

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 trans-europea di trasporto essenziale, c.d. core TEN-T network.

Il decreto legge 1/2012, convertito nella legge 27/2012, a sua volta, ha integrato il quadro normativo prevedendo, fra le misure a sostegno 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 UIRnet¹, 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 altresì 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.

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

¹ 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.

nei porti; b) la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

Da ultimo l'art. 1, comma 108 della legge di stabilità per il 2014 (n. 147/2013) ha aggiunto il comma 15 bis alla legge 84/1994, stabilendo che l'ente di gestione del porto può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento, delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato, a iniziative a sostegno dell'occupazione, nonché al finanziamento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo e per misure di incentivazione al pensionamento di dipendenti o soci dell'impresa o agenzia che svolga esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo.

PAGINA BIANCA

AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

ESERCIZIO 2011

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Con la presente relazione si vogliono illustrare i risultati conseguiti dall'Autorità Portuale risultanti dal rendiconto generale, costituito, come disposto dall'art 36 del Regolamento di amministrazione e contabilità, da:

- a) conto di bilancio, articolato in rendiconto finanziario decisionale e gestionale;
- b) conto economico;
- c) stato patrimoniale;
- d) nota integrativa.

E dai seguenti allegati:

- Situazione amministrativa;
- Relazione sulla gestione;
- Relazione del Collegio dei Revisori.

QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Prima di procedere all'analisi del rendiconto generale dell'Autorità Portuale di Taranto è opportuno descrivere lo scenario normativo di riferimento nel quale ha operato l'Autorità Portuale di Taranto nel corso del 2011.

- ✓ La **legge n. 84 del 28 gennaio 1994** istitutiva dell'Autorità Portuale di Taranto e s.m.i.;
- ✓ il **Regolamento di Amministrazione e Contabilità** redatto ai sensi dell'art. 6 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 adottato dal Comitato Portuale con delibera n. 06/07 del 17.07.2007 ed approvato dal Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze con telex prot. n. 11235 in data 06.11.2007;
- ✓ le seguenti disposizioni legislative inserite nel **Decreto Legge n. 78/2010**, convertito con la **Legge n. 122/2010 del 30 luglio 2010**:
 - **art. 6, comma 3**, che dispone che *"... le indennità, i compensi, i gettoni, le retribuzioni o le altre utilità comunque denominate, corrisposti dalle pubbliche amministrazioni di cui al comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009 n.196 ... ai componenti di organi di indirizzo, direzione e controllo, consigli di amministrazione e organi collegiali*

comunque denominati ed ai titolari di incarichi di qualsiasi tipo, sono automaticamente ridotte del 10 per cento rispetto agli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010. Sino al 31 dicembre 2013, gli emolumenti di cui al presente comma non possono superare gli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010, come ridotti ai sensi del presente comma...”;

- **art. 6, comma 7**, che statuisce che “... al fine di valorizzare le professionalità interne alle amministrazioni, a decorrere dall'anno 2011 la spesa annua per studi ed incarichi di consulenza, inclusa quella relativa a studi ed incarichi di consulenza conferiti a pubblici dipendenti, sostenuta dalle pubbliche amministrazioni di cui al comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009 n.196 ... escluse le università, gli enti e le fondazioni di ricerca e gli organismi equiparati, non può essere superiore al 20 per cento di quella sostenuta nell'anno 2009 ...”;
- **art. 6, comma 8**, che prevede che “... le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n.196... non possono effettuare spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, per un ammontare superiore al 20 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per le medesime finalità ...”;
- **art. 6, comma 9**, che stabilisce che “... le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196..., non possono effettuare spese per sponsorizzazioni...”;
- **art. 6, comma 12**, che dispone che “... le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196... non possono effettuare spese per missioni ... per un ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009...”;
- **art. 6, comma 13**, che prevede che “... la spesa annua sostenuta dalle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196... per attività di formazione deve essere non superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009...”;
- **art. 6, comma 14**, che stabilisce che “... le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 1999, n. 196... non possono effettuare spese di ammontare superiore all' 80 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi; il predetto limite può essere derogato, per il solo anno 2011, esclusivamente per effetto di contratti pluriennali già in essere...”;
- **art. 8, comma 1**, che dispone “...il limite previsto dall'articolo 2, comma 618, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 per le spese annue di manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili utilizzati dalle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato a decorrere dal 2011 è determinato nella misura del 2 per cento del valore dell'immobile utilizzato”;

- ✓ **l'art. 5, comma 7 – duodecies, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194**, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25 che ha stabilito che “...in via sperimentale, per gli anni 2010 e 2011, nelle more della piena attuazione dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali ai sensi dell'articolo 1, comma 982, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, alle Autorità portuali è altresì consentito nell'ambito della loro autonomia di bilancio e nel rispetto dell'equilibrio di bilancio, 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 regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, nonché in diminuzione fino all'azzeramento delle singole tasse medesime”.

Ha avuto termine il 7 giugno 2011, un lungo periodo di commissariamento dell'Autorità Portuale. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 233 è stato, infatti, nominato Presidente dell'A.P. di Taranto il Prof. Avv. Sergio Prete.

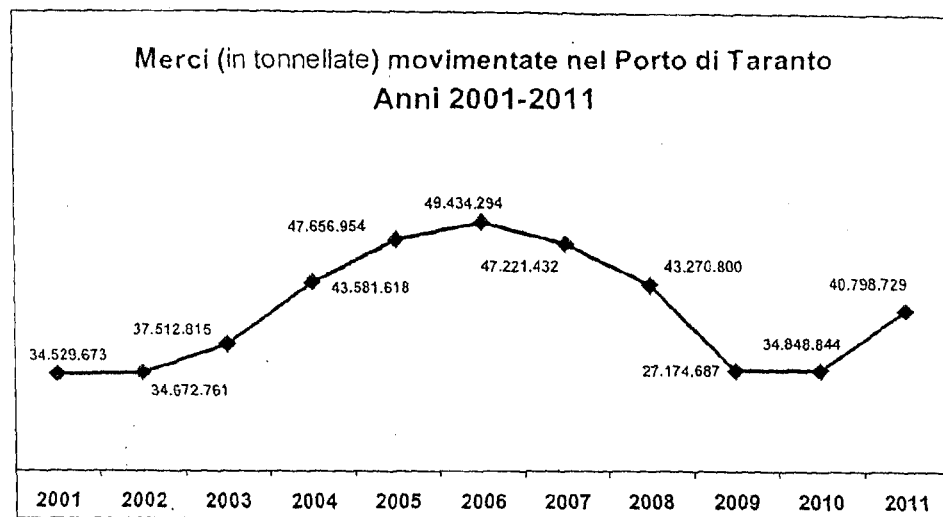
Tutto ciò premesso, l'Autorità Portuale di Taranto ha conseguito nell'esercizio 2011 i seguenti risultati.

TRAFFICI

Nonostante la crisi nazionale ed internazionale il volume dei traffici del porto di Taranto, nell'anno 2011, è stato di **40.798.729 tonnellate**, con un incremento pari al **17,1%** rispetto all'anno precedente (+5.949.885 tonn.).

L'andamento positivo risulta ancor più significativo, come si evince dal grafico sottostante, in quanto di nuovo crescente già a partire dal 2010, mentre era stato decrescente dal 2006 al 2009.

L'incremento dei traffici è stato maggiore per gli sbarchi (+17,2%) che per gli imbarchi (+16,8%). Le navi arrivate e partite dal porto sono state in totale 4.126 unità (+12,4% rispetto all'anno precedente).



La composizione percentuale del totale generale risulta così distinta per tipologia di merce: 17% sono rinfuse liquide, 53% rinfuse solide, 30% merci varie, delle quali l'11% sono trasportate nei contenitori.

RINFUSE

La movimentazione delle rinfuse liquide, ha registrato un leggero incremento (+ 4,4%) rispetto al 2010 dovuto soltanto ai prodotti raffinati. Nel 2011 infatti il volume dei traffici di tale comparto si è attestato su un totale di circa 6,9 milioni di tonnellate di cui 2,1 milioni di petrolio greggio (- 27%), circa 168.000 tonnellate di altre rinfuse liquide (-6,3%) mentre 4,6 milioni sono stati i prodotti raffinati (+29,4%).

Le rinfuse solide con un volume di circa 21,7 milioni di tonnellate hanno avuto, in relazione all'anno precedente, un incremento pari al 19,7%. Grazie anche alla ripresa internazionale del mercato dell'acciaio, tutte le merci legate al terminal siderurgico sono significativamente aumentate: carbone (+26%), minerali (+6,8%).

MERCI VARIE

Le merci varie movimentate sono state circa 12,2 milioni di tonnellate con un incremento percentuale rispetto al 2010 pari al 20,6%. Nel dettaglio le tonnellate di merci in container sono state circa 4,4 milioni (+17,5%) mentre circa 7,8 milioni di tonnellate (+22,5%) sono state le altre merci varie (prodotti siderurgici finiti, pale eoliche, auto ecc.).

CONTENITORI

Per quanto riguarda il traffico di contenitori 604.404 sono stati i TEU movimentati, con un leggero incremento percentuale pari al 3,9% rispetto al 2010 (+ 22.468 TEU).

In aumento del 7,1% rispetto al 2010 i container in transhipment che sono stati 529.422 TEU.

Il volume di traffico dei contenitori è stato crescente nei primi nove mesi dell'anno, per poi decrescere notevolmente da settembre a dicembre, in quanto la Taranto Container Terminal (T.C.T.) Srl, società concessionaria del terminal dedicato, ha trasferito al Porto del Pireo ben cinque linee di navigazione. Questa circostanza ha determinato l'avvio delle procedure finalizzate alla messa in mobilità di 160 lavoratori della stessa T.C.T. e determinato, dal punto di vista occupazionale, una situazione difficile nello scalo jonico.

Il trasporto contenitori via ferrovia si è interrotto nel mese di maggio del 2011: il numero di treni arrivati/partiti a/dal Taranto sono stati solo 33 (-79% rispetto al 2010), mentre il numero dei contenitori movimentati soltanto 322 TEU (-83% rispetto all'anno precedente).

TRAFFICO PASSEGGERI

Nell'anno 2011 (da aprile ad ottobre) sono arrivate nel porto di Taranto n. 6 navi da crociera: 604 è stato il numero totale dei passeggeri in transito.

Merci	Anno 2011	Anno 2010	Variazione assoluta	Variazione %
Rinfuse Liquide	6.858.857	6.572.479	286.378	4,4%
Rinfuse Solide	21.710.786	18.138.111	3.572.675	19,7%
TOTALE RINFUSE	28.569.643	24.710.590	3.859.053	15,6%
Merci in container	4.404.188	3.749.734	654.454	17,5%
Merci varie	7.824.898	6.389.520	1.435.378	22,6%
TOTALE MERCI VARIE	12.229.086	10.138.254	2.090.832	20,6%
TOTALE GENERALE (tonn.)	40.798.729	34.848.844	5.949.885	17,1%
TOTALE Contenitori (TEU)	604.404	581.936	22.468	3,9%
SBARCHI	25.820.905	22.026.654	3.794.251	17,2%
Rinfuse Liquide	3.113.269	3.219.263	-105.994	-3,3%
Rinfuse Solide	19.381.511	16.028.846	3.352.665	20,9%
TOTALE RINFUSE	22.494.780	19.248.109	3.246.671	16,9%
Merci in container	2.314.093	1.855.169	458.924	24,7%
Merci varie	1.012.032	923.376	88.656	9,6%
TOTALE MERCI VARIE	3.326.125	2.778.545	547.580	19,7%
Contenitori (TEU)	301.777	287.798	13.979	4,9%
IMBARCHI	14.977.824	12.822.190	2.155.634	16,8%
Rinfuse Liquide	3.745.588	3.353.216	392.372	11,7%
Rinfuse Solide	2.329.275	2.109.265	220.010	10,4%
TOTALE RINFUSE	6.074.863	5.462.481	612.382	11,2%
Merci in container	2.090.095	1.894.565	195.530	10,3%
Merci varie	6.812.866	5.465.144	1.347.722	24,7%
TOTALE MERCI VARIE	8.902.961	7.359.709	1.543.252	20,9%
Contenitori (TEU)	302.627	294.138	8.489	2,9%

RIDUZIONE DELLE TASSE D'ANCORAGGIO

Al fine di contrastare le gravi ripercussioni che la crisi dell'economia mondiale ha avuto sui porti italiani ed in particolare sull'attività di transhipment, determinando un calo dei volumi di proporzioni considerevoli, con le inevitabili ricadute negative anche sull'occupazione, anche l'Autorità Portuale di Taranto ha dato corso a quanto previsto dall'art. 5, comma 7-duodecies del Decreto Legge n. 194 del 30/12/2009, convertito con legge n. 25 del 26/02/2010, che attribuisce alle Autorità Portuali il potere di stabilire variazioni in diminuzione fino all'azzeramento delle tasse di ancoraggio.

In data 22/11/2011 è stato adottato, infatti, il Regolamento per la riduzione delle tasse d'ancoraggio relativo alle navi che scalano il Porto di Taranto.

L'adozione di siffatto Regolamento - resa possibile grazie alla concessione di un contributo statale ex art. 2, comma 2 - novies del Decreto Legge 29 dicembre 2010, n. 225 convertito con modificazioni dalla L. 26 febbraio 2011, n. 10 pari ad € 6.000.000 assegnato all'A.P. con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 13/10/2011 - ha comportato un minor introito per tasse d'ancoraggio pari ad € 1.658.001,02.

Le compagnie di navigazione, in luogo del versamento dovuto per tasse d'ancoraggio pari ad € 1.674.751,02, hanno versato € 16.750,00.

OPERE INFRASTRUTTURALI/MANUTENZIONI STRAORDINARIE

Con riferimento alle opere infrastrutturali ed interventi di manutenzione straordinaria occorre osservare che, nell'esercizio finanziario 2011:

- È stata sottoscritta il 19/07/2011 la Convenzione tra MATTM, Regione Puglia, Autorità Portuale e Sogesid S.p.A. che affida alla Soc. Sogesid le seguenti attività:

- i. progettazione definitiva della cassa di colmata ad est del V sporgente, della capacità di circa 9.000.000 mc;
- ii. progettazione definitiva del dragaggio dei sedimenti pari a 2.300.000 mc in area Molo Polisettoriale del Porto di Taranto;

il cui costo, pari ad € 2.150.000 (duemilionicinquantamila/00) come previsto dal Protocollo d'Intesa del 5/11/2009 è a carico dell'Autorità Portuale di Taranto;

- è stato affidato al costituendo raggruppamento di imprese Toma Abele Trivellazioni srl/Tecnoparco Valbasento Spa/C.G.G. Geological Analysis srl che ha offerto l'importo € 283.590,34 comprensivo degli oneri per la sicurezza di € 14.982,34 il servizio di "indagini geognostiche, prove di laboratorio e analisi di caratterizzazione ambientale" per i lavori di "rettifica, allargamento ed adeguamento strutturale della banchina di levante del Molo San Cataldo e della calata 1 del porto di Taranto" e "reti di raccolta e