

produzione sono quelle che traggono i loro cespiti dalla tassazione tributaria (tassa di ancoraggio e tassa portuale come già messo in evidenza al punto 6.2.1 riguardante le entrate) e dai canoni demaniali.

I costi mostrano un trend in crescita con aumenti in valore assoluto pari a 2.081.489 euro tra il 2010 (€ 8.885.524) e il 2011 (€ 10.967.013) e 855.338 euro tra il 2012 (€ 11.822.351) e l'esercizio precedente. Le voci di maggior peso, all'interno dei costi, sono quelle relative ai servizi, in crescita (€ 5.886.414 nel 2011 e 6.205.418 nel 2012) a causa delle maggiori manutenzioni effettuate in ambito demaniale marittimo/portuale, al personale che segue l'andamento della precedente (€ 3.923.122 per il 2011 e € 4.006.391) e, infine, agli ammortamenti e svalutazioni, anch'essi in crescita, del 29,6%.

Il saldo tra il valore e il costo della produzione, pur mantenendosi attivo, diminuisce, tra il 2011 (€ 6.993.273) ed il 2012 (€ 6.370.444), dell' 8,9% evidenziando una variazione negativa pari a 622.829 euro in valore assoluto.

I proventi ed oneri finanziari (interessi attivi bancari e interessi diversi) presentano un saldo positivo, nel 2012, di euro 17.805 contro il saldo, pari a 27.050 euro, dell'esercizio precedente. Va ricordato che l'assoggettamento dell'Ente al regime di tesoreria unica, reintrodotta dal DL 1/2012, unitamente a l'obbligo di utilizzare prioritariamente le giacenze presso il conto fruttifero della Banca d'Italia, hanno privato l'A.P. di La Spezia della gestione autonoma della propria tesoreria e della propria liquidità e ridotto al minimo i proventi e gli interessi attivi.

6.6 Lo stato patrimoniale

Nella tabella n. 18 sono esposti in forma aggregata i dati relativi alla situazione patrimoniale degli esercizi 2010, 2011 e 2012.

Nel 2011 il totale delle immobilizzazioni (€ 226.504.356) si incrementa di euro 6.111.394 in valore assoluto rispetto al precedente esercizio (€ 220.392.962), un ulteriore incremento del 17,9% si registra nel 2012 (€ 267.064.722) con una variazione in valore assoluto di 40.560.366 euro.

Il su evidenziato andamento in crescita, del totale delle immobilizzazioni, trova riscontro in tutte le singole voci che lo compongono; le immobilizzazioni immateriali, riguardanti licenze di software acquistate nel corso del 2011 e un nuovo sistema applicativo per le procedure relative al demanio marittimo, si incrementano nel 2011 (€ 116.522) di 24.594 euro rispetto all'esercizio precedente (€ 91.928). Nel 2012 (€ 161.954) l'incremento del 38,9% si riferisce all'acquisto, nel corso dell'esercizio, di licenze di software relativi al sistema di accesso e rilascio permessi, a software

autocad per la progettazione e ad un programma di raccordo tra demanio e sistema contabile.

Le immobilizzazioni materiali s'incrementano tra il 2010 (€ 218.980.777) e l'esercizio successivo (€ 225.067.577) di 6.086.800 euro in valore assoluto; nel 2012 (€ 265.348.011) si registra un'ulteriore crescita del 17,9%.

In fine le immobilizzazioni finanziarie, riguardanti le partecipazioni azionarie più avanti analizzate (6.7), restano invariate nel 2011 (€ 1.320.257) rispetto al 2010, mentre crescono nell'esercizio successivo (€ 1.554.757) del 17,7% con una variazione assoluta pari ad € 234.500.

L'attivo circolante, dopo aver subito un decremento tra il 2010 (€ 131.083.700) e il 2011 (€ 122.462.546) pari a 8.621.154 euro, s'incrementa nell'esercizio successivo (€ 151.934.183) del 24% (29,5 milioni in valore assoluto). Tuttavia va sottolineato che il risultato positivo deriva, più che dalle disponibilità liquide in aumento del 4,7% tra il 2011 (42,9 milioni) e il 2012 (44,9 milioni), dal progressivo incremento dei residui attivi che, tra gli esercizi di riferimento (79,5 milioni nel 2011 e 106,9 milioni nel 2012) registrano la percentuale del 34,5. La parte maggiore dei residui deriva dalla voce "crediti verso lo Stato ed altri soggetti" che nel 2011 ammonta a 76,2 milioni e nel 2012 è pari a 103,6 milioni.

Il patrimonio netto, nel 2011 (€ 83.403.931), risulta maggiore per 7 milioni rispetto al precedente esercizio e continua a crescere nel 2012 (€ 88.946.007) del 6,6% (5,5 milioni in valore assoluto). L'apporto maggiore deriva dal fondo di dotazione (57,7 milioni nel 2011 e 63,3 milioni nel 2012) con un incremento del 9,7% pari a 5,6 milioni in valore assoluto.

Nell'esercizio 2011 il totale dei debiti (€ 117.665.067) subisce un decremento pari a 9,8 milioni rispetto al 2010 (€ 127.510.002), mentre nel 2012 (€ 154.136.926) si registra un incremento del 31% pari a 36,5 milioni in valore assoluto. Analizzando nel dettaglio le varie voci risulta evidente che la crescita dei residui passivi si concentra, sostanzialmente, nei "debiti diversi" che tra il 2011 (€ 104.690.098) e l'esercizio successivo (€ 136.005.899) aumentano del 29,9% (31,3 milioni in valore assoluto). Il citato aumento è dovuto alle fatture da ricevere sui nuovi lavori/opere deliberati (rettificato di quanto fatturato nel 2012 in relazione agli avanzamenti realizzati sui vari lavori).

Il totale delle passività comprensive del patrimonio netto ammontano nel 2011 ad € 348.974.792 riportando un valore inferiore (-2,5 milioni in valore assoluto) rispetto al 2010, mentre nel 2012 (€ 419.005.958) si registra un incremento del 20% pari a 70 milioni in valore assoluto.

Tab. n. 18: Stato Patrimoniale

(importi in euro)

Attività	2010	2011	2012	Var. ass. 2011-2010	Var. ass. 2012-2011	Var. % 2012- 2011
A) Immobilizzazioni						
- Immobilizzazioni immateriali	91.928	116.522	161.954	24.594	45.432	38,99
- Immobilizzazioni materiali	218.980.777	225.067.577	265.348.011	6.086.800	40.280.434	17,90
- Immobilizzazioni finanziarie	1.320.257	1.320.257	1.554.757	0	234.500	17,76
Totale A	220.392.962	226.504.356	267.064.722	6.111.394	40.560.366	17,91
B) Attivo circolante						
- Rimanenze	66.148	66.148	66.148			
- Residui attivi	78.688.668	79.480.166	106.917.658	791.498	27.437.492	34,52
- Disponibilità liquide	52.328.884	42.916.232	44.950.377	-9.412.652	2.034.145	4,74
Totale B	131.083.700	122.462.546	151.934.183	-8.621.154	29.471.637	24,07
C) Risconti attivi						
	52.992	7.889	7.052	-45.103	-837	-10,61
Totale C	52.992	7.889	7.052	-45.103	-837	-10,61
Totale attività (A+B+C)	351.529.654	348.974.791	419.005.957	-2.554.863	70.031.166	20,07
Passività						
A) Patrimonio netto						
- Fondo di dotazione	44.731.365	57.770.284	63.373.790	13.038.919	5.603.506	9,70
- Riserve obbligatorie derivanti da leggi	2.650.210	3.465.142	3.815.362	814.932	350.220	10,11
- Riserve di rivalutazione	0	0	0	0	0	0,00
- Contributi a fondo perduto	0	0	0	0	0	0,00
- Contributi per ripiano disavanzi	0	0	0	0	0	0,00
- Riserve statutarie	0	0	0	0	0	0,00
- Altre riserve	20.492.588	15.164.122	16.214.779	-5.328.466	1.050.657	6,93
- Avanzi/disavanzi economici portati a nuovo	8.525.386	7.004.383	5.542.076	-1.521.003	-1.462.307	-20,88
Totale A	76.399.549	83.403.931	88.946.007	7.004.382	5.542.076	6,64
B) Contributi in conto capitale						
- per contributi a destinazione vincolata	144.851.259	144.851.259	173.483.324	0	28.632.065	19,77
Totale B	144.851.259	144.851.259	173.483.324	0	28.632.065	19,766528
C) Fondo per rischi ed oneri						
- per imposte	346.027	346.027	346.027	0	0	0,00
- per altri rischi ed oneri futuri	884.820	1.134.821	884.821	250.001	-250.000	0,00
Totale C	1.230.847	1.480.848	1.230.848	250.001	-250.000	-16,88
D) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato						
	1.031.641	1.064.839	1.208.853	33.198	144.014	13,52
Totale D	1.031.641	1.064.839	1.208.853	33.198	144.014	13,52
E) Residui passivi (debiti)						
- verso le banche	8.000.000	8.000.000	14.605.620	0	6.605.620	82,57
- Debiti verso fornitori	4.031.438	4.811.937	3.288.137	780.499	-1.523.800	-31,67
- verso imprese controllate, collegate e controllanti	0	0	0	0	0	0,00
- Debiti tributari	0	0	0	0	0	0,00
- Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	0	0	0	0	0	0,00
- Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	174.871	163.032	237.270	-11.839	74.238	45,54
- Debiti diversi	115.303.693	104.690.098	136.005.899	-10.613.595	31.315.801	29,91
Totale E	127.510.002	117.665.067	154.136.926	-9.844.935	36.471.859	31,00
F) Ratei e risconti						
- Ratei passivi	32.090	36.347	0	4.257	-36.347	-100,00
- Risconti passivi	474.268	472.501	0	-1.767	-472.501	-100,00
- Fondo contributi dello Stato ed Enti per Opere	0	0	0	0	0	0,00
- Fondi destinati ad investimenti	0	0	0	0	0	0,00
Totale F	506.358	508.848	0	2.490	-508.848	-100,00
Totale passività (B+C+D+E+F)	275.130.187	120.719.602	156.576.627	154.410.505	35.857.028	29,70
Totale passività e Patrimonio netto (A+B+C+D+E+F)	351.529.654	348.974.792	419.005.958	-2.554.864	70.031.166	20,07

6.7 Le partecipazioni azionarie

Negli esercizi in esame, le immobilizzazioni finanziarie sono costituite da partecipazioni in Società riportate nella tabella seguente:

Tab. n. 19: Elenco delle partecipazioni azionarie 2011 - 2012

Denominazione Società	Valore attribuito in bilancio		Quota posseduta	
	2011	2012	2011	2012
APLS Investimenti srl	100.000,00	100.000,00	100%	100%
La Spezia Railways Shunting SpA		200.000,00		20%
Consorzio Discover La Spezia		34.500,00		76%
Ce.p.im.	49.286,16	49.286,16	0,74%	0,74%
Infoporto	10.830,80	10.830,80	16%	16%
SLALA	5.000,00	5.000,00	0,51%	0,51%
Spedia S.p.A. (ex Svar)	592.980,32	592.980,32	6,62%	6,62%
Tirreno Brennero s.r.l.	15.660,00	15.660,00	2,73%	2,73%
D.L.T.M.	20.000,00	20.000,00	2,78%	2,78%
Sistema Turistico Locale	1.500,00	1.500,00	1,50%	1,50%
Fi.l.s.e.	524.999,80	524.999,80	2,32%	2,32%
Totale	1.320.257,08	1.554.757,08		

I totali degli importi relativi alle partecipazioni dell'Ente per gli esercizi 2011 e 2012 ammontano, rispettivamente, ad € 1.320.257 e ad € 1.554.757.

Nell'esercizio 2012 è stato deliberato¹⁰ l'acquisto di 23 quote, per un importo pari ad € 34.500, del fondo consortile del *Consorzio Discover La Spezia*. L'obiettivo della partecipazione è finalizzato al coordinamento e all'organizzazione dei flussi turistici generati dai passeggeri delle navi da crociera, che fanno scalo nel porto spezzino, i quali transitano sia nella città sia nelle aree demaniali di competenza dell'Ente.

Inoltre, sempre nel corso del medesimo esercizio, è stata deliberata¹¹ la costituzione di una società di gestione del servizio ferroviario (*La Spezia Railways Shunting SpA*) con la finalità di migliorare la competitività del "sistema porto". L'autorità Portuale partecipa alla società con una quota non superiore al 20% del capitale e con un importo pari a 200.000 euro.

¹⁰ Delibera n. 27/2012 del Presidente dell'A.P.

¹¹ Delibera n. 7/2012 del Comitato Portuale.

7. Considerazioni conclusive

L'autorità si è regolarmente dotata degli strumenti di pianificazione e programmazione previsti dalla legge.

Il Piano Regolatore è stato approvato definitivamente in data 27/10/2011, con nota n. 12712 dell'Autorità portuale, come previsto dall'art. 5 comma 4 della L. 84/94 e dall'art. 1 della legge Regionale 9/2003.

Il Comitato Portuale ha approvato, con delibera n. 21 del 22/12/2011, il Piano Operativo Triennale 2011-2013 che, in sostanza, si limita all'aggiornamento del precedente POT 2009-2011 rimodulandone i tempi di attuazione. Con delibera n. 19 del 22/12/2011 è stato deliberato il POT 2012-2014.

La spesa per gli Organi mostra un andamento in diminuzione nel triennio rappresentato; in effetti, partendo dall'esercizio 2010, si rileva un importo di € 374.385 che diminuisce nell'esercizio successivo (€ 362.334), con una variazione in valore assoluto pari ad € -12.051. L'esercizio 2012 mantiene la medesima tendenza con un importo che ammonta a 346.749 euro (-15.585 euro in valore assoluto) con una percentuale del -4,3.

La spesa per il personale risulta in incremento tra gli esercizi 2010 (€ 3.519.491) e 2011 (€ 3.728.316) con una variazione assoluta pari a 208.825 euro; la tendenza all'aumento si conferma anche nel 2012 (€ 3.951.809) con una variazione del 5,9% (€ 223.493 in valore assoluto). Il costo complessivo, ottenuto aggiungendo la quota annua di accantonamento per il TFR alla spesa impegnata, segue il medesimo andamento in aumento (5,3%).

Il totale del gettito dei canoni demaniali, la cui incidenza sul totale dell'entrate correnti è pari al 27,4% nel 2011 e al 32,2% nel 2012, tra gli esercizi di riferimento (2011 € 5.108.991,80 e 2012 € 5.729.090,71) si incrementa del 12,1% pari ad un importo di 620.098,91 euro in valore assoluto.

La gestione del demanio marittimo ha comportato il rilascio di concessioni, che nel corso degli esercizi considerati hanno mostrato un andamento discontinuo. Il maggior numero delle concessioni ha riguardato l'area turistica e da diporto, tuttavia, quella in cui si sono concentrati maggiori introiti è risultata l'area commerciale.

Nell'ambito del traffico portuale si rileva una diminuzione, generalizzata, sia nella movimentazione delle merci sia nel traffico dei passeggeri. Il complessivo decremento dei traffici può imputarsi alla grave crisi economico politica che ha colpito alcuni Paesi del nord Africa (Egitto, Tunisia e Libia) principali partners del porto spezzino.

I dati di sintesi della gestione mostrano una situazione positiva sia dell'avanzo del saldo corrente e capitale sia dell'avanzo di amministrazione delle gestione finanziaria ed economica sia, in fine, del patrimonio netto.

Il risultato della gestione di competenza, che nel 2010 chiudeva con un disavanzo pari ad € 732.150, nel 2011 mostra un avanzo di 629.676 euro che si implementa nell'esercizio successivo con un importo pari ad euro 9.097.933 (€ 8.468.257 in valore assoluto).

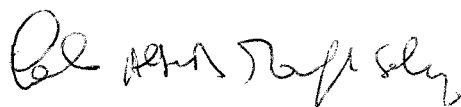
Le risultanze inerenti ai residui attivi mostrano un decremento di quelli di parte corrente (6 milioni nel 2011 e 5,4 milioni nel 2012) ed un incremento dei residui in conto capitale del 40,7%; riguardo ai residui passivi si registra un incremento sia della parte corrente (19,1%) sia di quella in conto capitale (29,9%).

Il valore della produzione, rilevato dal conto economico, mostra un andamento in leggero incremento tra il 2011 (17,1 milioni) ed il 2012 (18,1 milioni). I costi della produzione, anch'essi in crescita, passano dai 10,9 milioni nel 2011 agli 11,8 milioni nell'esercizio successivo. Il saldo, positivo, tra valori e costi decresce dell'8,9% tra gli esercizi di riferimento. L'avanzo economico tra il 2011 ed il 2012 è in decremento del 20,8% (1,5 milioni in valore assoluto).

Nello stato patrimoniale per le immobilizzazioni si registra un incremento del 17,9% (40,6 milioni in valore assoluto) tra il 2011 ed il 2012. Anche l'attivo circolante, nel 2012, risulta in aumento per un importo pari a 29,6 milioni (24%) rispetto all'esercizio precedente. Il medesimo andamento si rileva nel patrimonio netto che, nel biennio considerato, aumenta del 6,6% (5,5 milioni in valore assoluto).

I debiti, che tra il 2010 (127,5 milioni) ed il 2011 (117,7 milioni) decrescono per un importo pari a 9,8 milioni, nel 2012 (154,1 milioni) si incrementano del 31%.

Il totale delle passività, comprensive del patrimonio netto, subiscono un aumento del 20% tra il 2011 ed il 2012 con una variazione assoluta pari a 70 milioni.



APPENDICE NORMATIVA

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

individuata 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

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 UIRnet,¹ 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.

ⁱ 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