

Nel 2011 l'avanzo di amministrazione, pari ad euro 159.416.441 subisce rispetto al 2010 un ulteriore incremento del 6,60%, al pari della consistenza di cassa (+9,28%), a causa della dinamica delle riscossioni maggiore di quella dei pagamenti.

La maggior parte dei residui dell'esercizio sia attivi che passivi è relativa alla parte capitale rappresentando, rispettivamente, il 91,05% ed il 99,67% del totale dei residui.

I residui attivi derivano in particolare dai contributi in conto capitale per la realizzazione della Piastra Logistica del Porto di Taranto; anche i residui passivi sono da imputare per la quasi totalità alla realizzazione della Piastra Logistica ed in generale alle spese che prevedono un impegno pluriennale e da operazioni di investimento che si sviluppano in più esercizi.

La parte vincolata dell'avanzo di amministrazione ammonta ad euro 46.431.432 ed è relativa, come per il precedente esercizio, al TFR ed al fondo ripristino investimenti mentre la parte disponibile ammonta ad euro 112.196.977.

Nel 2012 l'avanzo di amministrazione, pari ad euro 183.616.463 aumenta rispetto al 2011 ulteriormente del 15,18%.

La consistenza di cassa aumenta del 7,92% a causa dell'incremento delle riscossioni.

La maggior parte dei residui dell'esercizio sia attivi che passivi è relativa alla parte capitale rappresentando, rispettivamente, il 94,11% ed il 99,05% del totale dei residui.

Con la delibera del Comitato portuale n. 7/2013 è stata approvata la variazione dei residui attivi per euro 1.822 e di quelli passivi per euro 654.689.

Come per il precedente esercizio, i residui attivi derivano in particolare dai contributi in conto capitale per la realizzazione della Piastra Logistica del Porto di Taranto; anche i residui passivi sono da imputare per la quasi totalità alla realizzazione della Piastra Logistica ed in generale alle spese che prevedono un impegno pluriennale e da operazioni di investimento che si sviluppano in più esercizi.

La parte vincolata dell'avanzo di amministrazione ammonta ad euro 16.821.271 ed è relativa, come per il precedente esercizio, al TFR ed al fondo ripristino investimenti mentre la parte disponibile ammonta ad euro 166.795.192.

Nella nota di approvazione del consuntivo 2012, il Ministero Vigilante ha fatto presente che l'Ente ha provveduto, come richiesto dal Collegio dei revisori nel verbale n. 4/2013, ad accantonare a titolo prudenziale nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione la somma di euro 382.230 a fronte di crediti ritenuti di dubbia esigibilità e dell'eventuale svalutazione di partecipazioni.

7.4 Il conto economico

Nella tabella che segue vengono riportati i dati del conto economico degli esercizi 2011-2012 in esame.

CONTO ECONOMICO

Tab. n. 19

	2010	2011	2012
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e servizi	18.184.925	28.874.354	25.418.241
2) Variazioni delle rimanenze prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti			
3) Variazioni di lavori in corso su ordinazione			
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni		6.003.948	8.420
5) Altri ricavi e proventi con separata indicazione contributi di competenza dell'esercizio			
Totale valore della produzione (A)	18.184.925	34.878.302	25.426.661
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	60.074	43.078	48.554
7) per servizi	1.949.514	2.195.100	3.298.763
8) per godimento di beni di terzi			
9) per il personale	3.212.837	3.282.920	3.291.011
10) Ammortamenti e svalutazioni	42.101	50.673	82.792
11) Oneri diversi di gestione	1.622	2.724	2.368
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE (B)	5.266.148	5.574.495	6.723.488
Differenza tra valore e costo della produzione (A-B)	12.918.777	26.303.807	18.703.173
C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI			
15) Proventi da partecipazioni	401.160	966.180	1.042.034
17) Interessi ed altri oneri finanziari	-9.633	-793	-596
TOTALE PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	391.527	965.387	1.041.438
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
18) Rivalutazioni	-	0	-
19) Svalutazioni	-	-	-
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE (D)	-	-	-
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI			
20) Proventi con separata indicazione delle plusvalenze da alienazioni			
21) Oneri straordinari con separata indicazione delle minusvalenze da alienazioni	-3.546.895	-162.503	-216.253
22) Sopravvenienze attive ed insussistenze del passivo derivanti dalla gestione residui	11.859	4.732	13.169
23) Sopravvenienze passive ed insussistenza del passivo derivante dalla gestione dei residui	-		-1.800
TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE (E)	-3.535.036	-157.771	-204.884
Risultato prima delle imposte	9.775.268	27.111.423	19.539.727
Imposte d'esercizio			
Avanzo/Disavanzo economico	9.775.268	27.111.423	19.539.727

L'esercizio finanziario 2011 mostra un avanzo economico pari ad euro 27.111.423, in aumento rispetto al precedente esercizio, dovuto al marcato incremento del Valore della produzione che ammonta ad euro 34.873.302 ed, in particolare, della voce Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e servizi pari ad euro 28.874.354.

Il risultato del conto economico è scaturito dalla somma algebrica tra il risultato operativo di euro 26.303.807, i proventi finanziari, pari ad euro 965.387 ed, infine, gli oneri straordinari, pari ad euro -157.871 che sono relativi, al versamento al bilancio dello Stato.

Anche i costi della produzione sono in aumento, seppure più contenuto rispetto al Valore della produzione (5,84%), ammontando ad euro 5.574.495. La voce costituita dal Costo per i servizi mostra un incremento del 12,62%.

L'esercizio finanziario 2012 espone un avanzo economico pari ad euro 19.539.727 in diminuzione rispetto al precedente esercizio del 27,93%. Il decremento è dovuto alla diminuzione del Valore della produzione che ammonta ad euro 25.462.226 (-27,10%).

Il risultato è scaturito dalla somma algebrica tra il risultato operativo di euro 18.703.173, i proventi finanziari in aumento e pari ad euro 1.041.438 ed, infine, gli oneri straordinari pari ad euro -204.884.

I costi della produzione ammontano ad euro 6.723.488 (+20,61% rispetto al precedente esercizio). Come per l'esercizio 2012, la voce più significativa è costituita dal Costo per i servizi (+50,25%).

7.5 La situazione patrimoniale

Nella tabella che segue vengono esposti in forma aggregata i dati relativi alla situazione patrimoniale degli esercizi 2011-2012 in esame.

SITUAZIONE PATRIMONIALE

Tab. n. 20

ATTIVITA'	2010	2011	Var. % 2011/2010	2012	Var. % 2012/2011
IMMOBILIZZAZIONI					
Immobilizzazioni immateriali					
2)Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	913.470	953.954	4,43	1.601.684	67,90
6)Immobilizzazioni in corso e acconti	130.463.365	196.635.878	50,72	196.705.834	0,04
/)Manutenzioni straordinarie e migliorie sui beni dei terzi	396.574	558.572	40,85	583.953	4,54
8)altre	3.255	3.255	-	137.806	4.133,67
Totale	131.776.664	198.151.659	50,37	199.029.277	0,44
Immobilizzazioni materiali					
1)Terreni e fabbricati e opere portuali	2.389.742	2.389.742	-	2.389.742	-
2)Impianti e macchinari	72.780	63.404	-12,88	49.204	- 22,40
4)Automezzi e motomezzi		2.687	100,00		-100,00
5)Immobilizzazioni in corso e acconti					
6)Diritti reali di godimento					
7)Altri beni	251.634	228.519	-9,19	248.577	8,78
Totale	2.714.156	2.684.352	-1,10	2.687.523	0,12
Immobilizzazioni finanziarie con separata indicazione degli importi esigibili entro l'es successivo					
1)Partecipazioni in :					
a) imprese controllate	4.400	4.400	-	3.080	-30,00
b)imprese collegate	125.000	125.000	-	125.000	-
d)altre imprese					
2) Crediti					
4)Crediti finanziari diversi					
Totale	129.400	129.400	-	-	-100,00
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	134.620.220	200.964.071	49,28	201.844.880	0,37
ATTIVO CIRCOLANTE					
I Rimanenze					
1)materie prime, sussidiarie e di consumo					
Totale	-	-	-	-	-
II Residui attivi, con separata indicazione imp. esig. oltre l'es. succ.					
1)Crediti verso utenti, clienti ecc.	2.643.607	4.577.003	73,13	6.816.956	48,94
3)Crediti verso imprese controllate e collegate					
4)Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	60.692.877	114.649.555	88,90	116.512.193	1,62
4bis) Crediti tributari		4.126	100,00		-100,00
5)Crediti verso altri				716.842	100,00
totale	63.336.484	119.230.684	88,25	124.045.991	4,04
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni					
Totale	0	0	-	-	-
IV Disponibilità liquide					
1)Depositi bancari e postali	208.614.783	227.976.234	9,28	246.047.677	7,93
2)c/c contabilità speciale tesoreria					
Totale	208.614.783	227.976.234	9,28	246.047.677	7,93
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	271.951.267	347.206.918	27,67	370.093.668	6,59
D) Ratei e risconti	-	-	-	-	-
TOTALE ATTIVITA'	406.571.487	548.170.989	34,83	571.938.548	4,34
Conti d'ordine	71.974.743	71.974.743	-	71.974.743	-

(segue)

PASSIVITA'	2010	2011	Var. % 2011-2010	2012	Var.% 2012-2011
PATRIMONIO NETTO					
I Fondo di dotazione	143.227.285	153.002.559	6,83	180.113.978	17,72
IV Avanzi (disavanzi)economici di esercizio	9.775.268	27.111.423	177,35	19.539.727	-27,93
TOTALE PATRIMONIO NETTO	153.002.553	180.113.982	17,72	199.653.705	10,85
CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE					
1) Contributi a destinazione vincolata	130.470.503	179.478.503	37,56	184.927.892	3,04
Totale	130.470.503	179.478.503	37,56	184.927.892	3,04
FONDI PER RISCHI ED ONERI					
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI	0	0		0	
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	699.729	788.031	12,62	879.746	11,64
TOTALE TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	699.729	788.031	12,62	879.746	11,64
RESIDUI PASSIVI (con separata indicazione degli importi esigibili oltre l'esercizio)					
2) verso banche	1.954	-	-100,00	-	
5) debiti verso fornitori	122.347.711	187.756.053	53,46	186.402.880	-0,72
7) debiti verso imprese controllate, collegate e controllanti					
8) debiti tributari	12.324	8.440	-31,52	26.231	210,79
9) debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	19.575	25.298	29,24	28.755	13,67
11) debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	14.902		-100,00	17.241	
12) debiti diversi	2.230	68.600	2.976,23	2.098	-96,94
TOTALE RESIDUI PASSIVI	122.398.696	187.858.391	53,48	186.477.205	-0,74
RATEI E RISCONTI					
2) Risconti passivi	-	-		-	
TOTALE RATEI E RISCONTI	-	-	-	-	-
TOTALE PASSIVO E NETTO	406.571.487	548.170.989	34,83	571.938.548	4,34
Conti d'ordine	71.974.743	71.974.743	-	71.974.743	-

Lo stato patrimoniale del 2011 chiude con un patrimonio netto pari ad euro 180.113.982 in aumento del 17,72% rispetto al 2010.

Le Attività (+34,83%) e le Immobilizzazioni (+49,28%) subiscono un incremento rispetto al precedente esercizio. Riguardo a queste ultime, esso riguarda le Immobilizzazioni immateriali (50,37%) ed, in particolare, le voci Immobilizzazioni in corso ed acconti (50,72%) nonché le Manutenzioni straordinarie e migliorie sui beni dei terzi (40,85%).

I residui attivi (pari ad euro 119.230.684), in aumento rispetto al precedente esercizio (88,25%), sono quasi esclusivamente riferibili agli esercizi pregressi ed ai contributi in conto capitale per la realizzazione della Piastra Logistica del porto di Taranto.

Anche le Passività mostrano un incremento del 45,13% rispetto al 2010.

In particolare tra le Passività i "Contributi in conto capitale" che ammontano ad euro 179.478.583 si incrementano rispetto al precedente esercizio del 37,56%.

I Residui passivi (pari ad euro 187.858.3) aumentano del 53,48%. Come nei precedenti esercizi, sono da imputare quasi interamente all'impegno di spesa dei lavori di realizzazione della Piastra logistica del Porto di Taranto o in generale alle spese che prevedono un impegno triennale ed alle operazioni di investimento che si sviluppano in più esercizi.

Lo stato patrimoniale del 2012 chiude con un patrimonio netto pari ad euro 199.653.705 maggiore del 10,85% rispetto all'esercizio precedente.

Le Attività mostrano un incremento del 4,34%.

Il totale delle Immobilizzazioni rimane sostanzialmente invariato rispetto al precedente esercizio.

I Residui attivi pari ad euro 124.045.991 non risultano coincidenti con quanto esposto nel prospetto specifico. Tale discrasia, secondo quanto specificato dall'ente, è riferita alle ritenute erariali e previdenziali, non inserite nello schema dello stato patrimoniale. Detti residui aumentano del 4,04% rispetto al 2011; sono quasi esclusivamente riferibili, come per il precedente esercizio, agli esercizi pregressi ed ai contributi in conto capitale per la realizzazione della Piastra Logistica del porto di Taranto.

Le Passività mostrano un incremento del 6,24% rispetto al 2011. In particolare i "Contributi in conto capitale" che ammontano ad euro 184.927.892 aumentano rispetto al precedente esercizio del 3,04%.

I Residui passivi, pari ad euro 186.477.205, si mantengono sostanzialmente invariati rispetto al 2011. Come nei precedenti esercizi sono da imputare quasi

interamente all'impegno di spesa dei lavori di realizzazione della Piastra logistica del Porto di Taranto, ed in generale alle spese che prevedono un impegno triennale ed alle operazioni di investimento che si sviluppano in più esercizi.

7.6 Le partecipazioni

L'Autorità portuale di Taranto al 31-12-2012 detiene partecipazioni per un totale di euro 128.080. Le partecipazioni sono relative al Consorzio attività Formative per euro 3.080 (28%) In data 10-01-2011 è avvenuta la cessione di una parte delle quote sociali a favore della Società Ecologica s.p.a. per l'importo di euro 1.320 ed alla Distripark a.r.l. (25%) per euro 125.000.

Il Collegio dei revisori nel verbale di approvazione del Consuntivo 2012, ha richiamato l'Ente al rispetto delle disposizioni di cui alla L. n. 244/2007, in particolare con riferimento alla società Distripark a.r.l..

L'Autorità portuale ha precisato nella nota del 13-12-2012, anche a seguito dei chiarimenti richiesti dal Ministero vigilante, l'intenzione di richiedere alla società un piano operativo di programmazione e di investimenti e di procedere alla razionalizzazione della spesa, delle procedure e dell'organizzazione della società con approfondimento da parte del Comitato portuale della permanenza o meno dell'Ente in seno alla società.

In data 20 febbraio 2012 è stato sottoscritto l'atto di costituzione dell'Associazione "Apulian Porto", cui hanno dato vita le Autorità portuali di Taranto, del Levante e di Brindisi, con sede legale a Taranto e sede operativa presso l'A.P. del Presidente di turno, che varierà a rotazione con periodicità annuale.

8. Considerazioni conclusive

I conti consuntivi relativi agli esercizi finanziari 2011 e 2012 dell'Autorità Portuale di Taranto evidenziano una situazione contabile che risente degli accadimenti macroeconomici, di ordine sistemico ed esogeno, caratterizzanti anche il comparto dei traffici marittimi, che (come risulta dalle note integrative allegate ai conti consuntivi) ha subito, anche nel biennio di riferimento, una significativa contrazione dei volumi movimentati a seguito della ondata recessiva iniziata a decorrere dal 2007 e non ancora definitivamente superata.

L'incidenza causale deteriore di una dinamica siffatta può essere contrastata solo marginalmente dalla singola Autorità portuale, che, tuttavia, può agevolare la ripresa attraverso un uso oculato delle risorse a disposizione ed un incremento dei propri margini di efficacia operativa e di economicità, con il supporto del Governo centrale ed in sinergia con altre Istituzioni, centrali e locali, sfruttando, in particolare, le prerogative che possono avvantaggiare l'Ente nel contesto internazionale e mediterraneo.

Nello specifico, il porto di Taranto, insieme ai porti di Gioia Tauro e Cagliari, svolge un importante ruolo, definito di "*transhipment*" (o di porto *hub*), come tale definendosi il porto in cui le navi oceaniche (dette "navi madre") trasferiscono i contenitori su navi più piccole (i cosiddetti *feeder*) per servire un numero più elevato di porti, anche verso aree geografiche in cui il volume di traffico non giustificerebbe lo scalo diretto delle navi madri.

In tale ottica, la competitività del porto *transhipment* di Taranto, nell'ambito del Mediterraneo, è riconducibile alla sua vicinanza rispetto ad una ipotetica rotta ideale per il traffico marittimo di merci, che va dal Canale di Suez allo Stretto di Gibilterra, permettendo un risparmio di tempo (in termini di giorni di navigazione) alle menzionate navi madre.

Nel porto di Taranto, quindi, le movimentazioni di contenitori rappresentano una modalità organizzativa delle società di navigazione finalizzata all'ottimizzazione degli itinerari. Va inoltre rilevato che la presenza di un porto di *transhipment* nella Regione Puglia ha una funzione sinergica e non competitiva con gli altri porti regionali.

Il suo ruolo lo porta infatti a sostenere lo sviluppo dei traffici, piuttosto che a sottrarli ai porti regionali.

Peraltro, nel contesto mediterraneo, caratterizzato da una accentuata concorrenza tra porti *hub* operanti sia sul versante europeo che sul versante africano, (questi ultimi in grado di offrire prestazioni omogenee a quelle del porto di Taranto,

ma con un costo del lavoro per unità di prodotto considerevolmente più basso), l'Autorità portuale qui esaminata può recuperare, come detto, quote di mercato attraverso un processo di efficientamento gestionale.

In tale ottica, nel contesto di una crisi strutturale di un importante centro siderurgico ivi esistente, è da leggersi il protocollo di intesa per la attuazione di interventi urgenti di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione di Taranto, posto in essere dai Ministeri dell'Ambiente, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dello Sviluppo Economico e Coesione Territoriale, dalla Regione Puglia, dalla Provincia dal Comune e dal Commissario Straordinario della Autorità Portuale di Taranto. Il documento sottoscritto prevede lo stanziamento di 336 milioni di euro al fine di sostenere una parte delle spese di bonifica di un "Sito di preminente interesse pubblico per la riconversione industriale"; vengono altresì regolate "le modalità di intervento in aree contaminate dove attuare programmi ed interventi di riconversione industriale e di sviluppo economico-produttivo".

Nello specifico, si rileva, a carico della Autorità Portuale di Taranto, un ulteriore e connesso segnale di difficoltà operativa, fornito dall'ampia consistenza, perdurante nel tempo, dei residui in conto capitale, sia attivi che passivi.

I residui attivi e passivi ammontano, rispettivamente, nel 2011 ad euro 119.230.684 e ad euro 187.790.477 e nel 2012 ad euro 124.071.180 e ad euro 186.502.394.

Il totale dei residui sia attivi che passivi afferisce, come ampiamente illustrato, alla parte capitale rappresentando, rispettivamente, nel 2011 il 91,05% ed il 99,67% e nel 2012 il 94,11% ed il 99,05% del totale dei residui.

Il totale dei traffici ammonta a 28.392 nel 2011 e a 25.784 migliaia di tonnellate nel 2012, evidenziando una situazione di criticità.

Dal punto di vista più strettamente contabile, gli esercizi 2011 e 2012 si chiudono con un avanzo finanziario pari, rispettivamente, ad euro 9.863.870 e ad euro 23.547.155.

L'avanzo di amministrazione ammonta nel biennio ad euro 139.416.411 e ad euro 183.616.463 con un aumento, rispettivamente, del 6,60% e del 15,18%.

Il conto economico si chiude nel 2011 con un marcato incremento passando da € 9.775.268 ad euro 27.11.423 e nel 2012 con una flessione del 27,92% per complessivi euro 19.539.727.

Nello stato patrimoniale il patrimonio netto ammonta nel 2011 ad euro 180.113.982 (+17,72% rispetto al 2010) e nel 2012 ad € 199.635.705 (+10,85% rispetto al 2011).

Le entrate riscosse in conto competenza per canoni demaniali ammontano nel biennio ad euro 136.122 nel 2011 e ad euro 594.407 nel 2012 e rappresentano il 6,74% ed il 24,78% dell'entrata accertata per i canoni stessi, una percentuale che lascia aperta ancora un'ampia area di importi non esatti.

Gli importi da riscuotere in conto competenza nel biennio in esame ammontano ad euro 1.833.444 nel 2011 e ad euro 1.803.761 nel 2012.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'S. L. T. e'.

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

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 *transhipment*;
- che presentino progetti cantierabili nel limite delle disponibilità residuali.

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

In particolare, è stata prevista la possibilità di finanziare le infrastrutture mediante defiscalizzazione, ovvero prevedendo agevolazioni fiscali (in alternativa al