

L'importo complessivo delle partecipazioni è passato da euro 6.370.554 del 2011 ad euro 6.354.207 del 2012, con una diminuzione di euro 16.347 dovuta al fallimento della Società Consortile s.r.l.

Con riferimento alla vicenda relativa alla cessione delle quote maggioritarie della Società Porto di Livorno 2000¹⁰, l'A.P., ha comunicato di aver provveduto con provvedimento presidenziale n.190 del 18/12/2013 all'aggiudicazione definitiva del servizio di consulenza specialistica, studio ed analisi ad un Advisor per la fase propedeutica alla cessione delle quote e di aver sottoscritto il relativo contratto con l'advisor KPMG nel mese di gennaio 2014. Sulla base dei risultati del lavoro dell'advisor potrà essere bandita la gara per la cessione delle quote, che l'Ente auspica possa concludersi entro la fine dell'anno.

Con riferimento alle partecipazioni azionarie, questa Corte, pur apprezzando le azioni finora poste in essere, ritiene di dover sollecitare l'applicazione dell'art. 3 della legge n. 244/2007 che al comma 27 prevede che le Autorità portuali debbano dismettere le loro partecipazioni in società che non siano strettamente necessarie per lo svolgimento dei loro fini istituzionali.

Si ritiene opportuno in questa sede dare notizie aggiornate sull'esito delle vicende giudiziarie che hanno riguardato la gestione della società Porto Livorno 2000 nel periodo 2003-2007, a seguito di un'indagine della Guardia di Finanza svoltasi negli anni 2007-2008 e sulle iniziative poste in essere anche dall'Autorità portuale per il recupero delle somme dovute a detta società a titolo di risarcimento dei danni.

Con sentenza del Tribunale di Livorno del 07/07/2011, n. 683, il Presidente pro tempore della società Porto Livorno 2000 s.r.l. è stato condannato a versare alla stessa a titolo di risarcimento danni la somma di € 2.151.386,08 oltre a rivalutazione monetaria, interessi legali e spese di lite di Autorità portuale, Porto di Livorno 2000 e Camera di Commercio.

Pur essendo infatti il soggetto creditore la società Porto di Livorno 2000 S.r.l., l'Autorità Portuale ha coltivato l'azione civile nei confronti del menzionato Presidente, in quanto socia di maggioranza della Porto di Livorno 2000 S.r.l..

Il procedimento giudiziario è stato affidato ad avvocato del libero Foro che sta procedendo alle azioni di recupero anche se allo stato il patrimonio del soggetto condannato risulta di scarso valore e non idoneo al recupero dell'intero importo.

Nel procedimento di esecuzione immobiliare relativo a due immobili di proprietà del soggetto condannato, tra cui la casa di abitazione, le prime vendite sono andate

¹⁰ Cfr. "Relazione sulla gestione della A.P. di Livorno per gli esercizi 2007-2011", pubblicata in Atti parlamentari, XVI Legisl., doc.XV, n. 487, cap.7.5, pag.77.

deserte, per cui il Giudice dell'esecuzione ha temporaneamente sospeso le operazioni di vendita.

Inoltre scarse sono le probabilità di soddisfazione del credito chirografario della Porto Livorno 2000, perché nella procedura sono utilmente collocati creditori ipotecari per importi che eccedono il prevedibile ricavato della vendita.

Anche i tentativi di vendita delle quote sociali pignorate relative a due società di proprietà del condannato non hanno avuto esito, anche a causa delle ingenti perdite registrate nell'ultimo esercizio da una delle due società, che ridurrebbero sensibilmente il valore della partecipazione pignorata, stimato dal CTU in oltre un milione di euro. Per tale ragione non è stato finora fissato un nuovo incanto.

Il soggetto condannato in sede civile è stato coinvolto anche in un procedimento penale in qualità di imputato per i reati di peculato e false comunicazioni sociali, conclusosi con patteggiamento richiesto dall'imputato. In tale occasione il GUP ordinò la confisca di tutti i beni mobili già sottoposti a sequestro preventivo, tra cui opere d'arte di ingente valore, pregiati orologi da collezione, ecc.. Il ricorso in Cassazione proposto contro tale decisione è stato respinto con sentenza n. 15739 del 22/02/2011.

Il predetto legale, vista, come anticipato, la difficoltà di recuperare l'importo dei danni dalla vendita della casa di abitazione ovvero dalla vendita delle quote societarie pignorate, ha proposto istanza ex art. 12-sexies L. 356/1992 all'Agenzia Nazionale per l'Amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata (che cura l'amministrazione dei beni confiscati all'ex Presidente della società) *"affinché proceda alla loro vendita allo scopo di soddisfare i diritti della Porto di Livorno 2000, persona offesa dal reato, al risarcimento dei danni subiti per effetto delle condotte illecite che hanno determinato la confisca"*.

Nei crediti per immobilizzazioni finanziarie sono inscritte le somme derivanti dalla rivalutazione del fondo TFR depositato presso l'Inps, a carico dell'Ente previdenziale per euro 75.489.

Per quanto riguarda l'attivo circolante, i crediti ammontano ad euro 85.263.255, tra cui la posta più elevata è costituita dai crediti verso lo Stato e altri soggetti pubblici, relativi ai finanziamenti per la realizzazione delle opere infrastrutturali (euro 69.956.008). Tale voce rappresenta il 23% dell'attivo ed è in lieve diminuzione rispetto all'esercizio precedente (-3%). Nella nota integrativa è riportato l'elenco dettagliato dei crediti di importo più rilevante.

Le disponibilità liquide, costituite dai depositi bancari e postali ammontano ad euro 85.821.300, con un aumento del 10% rispetto al 2011 e rappresentano il 24% dell'attivo.

Passando alle principali poste del passivo, la voce Fondi in gestione accoglie i fondi vincolati per lavori per un ammontare di euro 153.625.079, che rappresenta il 42% del passivo, di cui la posta maggiore è quella costituita dai finanziamenti dello Stato per euro 132.292.940, seguiti dal contributo a carico del fondo perequativo per euro 9.250.609, e da altri fondi accantonati per specifiche opere infrastrutturali.

Il fondo contributi in conto capitale, per un ammontare identico al 2011 (euro 3.699.995) è derivante dalle operazioni di ricevimento nelle vasche di colmata dei sedimenti marini provenienti dal porto di La Spezia.

Il fondo rischi e oneri rimasto anch'esso invariato rispetto al 2011 e pari ad euro 1.896.590, comprende un fondo svalutazione crediti ed un fondo per imposte, anche differite, per euro 464.811, un fondo per altri rischi ed oneri futuri per euro 568.103 ed un fondo per cause legali in corso, liti e risarcimenti per euro 398.865.

Il fondo TFR, ammontante ad euro 2.392.072, (+9% rispetto al 2011) è costituito dall'accantonamento maturato dai dipendenti sulla base delle retribuzioni imponibili, in conformità della legge nonché dei vigenti contratti di lavoro. Nel fondo sono inclusi gli importi maturati e trasferiti al Fondo di Tesoreria appositamente istituito presso l'Inps. Il fondo risulta incrementato a fine esercizio della quota di adeguamento risultante dal conto economico (euro 372.609) e della rivalutazione del fondo tesoreria a carico dell'INPS (euro 29.097) e diminuito (per euro 199.232) delle somme versate ai dipendenti in quiescenza e delle anticipazioni sul TFR, delle imposte e dello smobilizzo di somme in favore dei fondi negoziali di previdenza complementare Previlog e Previndai.

I debiti ammontano ad euro 125.972.530, in lieve diminuzione (-1%) rispetto al 2011 e la voce principale è costituita dai debiti verso fornitori (euro 123.591.776), principalmente per acquisizione di beni patrimoniali finanziati dallo Stato e in minor misura con entrate tributarie o per manutenzione straordinaria in ambito portuale.

La posta relativa ai conti d'ordine accoglie sia le polizze fideiussorie prestate da terzi o a favore di terzi (euro 32.692.427), sia le opere effettuate in ambito portuale e finanziate dallo Stato, dalla Regione o dalla Comunità europea e gli acquisti effettuati nel 2003 con i finanziamenti delle Autostrade del Mare, per un ammontare complessivo di euro 121.102.244.

8. Considerazioni conclusive

L'analisi della documentazione relativa al bilancio acquisita ha messo in evidenza il sostanziale rispetto dei vincoli introdotti dal D.L. 78/2010 per quanto attiene la riduzione delle spese per gli organi e di quanto disposto in materia di autonomia finanziaria dalla legge 296/2006 e la successiva L. 25/2010.

Tra gli aspetti problematici si pone invece il tema del conflitto tra le disposizioni del C.C.N.L. del settore che prevede la possibilità di assumere per chiamata diretta e con contratti a tempo indeterminato, facoltà questa che è stata utilizzata dall'Ente in una occasione, e la posizione espressa dal Dipartimento della Funzione Pubblica che ritiene che le Autorità portuali, avendo natura giuridica di Enti pubblici non economici, debbano seguire per quanto attiene il reclutamento del personale la vigente disciplina applicata nella Pubblica Amministrazione che, come è noto, esclude la possibilità di assunzioni per chiamata diretta. Sulla posizione della Funzione Pubblica si è attestato anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti vigilante le Autorità portuali. Questa Corte condivide l'avviso espresso dalle anzidette Amministrazioni centrali e ritiene che anche nell'ambito delle Autorità portuali si debba procedere in osservanza con la disciplina in materia di reclutamento del personale delle Amministrazioni Pubbliche.

Un' ulteriore situazione di criticità, sottolineata peraltro dallo stesso Collegio dei revisori, riguarda la ripetizione degli indebiti emolumenti percepiti dal personale a partire dall'anno 2011 in contrasto con l'applicazione delle norme contenute nell'art. 9, 1° comma del D.L. 78/2010. Circa la posizione assunta dall'Ente di procedere ai recuperi solo per il biennio 2013-2014, questa Corte ritiene che l'approvazione ministeriale dei bilanci nel biennio 2011/2012, non può esimere l'Ente dal rispetto delle disposizioni di legge in argomento e pertanto l'Autorità portuale debba procedere al recupero integrale delle somme corrisposte oltre i limiti di legge, anche per gli anni 2011 e 2012.

Si deve poi censurare l'Autorità portuale che non ha richiesto il dovuto parere per l'attribuzione di due incarichi di patrocinio legale affidati ad un dipendente dello stesso Ente, senza peraltro avvalersi dell'Avvocatura generale dello Stato.

Tra gli aspetti positivi che hanno caratterizzato la gestione dell'Ente nell'anno di riferimento 2012, si deve evidenziare l'approvazione da parte del Comitato portuale

del Piano Operativo Triennale nonché del Programma Triennale delle Opere del triennio 2014-2016.

Il traffico portuale risente della crisi internazionale dei traffici avviata nel 2008 ed ha registrato anche nel 2012 ulteriori e significative contrazioni rispetto ai volumi registrati nell'anno precedente; infatti le merci si sono ridotte dell'8%, i container del 14% ed anche il traffico passeggeri ha avuto una diminuzione del 9%.

I principali dati significativi dati relativi alla gestione relativa all'anno 2012 sono riportati nella tabella che segue:

Tab. n. 9

(in euro)

DESCRIZIONE	2011	2012	var.% 012/011
Av/disavanzo finanziario	- 11.673.485	3.708.288	132
saldo corrente	9.868.663	9.842.505	0
saldo in c/capitale	- 21.542.147	- 6.134.218	72
Avanzo di amministrazione	38.389.872	44.261.829	15
Avanzo economico	10.400.222	7.607.940	-27
Patrimonio netto	68.314.477	75.922.418	11

Il bilancio finanziario evidenzia una sostanziale stabilità nelle entrate correnti e una consistente riduzione di quelle in conto capitale (-39%).

L'avanzo di amministrazione è risultato pari a euro 44,261 milioni mentre l'avanzo finanziario è stato di euro 3,708 milioni. Il conto economico registra un avanzo di euro 7,607 milioni ridotto del 27% rispetto al corrispondente valore del 2011.

I canoni demaniali contribuiscono per il 36% alle entrate correnti confermando così l'importante ruolo che le entrate demaniali assumono nella gestione delle Autorità portuali. Il patrimonio netto è aumentato dell'11% raggiungendo il valore di 75,922 milioni.

Con riferimento alle partecipazioni azionarie, questa Corte, pur apprezzando le azioni finora poste in essere, ritiene di dover sollecitare l'applicazione dell'art. 3 della legge n. 244/2007 che al comma 27 prevede che le Autorità portuali debbano dismettere le loro partecipazioni in società che non siano strettamente necessarie per lo svolgimento dei loro fini istituzionali.

Facendo seguito a quanto esposto anche nel precedente referto in merito alle vicende giudiziarie che hanno riguardato la gestione della società Porto Livorno 2000, il Presidente pro tempore è stato condannato a versare a titolo di risarcimento danni la somma di € 2.151.386,08 oltre a rivalutazioni di legge.

L'Autorità Portuale ha coltivato l'azione civile nei confronti del menzionato Presidente in quanto socia di maggioranza della Porto di Livorno 2000 S.r.l. e si è attivata per il recupero di dette somme.



APPENDICE NORMATIVA

PAGINA BIANCA

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, anche l'anno 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).

Per quanto riguarda l'obbligo di riduzione del 10% previsto dall'art. 1, commi 58 e 63 della legge 23 dicembre 2005, n. 266 dei compensi spettanti al Presidente, al Collegio dei revisori dei conti e ai membri del Comitato portuale per i gettoni di presenza riconosciuti, si rimanda per gli opportuni aggiornamenti al capitolo relativo agli organi di amministrazione e di controllo.

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, tesò 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.

Il 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 individuate 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.

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 D.P.C.M. 22 gennaio 2013¹¹, 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 D.P.C.M., "la legge 28 gennaio 1994,n. 84, 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

¹¹ Registrato alla Corte dei conti in data 18 marzo 2013.

nell'impresa, specificando che il suddetto rapporto è regolato da appositi contratti collettivi nazionali di lavoro”.

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

Da ultimo, il D.P.R. 4 settembre 2013, n.122, ha prorogato fino al 31/12/2014 le disposizioni recate dall'art.9, comma 1 del D.L. 78/2010, convertito nella legge n. 122/2010. Ha stabilito inoltre che si dà luogo alla contrattazione collettiva per gli anni 2013-2014 del personale dipendente delle amministrazioni pubbliche così come individuate ai sensi dell'art.1, comma 2, della legge n. 196/2009, per la sola parte normativa e senza possibilità di recupero per la parte economica. Inoltre ha escluso per il medesimo personale il riconoscimento degli incrementi contrattuali eventualmente previsti a decorrere dall'anno 2011, senza possibilità di recupero.

Si riportano le ulteriori misure legislative adottate, in materia di portualità, negli anni 2011 - 2013.

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.

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 navigli 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", ad 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 contributo pubblico in conto capitale) in favore di soggetti concessionari che intendano realizzare le nuove infrastrutture in *project financing*.

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.

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), 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.

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.

L'art.15 modifica la previsione, di cui al comma 2-undecies dell'articolo 2 del decreto-legge n. 225 del 2010, 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, limitandone l'applicazione 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.

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 dotati di autonomia finanziaria, inseriti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, 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.

Gli altri interventi normativi d'iniziativa governativa incidenti nel settore della portualità hanno riguardato soprattutto la liberalizzazione e la regolazione del settore trasporti ed 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 UIRnet¹², 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, 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.

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, nonché misure in materia di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, prevedendo 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 e la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione ed alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

L'art.13 del D.L. n.145 del 23 dicembre 2013, convertito nella legge 21/2/14, n.9, riguardante "Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo," prevede la revoca di alcune assegnazioni di contributi disposte dal CIPE nel 2006 e nel 2010, l'afflusso di tali somme nel Fondo di cui

¹² 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.