

demaniali, quelli relativi all'indennizzo per abusiva occupazione e i risconti attivi ed i costi rinviati.

Il costo della produzione nel 2013 ammonta ad € 11.744.972 e rispetto all'esercizio precedente (10.445.272 euro) aumenta del 12,4%. Le voci che concorrono maggiormente alla realizzazione del totale sono i costi "Per servizi", "Per il personale" e per "Ammortamenti e svalutazioni". La prima, nel 2013, decresce del 2,4% (3,5 milioni nel 2012 contro i 3,4 milioni dell'esercizio successivo); la seconda, come la precedente, cala del 10,6% passando dai 2,5 milioni del 2012 ai 2,2 milioni del 2013; la terza, invece, cresce del 45,2% con i 5 milioni circa del 2013 a fronte dei 3,4 milioni dell'esercizio precedente.

Il saldo, derivante dalla somma algebrica tra valori e costi della produzione, risulta, nel 2013 (1.979.511 euro), in sensibile miglioramento rispetto al 2012 (-1.277.144 euro) con un incremento in valore assoluto pari a 3.256.655 euro.

I proventi e gli oneri finanziari decrescono (€ 5.085 nel 2012 - € -873 nel 2013) in valore assoluto di € 5.958 a causa dell'aumento degli interessi e altri oneri finanziari (44 euro nel 2012 contro i 3.989 nel 2013) e il calo degli altri proventi finanziari che tra i due esercizi in esame registrano un -39,2%.

I proventi ed oneri straordinari evidenziano una sensibile diminuzione (€ -39.885 nel 2012 a fronte di € -1.347.481 nel 2013) con una variazione assoluta pari ad € -1.307.596.

Da quanto fino ad ora esaminato scaturisce, per il 2013, un avanzo economico pari a 449.834 euro che rappresenta un netto miglioramento rispetto all'esercizio 2012 (-1.311.944 euro).

7.6 Lo stato patrimoniale

Tab. n. 17: Stato Patrimoniale

| Attività | 2012 | 2013 | Var. ass. 2013-2012 | Var.% 2013- 2012 |
|--|--------------------|--------------------|------------------------|------------------------|
| A) Immobilizzazioni | | | | |
| - Immobilizzazioni immateriali | 120.958.652 | 117.536.672 | -3.421.980 | -2,83 |
| - Immobilizzazioni materiali | 3.634.942 | 3.421.325 | -213.617 | -5,88 |
| - Immobilizzazioni finanziarie | 1.451.000 | 1.000 | -1.450.000 | -99,93 |
| Totale A | 126.044.594 | 120.958.997 | -5.085.597 | -4,03 |
| B) Attivo circolante | | | | |
| - Residui attivi | 39.491.210 | 32.574.365 | -6.916.845 | -17,51 |
| - Disponibilità liquide | 111.534.323 | 105.729.949 | -5.804.374 | -5,20 |
| Totale B | 151.025.533 | 138.304.314 | -12.721.219 | -8,42 |
| C) Risconti attivi | | | | |
| | 72.357 | 175.291 | 102.934 | 142,26 |
| Totale C | 72.357 | 175.291 | 102.934 | 142,26 |
| Totale attività (A+B+C) | 277.142.484 | 259.438.602 | -17.703.882 | -6,39 |
| Passività | | | | |
| A) Patrimonio netto | | | | |
| - Fondo di dotazione | 145.178 | 145.178 | 0 | 0,00 |
| - Riserve di rivalutazione | 35.297 | 35.297 | 0 | 0,00 |
| - Riserve statutarie | 36.387.411 | 38.640.941 | 2.253.530 | 6,19 |
| - Riserve indisponibili | 97 | 0 | -97 | -100,00 |
| - Avanzi/disavanzi economici portati a nuovo | -1.311.944 | -3.115.640 | -1.803.696 | 137,48 |
| Totale A | 35.256.039 | 35.705.776 | 449.737 | 1,28 |
| C) Fondo per rischi ed oneri | | | | |
| - per altri rischi ed oneri futuri | 0 | 102315 | | |
| - per imposte | 0 | | 0 | 0,00 |
| Totale C | 0 | 102.315 | 102.315 | 0,00 |
| D) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato | | | | |
| | 777.670 | 848.223 | 70.553 | 9,07 |
| Totale D | 777.670 | 848.223 | 70.553 | 9,07 |
| E) Residui passivi (debiti) | | | | |
| - Debiti verso fornitori | 103.002.049 | 91.267.637 | -11.734.412 | -11,39 |
| - verso imprese controllate, collegate e controllanti | 765.916 | 0 | -765.916 | 0,00 |
| - Debiti tributari | 48.634 | 72.223 | 23.589 | 48,50 |
| - Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale | 91.411 | 96.992 | 5.581 | 6,11 |
| - Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici | 24.525 | 33.024 | 8.499 | 34,66 |
| - Debiti diversi | 2.465.689 | 2.336.371 | -129.318 | -5,24 |
| Totale E | 106.398.224 | 93.806.248 | -12.591.976 | -11,83 |
| F) Ratei e risconti | | | | |
| - Risconti passivi | 7.360 | 3.460 | -3.900 | -52,99 |
| - Fondo contributi dello Stato ed Enti per Opere | 131.189.794 | 125.459.181 | -5.730.613 | -4,37 |
| - Fondi destinati ad investimenti | 3.513.398 | 3.513.398 | 0 | 0,00 |
| Totale F | 134.710.552 | 128.976.040 | -5.734.512 | -4,26 |
| Totale passività (B+C+D+E+F) | 241.886.446 | 223.732.826 | -18.153.620 | -7,51 |
| Totale passività e Patrimoni netto (A+B+C+D+E+F) | 277.142.485 | 259.438.602 | -17.703.883 | -6,39 |

Le immobilizzazioni immateriali, i cui valori si riferiscono alle manutenzioni straordinarie realizzate nell'area portuale, principalmente, sui beni di terzi (Stato), nonché alle innovazioni migliorative, decrescono nel corso degli esercizi di riferimento. In effetti tra il 2012 (€ 120.958.652) ed il 2013 (€ 117.536.672) si riscontra una variazione assoluta pari a -3.421.980 euro.

Le immobilizzazioni materiali, riferentisi ai valori nominali di terreni e fabbricati, impianti, attrezzature, mobili e macchine d'ufficio, nel 2012 ammontano ad € 3.634.942 e diminuiscono nel 2013 (€ 3.421.325) del 5,8%.

Le immobilizzazioni finanziarie, nel 2013, diminuiscono drasticamente del 99,9% (1.000 euro nel 2013 a fronte di 1.451.000 euro nel 2012) a seguito della conclusione delle procedure di liquidazione della controllata Holding Porto di Ancona; infatti la variazione in valore assoluto tra i due esercizi, pari a 1.450.000 euro, corrisponde alla quota di partecipazione dell'Autorità Portuale alla su citata Società³¹, della quale l'Ente è socio unico e i 1.000 euro si riferiscono alla quota per l'adesione, quale socio di rete, al Consorzio Formazione Logistica (CFLI).

Il totale dell'attivo circolante nel 2013 è pari a 138.304.314 euro di cui 105.729.949 euro relativi alle disponibilità liquide e € 32.574.365 per residui attivi; rispetto all'esercizio precedente (€ 151.025.533) si registra un decremento dell' 8,4% (-12.721.219 euro in valore assoluto).

I risconti attivi tra il 2012 (€ 72.357) ed il 2013 (€ 175.291) si incrementano del 142,2% (102.934 euro in valore assoluto).

Il totale delle "attività", mettendo a confronto il 2012 (€ 277.142.484) ed il 2013 (€ 259.438.602), mostra una variazione del -6,4% con una diminuzione di 17.703.882 euro in valore assoluto.

Nel conto del patrimonio i valori delle attività sono riportati al netto dei fondi di ammortamento e di svalutazione crediti.

All'interno delle "passività", mettendo a raffronto gli esercizi di riferimento, si rileva un leggero incremento del patrimonio netto (€ 35.256.039 nel 2012 - € 35.705.776 nel 2013) dell' 1,3% (€ 449.737 in valore assoluto) derivante dall'aumento delle "riserve statutarie" (2,3 milioni in valore assoluto).

La voce "trattamento di fine rapporto subordinato" aumenta del 9,1% passando da € 777.670 del 2012 ad € 848.223 del 2013.

Di contro il totale dei debiti decresce dell'11,8% tra il 2012 (€ 106.398.224) ed il 2013 (€ 93.806.248) con una diminuzione in valore assoluto pari a -12.591.976

³¹ Dall'11/01/2012 la predetta società è stata posta in liquidazione e le procedure si sono concluse alla fine dell'esercizio 2013.

euro; questo risultato deriva, principalmente, dalla riduzione della voce "debiti verso fornitori" (-11,3%) che nel 2012 presenta un importo pari a 103.002.049 euro contro i 91.267.637 euro del 2013 (-11.734.412 euro in valore assoluto) e dall'azzeramento della voce debiti "verso imprese controllate, collegate e controllanti". Anche i "debiti diversi" diminuiscono del 5,2% passando dai 2,5 milioni del 2012 ai 2,3 milioni dell'esercizio successivo.

I "ratei e risconti" passivi subiscono un decremento del 4,2% con un differenziale pari ad € -5.734.512 (€ 134.710.552 nel 2012 - € 128.976.040 nel 2013).

Il "totale passività", che mostra importi pari ad € 241.886.446 per il 2012 ed € 223.732.826 per l'esercizio successivo, decresce del 7,5% con una variazione assoluta pari ad € -18.153.620.

Nell'esercizio 2013 il totale del passivo, comprensivo del patrimonio netto, ammonta a 259.438.602 euro mostrando un differenziale pari a -17.703.883 euro rispetto all'esercizio precedente (€ 277.142.485).

7.7 Le partecipazioni azionarie

La Società Holding Porto di Ancona S.r.l. è stata posta in liquidazione volontaria con deliberazione dell'assemblea dei Soci del 13/12/2011 iscritta al Registro delle Imprese di Ancona in data 12/01/2012, con i conseguenti effetti giuridici della liquidazione a partire da quest'ultima data, ai sensi del 3° comma dell'art. 2428 del Codice Civile. Con la medesima delibera è stato nominato il liquidatore della Società con effetto dal 12/01/2012. In data 20/11/2013 è stato chiuso in Bilancio Finale di liquidazione della su menzionata Società.

La situazione patrimoniale, relativa alla Holding Porto di Ancona, si riferisce, trattandosi di un "bilancio di liquidazione", alla gestione del periodo intercorrente tra il 1° Gennaio 2013 ed il 20 Novembre 2013 data in cui è stato redatto il bilancio finale di liquidazione. Riguardo alla situazione economica viene riportato il "conto economico riassuntivo" relativo ad un periodo più esteso che va dal 12 Gennaio 2012 al 20 Novembre 2013. Alla chiusura dell'esercizio, avvenuta il 20/11/2013, si rileva una perdita pari a 24.165 euro relativa al conto economico e un capitale netto di liquidazione, relativo alla situazione patrimoniale, pari a 1.165.495 euro che andranno assegnati all'Ente quale Socio Unico della controllata.

Nelle tabelle seguenti vengono riportati i dati relativi alle voci del conto del patrimonio e del conto economico.

Tab. n. 19: Situazione patrimoniale Holding Porto di Ancona

| | Es. dal 1/01/2013 al 20/11/2013 | Es. al 31/12/2012 |
|--|------------------------------------|----------------------|
| Attività | | |
| Immobilizzazioni immateriali | 0 | 0 |
| Immobilizzazioni materiali | 0 | 0 |
| Immobilizzazioni finanziarie | 0 | 0 |
| totale immobilizzazioni | 0 | 0 |
| Attivo circolante | | |
| Rimanenze | 0 | 0 |
| Crediti | 778.329 | 768.374 |
| Totale crediti | 778.329 | 768.374 |
| Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni | 0 | 0 |
| Disponibilità liquide | 506.997 | 522.605 |
| Totale attivo circolante | 1.285.326 | 1.290.979 |
| Ratei e risconti attivi | 0 | 599 |
| Totale attivo | 1.285.326 | 1.291.578 |
| Passività | | |
| Patrimonio netto di liquidazione | | |
| Capitale | 110.000 | 110.000 |
| Riserva legale | 10.267 | 10.267 |
| Riserva disponibile soci | 8.150 | 8.150 |
| Riserva da arrotondamenti all'unità di Euro | 1 | 1 |
| Riserva Conto Futuro Aumento Capitale sociale | 1.291.296 | 1.291.296 |
| Utili (perdite) portati a nuovo all'11/01/2012 | -5.690 | 0 |
| Utili (perdite) portati a nuovo dal 12/01/2012 al 31/12/2012 | -224.364 | 0 |
| Utili (perdite) dell'esercizio | -24.165 | -230.054 |
| Totale patrimonio netto di liquidazione | 1.165.495 | 1.189.660 |
| Fondo rischi ed oneri | 102.483 | 87.000 |
| Debiti | | |
| Debiti esigibili durante l'esercizio successivo | 17.348 | 14.918 |
| Totale debiti | 17.348 | 14.918 |
| Totale passivo | 1.285.326 | 1.291.578 |

Tab. n. 20: Conto Economico Holding Porto di Ancona

| | Es. dal 1/01/2013 al 20/11/2013 | Es. al 31/12/2012 |
|---|------------------------------------|----------------------|
| Valore della produzione | | |
| Altri ricavi | 5.464 | 1.249 |
| totale valore delle produzioni | 5.464 | 1.249 |
| Costi della produzione: | | |
| Per servizi | 24.126 | 104.962 |
| Per il personale | 0 | 14.068 |
| Accantonamenti rischi | 27.389 | 87.000 |
| Oneri diversi di gestione | 732 | 2.758 |
| Totale costi della produzione | 52.247 | 208.788 |
| Differenza tra valori e costi della produzione | -46.783 | -207.539 |
| Proventi e oneri finanziari: | | |
| proventi diversi dai precedenti | 10.888 | 3.122 |
| interessi e altri oneri finanziari | 1 | 14 |
| Totale proventi e oneri finanziari | 10.887 | 3.108 |
| Proventi e oneri straordinari | | |
| Proventi straordinari: | | |
| Sopravvenienze attive | 13.581 | 764.745 |
| plusvalenze | 0 | 39.338 |
| Oneri straordinari: | | |
| sopravvenienze passive | 1.850 | 765.593 |
| minusvalenze | 0 | 64.112 |
| Totale delle partite straordinarie | 11.731 | -25.622 |
| Risultato prima delle imposte | -24.165 | -230.053 |
| Utile (perdita) dell'esercizio | -24.165 | -230.053 |

8. Considerazioni conclusive

L'autorità si è regolarmente dotata degli strumenti di pianificazione e programmazione previsti dalla legge. Il Piano regolatore del porto di Ancona è stato approvato con d.m. n. 1604 del 14/07/1988. Il Piano Operativo Triennale 2012/2014 è stato approvato dal Comitato Portuale con delibera n. 25 del 10/10/2012.

Le spese per gli Organi nel 2012 e nel 2013 ammontano, rispettivamente ad € 302.665 e ad € 313.402(+3,5%) con una variazione in aumento pari a 10.737 euro.

Nel 2013 il totale della spesa impegnata per il personale ammonta a 2.093.608 e risulta in diminuzione (-236.205 euro in valore assoluto) rispetto al 2012 (2.329.813 euro). Il costo complessivo, ottenuto aggiungendo la quota annua del TFR, segue lo stesso andamento mostrando, tra gli esercizi di riferimento, un decremento del 10,6% (-260.193 euro in valore assoluto).

Il totale dei canoni per gli esercizi 2012 e 2013 ammonta, rispettivamente, a 3.150.228,36 euro e a 3.208.825,92 euro e non si registrano ritardi degni di nota nella loro riscossione.

Il totale del traffico delle merci, nel 2012 (7.951.818 tonnellate) e nel 2013 (6.974.533 tonnellate), decresce del 12,3% con una variazione assoluta pari a -977.285 tonnellate. Riguardo al volume delle merci nei containers si assiste ad un decremento del numero dei TEU³², tra il 2012 (142.213) e l'esercizio successivo (132.284), del 7% circa con una variazione assoluta pari a -9.929. In leggero aumento risulta il traffico passeggeri (+0,13%) che passa da 1.172.489 unità del 2012 a 1.174.054 unità del 2013 con un incremento pari a 1.565 unità in valore assoluto.

L'analisi della gestione finanziaria di competenza evidenzia un miglioramento (357%) nel saldo di competenza che è passato da -2.104.636 euro nel 2012 a 5.409.251 euro nel 2013 (+7.513.887 euro in valore assoluto).

L'avanzo di amministrazione, cresce nel 2013 (€ 45.777.415) del 2,6% con un importo pari a 1,1 milioni in valore assoluto (avanzo disponibile: euro 13.992.858 nel 2012; euro 16.347.323 nel 2013).

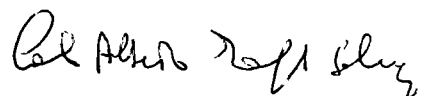
Il risultato economico di esercizio cresce del 134,3% (1,8 milioni in valore assoluto) tra il 2012 (€ -1.331.944) e l'esercizio successivo (€ 449.834).

Anche il patrimonio netto si incrementa dell' 1,3% (449.737 euro in valore assoluto) passando dai 35,2 milioni del 2012 ai 35,7 milioni del 2013.

³² Misura standard di volume nel trasporto dei containers equivalente a 20 piedi di lunghezza x 8 di larghezza x 8,5 di altezza.

Riguardo la gestione dei residui si riscontra un decremento sia di quelli attivi (39,5 milioni nel 2012 contro i 33,8 milioni del 2013) sia di quelli passivi (106,4 milioni nel 2012 a fronte dei 93,8 milioni nel 2013). Tuttavia, nonostante la diminuzione relativa ai primi (-5,6 milioni) e ai secondi (-12,6 milioni) la loro gestione presenta alcune criticità sia per la riscossione sia per i pagamenti denotando una grave difficoltà dell'Ente nel riportare la conduzione dei residui entro limiti fisiologici.

Infine va ricordato che la Società Holding Porto di Ancona S.r.l., di cui l'A.P. di Ancona era l'unica azionista, è stata posta in liquidazione volontaria con deliberazione dell'assemblea dei Soci del 13/12/2011 iscritta al Registro delle Imprese di Ancona in data 12/01/2012, con i conseguenti effetti giuridici della liquidazione a partire da quest'ultima data, ai sensi del 3° comma dell'art. 2428 del Codice Civile. Con la medesima delibera è stato nominato il liquidatore della Società con effetto dal 12/01/2012. In data 20/11/2013 è stato chiuso in Bilancio Finale di liquidazione della su menzionata Società.



PAGINA BIANCA

APPENDICE

APPENDICE NORMATIVA

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

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

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

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

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

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

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

Con DPR 28 maggio 2009, n. 107, recante "regolamento concernente la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi", la tassa e la sovrattassa di ancoraggio, dovute dalle navi che compiono operazioni commerciali in un porto, rada o spiaggia dello

Stato sono state accorpate in un'unica tassa, denominata "tassa di ancoraggio"; la tassa erariale e quella portuale sulle merci imbarcate e sbarcate sono state accorpate in un unico tributo denominato "tassa portuale", del quale è stato previsto l'adeguamento graduale nel triennio 2009/2011.

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

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

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

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

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

L'art. 3 della legge finanziaria per l'anno 2008, (L. n. 244 del 24 dicembre 2007), al comma 27 ha stabilito che le amministrazioni di cui all'art. 1 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (tra le quali rientrano gli enti pubblici non economici e, quindi, anche le Autorità portuali, come da ultimo affermato dal Consiglio di Stato nella pronuncia n. 05248 del 9/10/2012), debbono dismettere le loro partecipazioni in società che non siano strettamente necessarie per lo svolgimento dei loro fini istituzionali. Il successivo comma 28 di detto articolo prescrive che l'assunzione di nuove partecipazioni ed il mantenimento delle attuali debbono essere autorizzate dall'organo competente, con delibera motivata in ordine alla sussistenza o meno dei presupposti di cui al precedente comma 27, da inoltrarsi alla Corte dei conti; a tal fine, viene fissato il termine di trentasei

mesi dalla data di entrata in vigore della legge (termine così modificato dall'art.71, comma 1 della legge 18 giugno 2009, n. 69), entro il quale le amministrazioni interessate, nel rispetto delle procedure ad evidenza pubblica, debbono cedere a terzi le società e le partecipazioni vietate a norma del precedente comma 27.

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

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

Il D.L. 225/2010, convertito nella legge 26 febbraio 2011, n. 10, ha abrogato tale ultima disposizione statuendo che entro il termine del 15 marzo 2011 sono revocati i fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o assegnazione. Ha inoltre rinviato a successivi decreti del Ministro delle Infrastrutture, emanati di concerto con il Ministro delle finanze, la ricognizione dei finanziamenti revocati e l'individuazione della quota degli stessi che deve essere riassegnata alle Autorità portuali, secondo criteri di priorità stabiliti per il 2011 dalla stessa legge e per il 2012 e 2013 da individuarsi nei decreti medesimi, per progetti cantierabili, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica. In caso di mancato avvio dell'opera, decorsi centottanta giorni dall'aggiudicazione definitiva del bando di gara, il finanziamento si intende revocato ed è riassegnato con le medesime modalità sopra descritte. Da tali disposizioni sono stati espressamente esclusi i fondi assegnati per opere in scali marittimi amministrati dalle Autorità portuali ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'art.1 della legge n. 426/1998.

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

individuata dall'Istat ai sensi dell'art. 1 della legge n. 196/2009, ritenute dal MEF applicabili alle Autorità portuali in quanto ricomprese in tale elenco.

In particolare l'art. 9, commi 1 e 2 del D.L. 78/2010, prevede limitazioni e riduzioni dei trattamenti economici del personale dipendente delle anzidette amministrazioni per il triennio 2011-2013.

Come risulta dalla nota del Ministero delle Infrastrutture del 23/5/2011, l'applicabilità di dette limitazioni alle Autorità portuali era stata sospesa in attesa dell'esito del ricorso al TAR del Lazio promosso dall'Autorità portuale di Napoli avverso l'atto ministeriale di approvazione del bilancio 2011, contenente la prescrizione dell'applicabilità di tali norme alle Autorità portuali; in sede di esame dell'istanza cautelare contenuta nel ricorso il TAR del Lazio aveva disposto la sospensione degli atti impugnati in attesa della trattazione del merito. In data 24 maggio 2012 la terza Sezione del TAR Lazio, nel respingere il ricorso, ha ritenuto che le misure previste dall'art. 9, commi 1 e 2 del D.L. 78/2010 si applichino alle Autorità portuali, essendo le stesse inserite nel conto economico consolidato della P.A.

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

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

Per quanto concerne il tema della liberalizzazione e della regolazione del settore dei trasporti, l'intervento più significativo è contenuto nel D.L. n. 201/2011, convertito nella L. n. 214/2011, così come modificato dall'articolo 36 della legge n. 27 del 24 marzo 2012 di conversione del D.L. 24 gennaio 2012 n. 1. Tale provvedimento prevede di assoggettare l'intero settore dei trasporti a un'unica Autorità indipendente di regolazione, da istituire nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla L. n. 481/1995. La nuova Authority ha competenza nel settore dei trasporti e delle relative infrastrutture e servizi accessori, deve operare in piena autonomia e deve garantire l'efficienza produttiva delle gestioni e il

contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, nonché condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali, alle reti autostradali e alla mobilità dei passeggeri e delle merci (in ambito nazionale, locale e urbano) collegata con stazioni, aeroporti e porti.

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

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

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

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

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

- che abbiano attivato investimenti con contratti già sottoscritti o con bandi di gara già pubblicati;
- i cui porti siano specializzati nell'attività di *transshipment*;
- che presentino progetti cantierabili nel limite delle disponibilità residuali.

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

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

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

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

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

Con il decreto 201/2011, convertito nella legge 214/2011, la possibilità di finanziamento mediante defiscalizzazione è stata estesa alle opere di infrastrutturazione per lo sviluppo e l'ampliamento dei porti e dei collegamenti stradali e ferroviari inerenti i porti nazionali appartenenti alla rete strategica tras-europea di trasporto essenziale, c.d. core TEN-T network.

Il decreto legge 1/2012, convertito nella legge 27/2012, a sua volta, ha integrato il quadro normativo prevedendo, fra le misure a sostegno di capitali privati, il riconoscimento dell'extra-gettito IVA alle società di progetto per il finanziamento delle grandi opere infrastrutturali portuali. Tale misura è applicabile per un periodo non superiore a 15 anni e per una quota pari al 25% dell'incremento del gettito generato dalle importazioni riconducibili all'infrastruttura stessa.

Gli incrementi di gettito registrati nei vari porti, per poter essere accertati, devono essere stati realizzati nel singolo scalo (art 14 d.l. 83/2012, convertito nella legge 134/2012). Il Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, dovrà poi adottare uno o più decreti con cui definire le modalità di accertamento, calcolo e determinazione dell'incremento di gettito e della corresponsione della quota dell'extra gettito alla società progetto.

Devono, infine, segnalarsi alcune disposizioni, contenute nel d.l. 22 giugno 2012, n. 83, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 134.

In particolare, l'art 2, che modifica la disciplina degli incentivi alla realizzazione di infrastrutture introdotti dall'art.18 della legge n. 183 del 2011 (legge di stabilità 2012) ed estende l'ambito di applicazione delle misure di defiscalizzazione a tutte le nuove

infrastrutture da realizzare con contratti di partenariato pubblico privato di cui all'art.3, comma 15-ter del decreto legislativo n. 163 del 2006 e previste in piani o programmi di amministrazioni pubbliche, interviene in ambito portuale, sopprimendo la norma che subordinava l'attribuzione del maggior gettito IVA registrato per la nuova opera all'andamento del gettito dell'intero sistema portuale nazionale.

L'art 14 istituisce un fondo per interventi infrastrutturali nei porti alimentato, nel limite di 70 milioni di euro annui, con la destinazione, su base annua, dell'uno per cento del gettito dell'IVA e delle accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni delle autorità portuali.

L'ammontare dell'IVA, come sopra dovuta, è quantificata dal MEF che determina altresì la quota da iscrivere al Fondo (co. 2) che, con decreto interministeriale, è ripartito attribuendo a ciascun porto una somma corrispondente all'80 per cento del gettito IVA prodotto nel porto e ripartendo il restante 20 per cento tra gli altri porti, tenendo conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi e dei piani regolatori portuali.

Con il comma 5, si prevede inoltre che per la realizzazione delle opere e degli interventi contemplati dalla norma, le Autorità portuali possano far ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionale ed internazionali abilitati, inclusa la cassa depositi e prestiti. Il comma 6 dispone l'abrogazione dei commi da 247 a 250 dell'art.1 della legge 244/2007. Con il comma 7 si prevede infine che alla copertura dell'onere nascente dall'esigenza di assicurare la dotazione del fondo, valutato in 70 milioni di euro annui, si provveda con la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art.13 co. 12 della legge n. 67/1988.

In base all'art 15 ai fini dell'attuazione delle revoche dei fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali di cui all'art.2 comma 2-novies, del decreto-legge n. 225 del 2010, la previsione, di cui al comma 2-undecies dello stesso articolo 2, della non applicazione della revoca ai fondi trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per il finanziamento di opere in scali marittimi da esse amministrati ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale, attua ai fondi trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara sono stati pubblicati alla data di entrata in vigore del decreto stesso. I finanziamenti non rientranti nella predetta fattispecie sono revocati e le relative risorse sono destinate alle finalità recate dal medesimo art.2, comma 2-novies, con priorità per gli investimenti finalizzati allo sviluppo dei traffici, corrispondente all'80 per cento del gettito da IVA prodotto nel