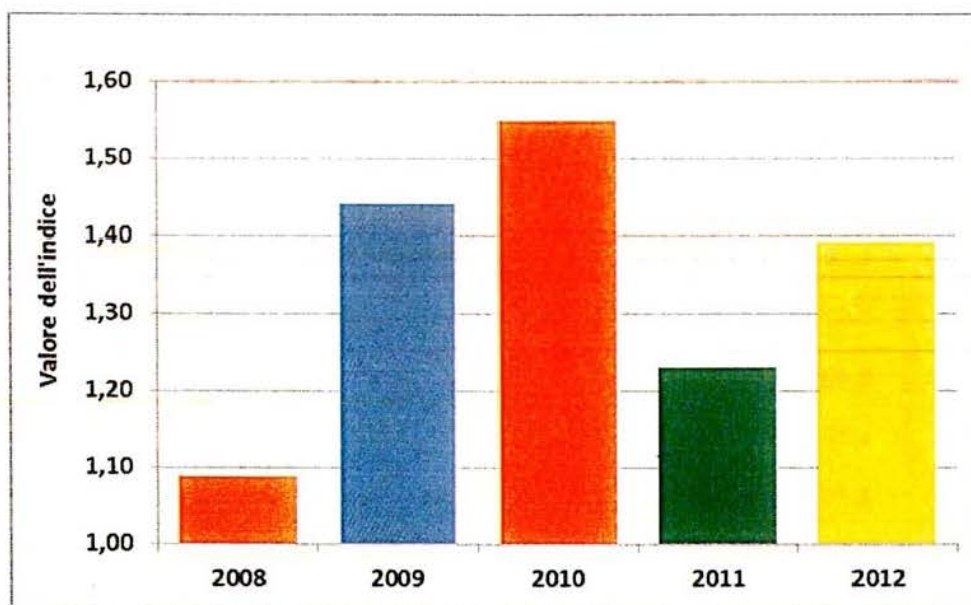
1 bis) Indice di copertura economica dei costi sui ricavi

L'indice si ottiene confrontando il valore della produzione, desunto dal conto economico, con quello dei costi della produzione. Se ne ricava un indice che, in termini di competenza economica, fornisce un quadro sintetico del risultato della gestione operativa dell'ente. Anche in questo caso, tanto più l'indice è maggiore di 1, tanto più l'ente utilizza al meglio le proprie risorse conseguendo una maggiore efficienza gestionale. Dal confronto tra i valori di inizio, anno in cui il valore dell'indice ha raggiunto il minimo (1,09) e fine quinquennio, il valore dell'indice è aumentato del 27,53% raggiungendo il suo massimo nel 2010 (1,55)

Di seguito si riporta la serie storica, dal 2008 al 2012, del valore di tale indice con allegato un grafico rappresentativo.

Tab. 2 - Indice per anno

2008	2009	2010	2011	2012
1,09	1,44	1,55	1,23	1,39

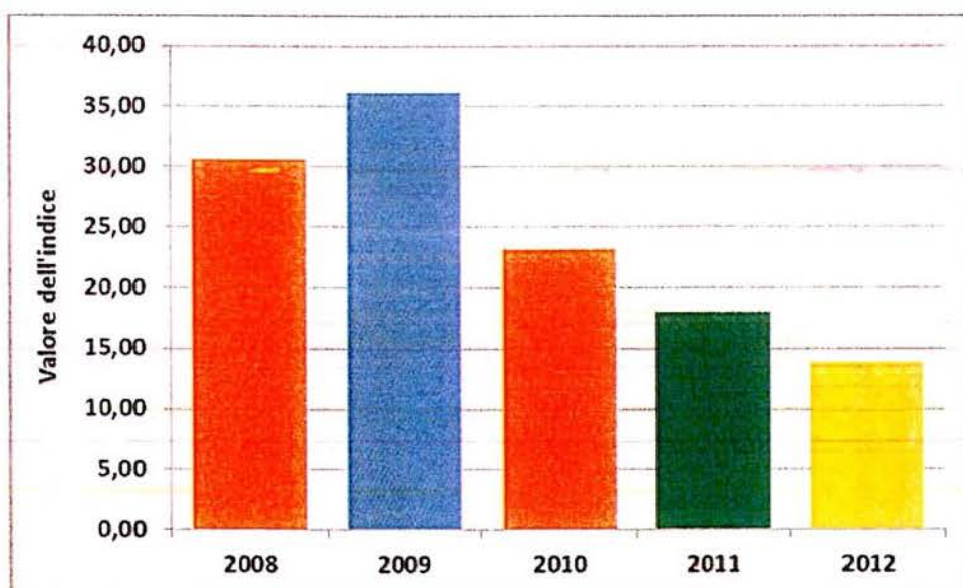


2) Rapporto dipendenti/dirigenti

Tab. 3 - Indice per anno

2008	2009	2010	2011	2012
30,67	36,20	23,14	18,00	13,88

Tale indice mostra il numero di dipendenti per ogni dirigente⁶. Un valore molto basso è indice di un'organizzazione con una struttura di dimensione ridotta. Nel caso di specie è aumentato, nel periodo considerato, il numero di dirigenti passati da 6 nel 2008 a 8 nel 2012 (+33,34%) e si è ridotto del 37,37% il numero dei dipendenti. Nel biennio 2011 -2012, pur essendovi la stessa consistenza numerica di dirigenti (8), il valore dell'indice, nel 2012, ha raggiunto il minimo (13,88) dell'intero periodo considerato, pari al 22,89% in meno rispetto al 2011.



⁶ Il calcolo del numero dei dipendenti è stato effettuato non considerando i dirigenti

3) Costo per il personale/Costi di produzione

Tab. 4 - Indice per anno

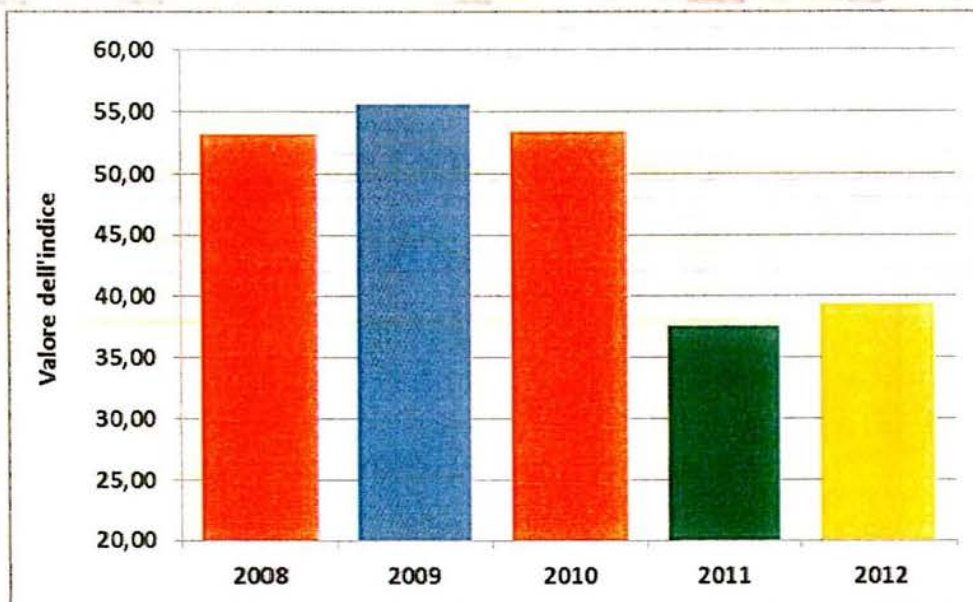
2008	2009	2010	2011	2012
53,22	55,63	53,39	37,64	39,42

Tale indice mostra l'incidenza dei costi sostenuti per il personale sul totale dei costi di produzione, desunti entrambi dal conto economico.

L'incidenza maggiore è avvenuta nel 2009, pari al 55,63%, anno dopo il quale i costi per il personale hanno avuto un trend in progressiva diminuzione fino a raggiungere il valore di 11,28 milioni di euro nel 2012.

Tale andamento è evidenziato anche dall'andamento dei costi totali di produzione, aumentati, dal 2009 al 2012 del 41,89% e successivamente diminuite, nel 2012 rispetto al 2011, del 5,40%.

Tale andamento riflette i diversi tassi annuali di crescita: il costo del personale è diminuito, dal 2008 al 2012, del 5,56% all'anno, mentre il costo di produzione è aumentato dell'1,80%.



4) Ricavi totali/ numero di dipendenti

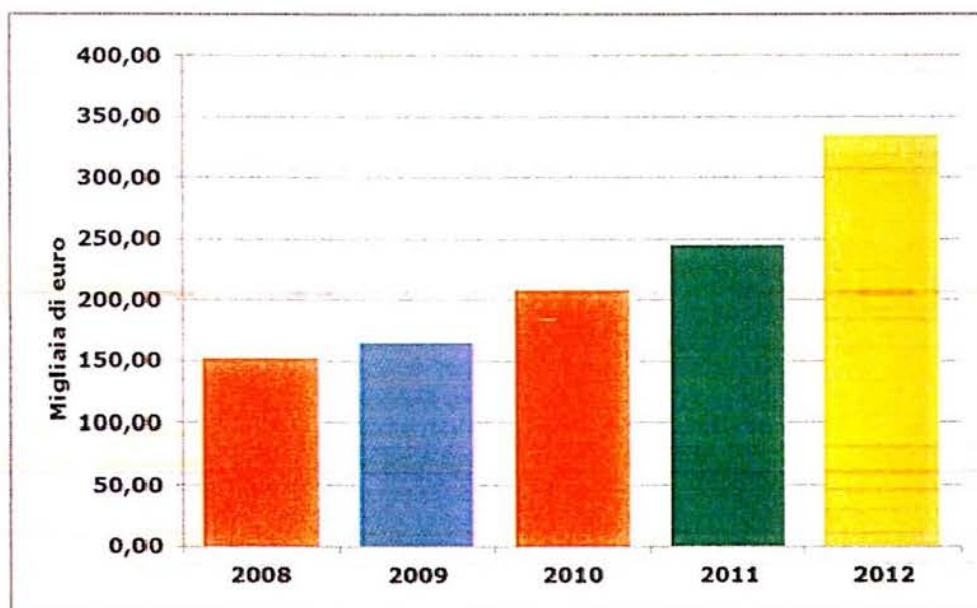
Tab. 5 - Indice per anno (in euro)

2008	2009	2010	2011	2012
152.584	165.279	208.359	244.778	334.748

Questo indice esprime la quota di ricavo "generata" per ogni lavoratore, inclusi i dirigenti.

L'indice mostra un progressivo aumento, quantificabile in 21,70% all'anno dal 2008 al 2012.

Tale consistente aumento di valore dell'indice trae origine dal forte incremento dei ricavi, derivanti soprattutto dalla stabilità dei contributi pubblici erogati accompagnata da una significativa ripresa del volume dei traffici⁷, ma anche dalla diminuzione del numero dei dipendenti.



⁷ Vedi relazione

*Tabella 6 - Dati economici e finanziari da cui sono stati estratti gli indici
al netto delle indennità erogate la personale cessato dal servizio*

	2008	2009	2010	2011	2012
Ricavi totali	28.991.039	30.741.822	35.212.656	37.206.246	39.834.956
Valore della produzione o Ricavi complessivi	28.991.039	30.741.822	35.212.656	37.206.246	39.834.956
Costi della produzione	26.643.893	21.319.983	22.742.933	30.251.402	28.617.689
Unità in servizio	190	186	169	152	119
Spese correnti	25.247.400	19.317.148	20.977.804	27.312.903	27.067.719
Entrate correnti	31.180.201	31.783.371	36.071.917	37.982.707	40.845.031
Costi per il personale	14.178.847	11.859.334	12.141.372	11.385.902	11.279.864
Dipendenti - dirigenti	184	181	162	144	111
Dipendenti	190	186	169	152	119
Dirigenti	6	5	7	8	8

PAGINA BIANCA