

Il totale dell'Attivo circolante, composto dalle due voci "Residui attivi con separata indicazioneetc." e "Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni", decresce del 9,3% (231,2 milioni nel 2013 a fronte dei 254,9 milioni del 2012).

Nel 2013 i residui attivi decrescono del 20,6% passando dai 150,6 milioni del 2012 ai 119,4 milioni dell'esercizio successivo. La voce che concorre maggiormente al totale, anche se in diminuzione del 22,7% nell'esercizio di riferimento, è quella relativa ai "Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici" con un importo pari a 113,6 milioni (147,1 milioni nel 2012).

All'interno dell'attivo patrimoniale confluiscono sia i residui attivi pregressi rimasti da riscuotere al 31/12/2013 sia quelli relativi alla competenza (vedi tabella n. 21). In merito ai primi l'Ente ne ha ridotto la massa (150,6 milioni all'1/1/2013) apportando una variazione pari a 30,2 milioni che, sommati ai 4,8 milioni delle riscossioni, hanno ridimensionato l'importo iniziale in 115,5 milioni rilevato a fine esercizio. Gli introiti che concorrono alla formazione del totale derivano, come già accennato nell'analisi effettuata sui residui, da: tasse portuali incassate dalla Dogana di Gioia Tauro ma non ancora versate all'Autorità Portuale, tasse di ancoraggio da riscuotere dalla Regione Calabria, i canoni delle aree demaniali, la rimanenza di finanziamenti da parte dello Stato la cui erogazione è legata alla rendicontazione delle spese sostenute.

Le componenti dei residui attivi di competenza (3,9 milioni nel 2013) sono riconducibili ad alcune delle tipologie su menzionate quali i canoni demaniali, gli interessi su conti fruttiferi o le soste temporanee ed accosti pubblici.

In merito all'Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni" (vedi tabella n. 20) si rileva un incremento (7,1%) delle disponibilità liquide che si attestano, nel 2013, a 111,7 milioni (104,3 nel 2012).

Il patrimonio netto (vedi tabella n. 21 bis), nell'esercizio di riferimento, aumenta del 27,7% con un importo pari a 46,4 milioni a fronte dei 36,3 milioni del 2012. L'incremento è dovuto al saldo positivo presente nel conto economico, pari a 10 milioni, ed inserito nella voce "Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo". I contributi in conto capitale risultano azzerati a causa di quanto già specificato sopra riguardo le immobilizzazioni finanziarie.

Il trattamento di fine rapporto (685.042 euro) aumenta del 5,8% rispetto al 2012 (647.089 euro).

Il totale dei residui passivi è pari a 186,7 milioni e decresce del 16,2% rispetto all'esercizio 2012 (222,9 milioni). L'importo dei residui rimasti da pagare al

31/12/2013 (vedi tabella n. 21) ammonta a 178,8 milioni (-7,5%), 14,7 milioni in meno, in valore assoluto, rispetto al 2012 (193,5 milioni); i residui di competenza decrescono, nel 2013 (7,9 milioni), dell'8% con una variazione assoluta pari a 21,5 milioni. Come già osservato per i residui attivi, la massa dei residui passivi risulta ridotta, rispetto all'esercizio precedente, a causa di variazioni derivanti dal riaccertamento pari a -33,6 milioni.

Tab. n. 22: Residui totali

Residui attivi

Totale complessivo a + b	2012	2013
Ammontare dei residui all'1/1	138.350.964	150.560.320
Riscossi	10.087.059	4.835.065
Variazioni	0	-30.225.037
a) Residui pregressi rimasti da riscuotere al 31/12	128.263.905	115.500.216
b) Riscossioni Residui di competenza dell'esercizio	22.296.415	3.909.951
Totale complessivo a + b	150.560.320	119.410.167

Residui passivi

Totale complessivo a + b	2012	2013
Ammontare dei residui all'1/1	199.666.598	222.866.417
Pagati	6.208.709	10.398.241
Variazioni	0	-33.671.654
a) Residui pregressi rimasti da pagare al 31/12	193.457.888	178.796.523
b) Pagamenti Residui di competenza dell'esercizio	29.408.529	7.869.032
Totale complessivo a + b	222.866.417	186.665.555

6.6 Le Partecipazioni societarie

L'Autorità portuale, al fine di garantire la sicurezza del porto, ha costituito, ai sensi dell'art. 6 comma 6 della legge n 84/1994, una società di cui è socio unico denominata Gioia Tauro Security S R L che si occupa della gestione e del controllo degli accessi al varco portuale. Il valore della partecipazione al 31-12-2013 è di euro 10.500 di cui euro 500 sono riferibili alla quota versata per la società Assonautica.

La quota di € 500 è stata versata per la costituzione dell'Associazione denominata "Assonautica Provinciale di Cosenza" di cui l'Autorità portuale è socio fondatore.

Nelle note di approvazione dei consuntivi 2011-2012 i ministeri vigilanti hanno richiamato l'attenzione sull'obbligo previsto ex art 8, comma 1, del DL n 98/2001 convertito dalla L n 111/2011 di pubblicazione sul sito istituzionale dell'elenco delle società partecipate direttamente o indirettamente dall'Ente.

7. Considerazioni conclusive

In un contesto internazionale segnato dalla più ampia crisi economica che si è registrata dagli anni '50 e che si è tradotta in una consistente diminuzione dei traffici marittimi, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha, in particolare, svolto attività di promozione e intensificato il programma di investimenti nonché approvato, nel settembre del 2010, il Piano regolatore portuale.

Nel 2013, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha fornito un impulso per l'adozione degli atti programmatici e di pianificazione, che costituiscono strumenti di razionalizzazione dell'attività amministrativa, essendo finalizzata all'individuazione dei bisogni pubblici da soddisfare, alla valutazione del grado e del tempo di perseguimento degli obiettivi da raggiungere, all'individuazione delle disponibilità a tal fine necessarie ed a tutto quanto risulti indispensabile per la realizzazione in concreto delle opere previste.

Ciò sia con riferimento al Piano operativo triennale (POT), soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle e sia relativamente al Piano regolatore portuale (PRP), che ha la funzione di definire l'assetto complessivo del porto.

Significativa è stata poi l'attività svolta dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro nel 2013 in merito, oltre alla consueta attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo, alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e le opere di grande infrastrutturazione ed anche l'attività promozionale.

L'entrata derivante dalla gestione dei beni demaniali rappresenta nel 2013, il 21,5% dell'entrata corrente.

Le entrate riscosse per canoni demaniali ammontano a 482.841 euro e rappresentano l' 11,8% dell'entrata accertata (4 milioni) per i canoni stessi, una percentuale che lascia ancora importi da riscuotere pari 3,6 milioni (88,1%).

Come già segnalato nella precedente relazione, la mancata riscossione dei canoni risulta la criticità più evidente nella gestione dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro. Va sottolineato che questa situazione è anche correlata alla grave crisi economica che investe il territorio. Tuttavia questa Corte raccomanda l'adozione di tempestive misure volte a rendere più efficace la riscossione dei canoni.

Nell'esercizio 2013 l'andamento generale dell'Ente in riferimento all'avanzo di competenza (+9 milioni), ai saldi di parte corrente (+9,1 milioni) e di parte capitale (-84.795 euro), all'avanzo economico (+10 milioni), all'avanzo di amministrazione

(+44,5 milioni), al patrimonio netto (46,4 milioni) e alla consistenza di cassa al 31/12 (+111,7 milioni), mostra un trend positivo dei principali saldi della gestione; infatti, ad eccezione del saldo di parte capitale che riporta un -46% e che, tuttavia, mostra un miglioramento, le restanti voci sono tutte di segno positivo. L'incremento maggiore (142,6%) si riferisce al saldo di parte corrente che passa da 3,8 milioni del 2012 ai 9,1 milioni dell'esercizio successivo. Anche l'avanzo economico ha un incremento significativo (53%) con 10,1 milioni nel 2013 a fronte dei 6,6 milioni del 2012.

L'avanzo di competenza, come su accennato, è pari a 9 milioni, 36,8% in aumento, rispetto ai 6,6 milioni dell'esercizio precedente. Il totale delle entrate diminuisce (-47,4%) passando dai 42,4 milioni del 2012 ai 22,3 milioni dell'esercizio successivo; così come il totale delle le spese (-62,9%) pari a 13,3 milioni nel 2013 a fronte dei 35,8 milioni registrati nel precedente esercizio.

La situazione amministrativa, pur chiudendosi con un avanzo pari a 12,5 milioni, mette in evidenza una sensibile diminuzione delle riscossioni (-23,1%) che contribuisce alla formazione di una notevole massa di residui attivi. Questi ultimi, seppur in calo del 20,6% rispetto al 2012, non decrescono, come si è detto a causa di una maggiore capacità di riscossione, ma a seguito di operazioni di riaccertamento con relative variazioni adottate dall'Ente. I pagamenti si incrementano del 25,2% favorendo la diminuzione dei residui passivi (-16,2%) con una differenza in valore assoluto pari a 36,2 milioni.

Il permanere di importi considerevoli relativamente ai residui sia attivi (119,4 milioni) che passivi (186,6 milioni), resta un punto critico nella gestione dell'Autorità Portuale che, sebbene sia stata sollecitata anche dal Collegio dei Revisori, ancora non è riuscita a ridimensionare queste masse residuali. Va tuttavia ricordato che l'Ente ha operato l'allineamento tra i residui attivi, riportati nella situazione amministrativa, ed i crediti evidenziati nello stato patrimoniale; la medesima situazione si riscontra tra i residui passivi e i debiti.

Il saldo tra valori e costi della produzione, nel 2013, risulta pari a 6,5 milioni in lieve flessione (0,3%) rispetto al 2012.

Il conto economico, nel 2013, chiude con un avanzo pari a 10 milioni ed un incremento, del 53% rispetto al 2012 (6,6 milioni), dovuto ai maggiori introiti derivanti dalle tasse d'ancoraggio e alle variazioni apportate ai residui.

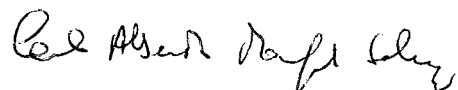
Dall'esame dello stato patrimoniale risulta che il totale delle immobilizzazioni, nel 2013 (9,1 milioni), decresce del 21,8% rispetto al 2012 (11,7 milioni). Le immobilizzazioni immateriali, costituite da beni aventi utilità pluriennale (software applicativi), decrescono del 20,5% (57.996 euro nel 2012 e 46.093 euro nel 2013). Le

immobilizzazioni materiali diminuiscono (21,8%) passando dagli 11,6 milioni del 2012 ai 9 milioni dell'esercizio successivo. Le immobilizzazioni finanziarie restano immutate (10.500 euro)

Il totale dell'Attivo circolante decresce del 9,3% (231,2 milioni nel 2013 a fronte dei 254,9 milioni del 2012).

Il patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, aumenta del 27,7% con un importo pari a 46,4 milioni a fronte dei 36,3 milioni del 2012.

Riguardo le partecipazioni azionarie l'Autorità Portuale ha costituito una società di cui è socio unico denominata Gioia Tauro Security S R L che si occupa della gestione e del controllo degli accessi al varco portuale. Il valore della partecipazione al 31-12-2013 è di euro 10.500 di cui euro 500 sono riferibili alla quota versata per la società Assonautica.



PAGINA BIANCA

APPENDICE NORMATIVA

APPENDICE NORMATIVA

Settore portualità: principali disposizioni normative emanate in materia di organizzazione, funzioni e attività delle Autorità Portuali.

Ai fini di un opportuno inquadramento normativo, si riportano nella presente appendice le norme di principale rilievo in materia di portualità.

Permangono per il triennio in esame, le limitazioni di cui all'art. 1, commi 9, 10 e 11 della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (come modificati dall'art. 27 del sopra citato decreto legge 4 luglio 2006, n. 223 e della relativa legge di conversione 4 agosto 2006, n. 248 e dall'art. 61 del D.L. n. 112/2008 convertito in L. 6/8/2008 n. 133) relative alle spese per studi e incarichi di consulenza, alle spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e rappresentanza nonché alle spese relative alle autovetture. Tali spese, a decorrere dall'anno 2011, sono oggetto di limitazioni anche per effetto delle disposizioni di cui all'art. 6 ("riduzione dei costi degli apparati amministrativi") del D.L. 78/2010 convertito con legge 122/2010.

Le economie derivanti sono da versare al bilancio dello Stato (comma 21).

Altre spese soggette al limite sono quelle per la manutenzione degli immobili utilizzati dall'Ente (art. 2, commi 618-623, legge 244/2007, come modificato dall'art. 8, della legge 122/2010, di conversione del D.L. 78/2010).

A seguito di quanto disposto in materia di autonomia finanziaria dall'art. 1, commi 982 e seguenti della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007) alle Autorità portuali viene attribuito il gettito della tassa erariale (di cui all'art. 2, comma 1 del D.L. 28 febbraio 1974, n. 47 convertito con modificazioni dalla legge 16 aprile 1974, n. 117 e successive modificazioni) e delle tasse di ancoraggio (di cui al Capo 1, titolo 1 della legge 9 febbraio 1963, n. 82 e successive modificazioni), in aggiunta al gettito della tassa sulle merci sbarcate e imbarcate (di cui al Capo 3 della legge 9 febbraio 1963, n. 82 e all'art. 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355 e successive modificazioni ed integrazioni), già devoluto nella sua interezza a partire dall'anno 2006.

La stessa disposizione ha per contro soppresso gli stanziamenti relativi ai contributi destinati alle Autorità portuali per la manutenzione dei porti, previsti dall'art. 6, comma 1 lett. b) della legge n. 84 del 1984.

Con DPR 28 maggio 2009, n. 107, recante "regolamento concernente la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi", la tassa e la sovrattassa di

ancoraggio, dovute dalle navi che compiono operazioni commerciali in un porto, rada o spiaggia dello Stato sono state accorpate in un'unica tassa, denominata "tassa di ancoraggio"; la tassa erariale e quella portuale sulle merci imbarcate e sbarcate sono state accorpate in un unico tributo denominato "tassa portuale", del quale è stato previsto l'adeguamento graduale nel triennio 2009/2011.

Allo scopo di fronteggiare la crisi di competitività dei porti italiani, la legge 26 febbraio 2010, n. 25, di conversione del decreto legge 30 dicembre 2009, n. 194, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative, ha differito la decorrenza di tale adeguamento all'1/12/2012.

Con lo stesso provvedimento legislativo è stato consentito alle Autorità portuali, per il biennio 2010 e 2011 e nelle more della piena attuazione della loro autonomia finanziaria, di stabilire variazioni in aumento fino ad un tetto massimo pari al doppio della misura delle tasse di ancoraggio e portuale, così come adeguate ai sensi del sopra citato regolamento, nonché in diminuzione fino all'azzeramento delle singole tasse medesime.

Tale facoltà è stata prorogata a tutto il 2012 dall'art.11 del D.L.29 dicembre 2011, n. 216, convertito in legge 24 febbraio 2012, n. 14.

La legge ha previsto che ciascuna Autorità, a copertura delle eventuali minori entrate derivanti dalle disposizioni sopra citate, operi una corrispondente riduzione delle spese correnti, ovvero, nell'ambito della propria autonomia impositiva e tariffaria, un corrispondente aumento delle entrate, dandone adeguata illustrazione nelle relazioni al bilancio di previsione e al conto consuntivo.

Di fronte alle difficoltà di applicazione di tale norma da parte delle Autorità portuali, per la sostanziale incomprimibilità delle spese correnti e la concreta impraticabilità di un aumento dei canoni di concessione, fatte rilevare dal MIT con note del 2/7 e 15/7/2010, il MEF, con nota del 2 agosto 2010, ha condiviso l'esigenza di uno specifico intervento legislativo, teso ad una migliore formulazione dei contenuti della norma in questione.

L'art. 3 della legge finanziaria per l'anno 2008, (L. n. 244 del 24 dicembre 2007), al comma 27 ha stabilito che le amministrazioni di cui all'art. 1 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (tra le quali rientrano gli enti pubblici non economici e, quindi, anche le Autorità portuali, come da ultimo affermato dal Consiglio di Stato nella pronuncia n. 05248 del 9/10/2012), debbono dismettere le loro partecipazioni in società che non siano strettamente necessarie per lo svolgimento dei loro fini istituzionali. Il successivo comma 28 di detto articolo prescrive che l'assunzione di

nuove partecipazioni ed il mantenimento delle attuali debbono essere autorizzate dall'organo competente, con delibera motivata in ordine alla sussistenza o meno dei presupposti di cui al precedente comma 27, da inoltrarsi alla Corte dei conti; a tal fine, viene fissato il termine di trentasei mesi dalla data di entrata in vigore della legge (termine così modificato dall'art.71, comma 1 della legge 18 giugno 2009, n. 69), entro il quale le amministrazioni interessate, nel rispetto delle procedure ad evidenza pubblica, debbono cedere a terzi le società e le partecipazioni vietate a norma del precedente comma 27.

Infine, l'art. 4, comma 6 del decreto legge 25 marzo 2010, n. 40 convertito con modificazioni nella legge 22 maggio 2010, n. 73, ha istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il "Fondo per le infrastrutture portuali", destinato a finanziare le opere infrastrutturali nei porti di rilevanza nazionale, con una dotazione iniziale di 80 milioni di euro. Nella ripartizione delle risorse, come precisato nell'ultimo periodo del citato comma, debbono essere privilegiati "progetti già approvati, diretti alla realizzazione di opere immediatamente cantierabili, finalizzate a rendere le strutture operative funzionali allo sviluppo dei traffici".

In sede di conversione del decreto legge è stato introdotto il comma 8 bis, con il quale viene prevista la possibilità di revoca dei fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, se non utilizzati entro il quinto anno dall'avvenuto trasferimento o assegnazione.

Il D.L. 225/2010, convertito nella legge 26 febbraio 2011, n. 10, ha abrogato tale ultima disposizione statuendo che entro il termine del 15 marzo 2011 sono revocati i fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o assegnazione. Ha inoltre rinviato a successivi decreti del Ministro delle Infrastrutture, emanati di concerto con il Ministro delle finanze, la ricognizione dei finanziamenti revocati e l'individuazione della quota degli stessi che deve essere riassegnata alle Autorità portuali, secondo criteri di priorità stabiliti per il 2011 dalla stessa legge e per il 2012 e 2013 da individuarsi nei decreti medesimi, per progetti cantierabili, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica. In caso di mancato avvio dell'opera, decorsi centottanta giorni dall'aggiudicazione definitiva del bando di gara, il finanziamento si intende revocato ed è riassegnato con le medesime modalità sopra descritte. Da tali disposizioni sono stati espressamente esclusi i fondi assegnati per opere in scali

marittimi amministrati dalle Autorità portuali ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'art.1 della legge n. 426/1998.

Da ultimo il menzionato decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito nella legge 30/7/2010, n. 122, ha introdotto nuove misure di contenimento delle spese sostenute dalle pubbliche amministrazioni inserite nel conto economico consolidato della P.A., come 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.

Tra le disposizioni del D.L. 78/2010 alcune producono effetti già nel 2010, in particolare:

- l'art.6, comma 6, prevede, dalla prima scadenza successiva al provvedimento, la riduzione del 10% dei compensi degli organi delle società non quotate totalmente possedute da enti pubblici; il successivo comma 19 stabilisce il divieto di effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari ed aperture di credito a favore di società partecipate non quotate che, per tre esercizi consecutivi, abbiano registrato perdite di esercizio o utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite;
- il comma 8 dello stesso articolo prevede la preventiva autorizzazione del Ministero vigilante per l'organizzazione di convegni, feste celebrative, inaugurazioni ed altri eventi analoghi.

Per quanto concerne il tema della liberalizzazione e della regolazione del settore dei trasporti, l'intervento più significativo è contenuto nel D.L. n. 201/2011, convertito nella L. n. 214/2011, così come modificato dall'articolo 36 della legge n. 27 del 24 marzo 2012 di conversione del D.L. 24 gennaio 2012 n. 1. Tale provvedimento

prevede di assoggettare l'intero settore dei trasporti a un'unica Autorità indipendente di regolazione, da istituire nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla L. n. 481/1995. La nuova Authority ha competenza nel settore dei trasporti e delle relative infrastrutture e servizi accessori, deve operare in piena autonomia e deve garantire l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, nonché condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali, alle reti autostradali e alla mobilità dei passeggeri e delle merci (in ambito nazionale, locale e urbano) collegata con stazioni, aeroporti e porti.

Con riferimento al tema della connessione fra il sistema portuale e la rete logistica nazionale, si segnala la disposizione contenuta nell'art. 46 della legge menzionata, secondo cui le Autorità portuali possono costituire sistemi logistici e intervenire attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le Regioni, le Province e i Comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

Nel decreto legge n. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito nella legge 24 marzo 2012, n. 27 si prevede, inoltre:

- una nuova disposizione (art.48) in materia di dragaggi funzionale alla realizzazione di operazioni di escavo nei porti italiani che consentano di accogliere naviglio di grandi dimensioni;
- il medesimo trattamento per quanto concerne l'applicazione della tassa di ancoraggio e delle tasse portuali per i trasporti fra porti nazionali e quelli fra scali nazionali e porti di altri stati membri dell'Unione europea;
- l'introduzione di misure per la semplificazione nella redazione e accelerazione dell'approvazione dei progetti.

In materia di finanziamento delle opere portuali deve essere segnalata la c.d. legge di Stabilità 2012 (L. n. 183/2011) nella parte in cui ha previsto, per il solo anno 2012, che il finanziamento pubblico delle opere portuali possa derivare dalle risorse del "Fondo per le infrastrutture portuali", a integrazione di quelle provenienti dalla revoca dei finanziamenti trasferiti o assegnati alle Autorità portuali che non abbiano ancora pubblicato il bando per i lavori di realizzazione delle opere infrastrutturali entro il quinto anno.

Tali risorse, in base ad appositi decreti attuativi, dovrebbero essere allocate alle Autorità portuali:

- che abbiano attivato investimenti con contratti già sottoscritti o con bandi di gara già pubblicati;
- i cui porti siano specializzati nell'attività di *transshipment*;

- che presentino progetti cantierabili nel limite delle disponibilità residuali.

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

In particolare, è stata prevista la possibilità di finanziare le infrastrutture mediante defiscalizzazione, ovvero prevedendo agevolazioni fiscali (in alternativa al contributo pubblico in conto capitale) in favore di soggetti concessionari che intendano realizzare le nuove infrastrutture in *project financing*.

Con questa misura si è inteso ridurre l'ammontare del contributo pubblico a fondo perduto prevedendo, per le società di progetto, che:

- le imposte sui redditi e l'Irap generati durante il periodo di concessione possano essere compensati totalmente o parzialmente con il contributo a fondo perduto;
- il versamento dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) possa essere assolto mediante compensazione con il contributo pubblico a fondo perduto, nel rispetto della normativa europea in materia di IVA e di risorse proprie del bilancio dell'Unione Europea;
- l'ammontare del canone di concessione, nonché l'integrazione prevista per legge possano essere riconosciuti al concessionario come contributo in conto esercizio.

Con il decreto 201/2011, convertito nella legge 214/2011, la possibilità di finanziamento mediante defiscalizzazione è stata estesa alle opere di infrastrutturazione per lo sviluppo e l'ampliamento dei porti e dei collegamenti stradali e ferroviari inerenti i porti nazionali appartenenti alla rete strategica 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.

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

Da ultimo, l'art. 22 del D.L. 69/2013, convertito nella legge 98/2013, ha introdotto la modifica della disciplina in materia di dragaggi – consentendo, ad esempio, la reimmissione nei siti idrici di provenienza, ovvero l'utilizzazione per il rifacimento degli arenili, anche dei materiali dei dragaggi che non presentino, come invece ora richiesto, caratteristiche analoghe al fondo naturale del sito di prelievo – nonché misure in materia di autonomia finanziaria delle autorità portuali, prevedendo: