

procedura di liquidazione nel corso del 2014 con un leggero differimento rispetto alla data prevista.

Il valore della partecipazione in bilancio è stato azzerato.

L'Idra Porto è la società che ha in gestione la rete del servizio portuale. Per il settimo anno consecutivo ha realizzato un risultato positivo, nel 2012 pari ad euro 248.430 e pari ad euro 282.421 nel 2013, seppure in diminuzione rispetto ai precedenti esercizi dal 2006 al 2011, ma ciononostante è riuscita a migliorare la gestione del servizio.

La Sepn Srl è la società che ha in gestione il servizio di pulizia portuale. Nel 2012 ha chiuso il bilancio in sostanziale pareggio migliorando lo standard qualitativo del servizio, che si estende fino alla zona operativa di Castellammare di Stabia. Nel 2013, ha chiuso con un leggero utile, pari a circa 90 mila euro e inoltre, ha proseguito con successo la raccolta differenziata.

L'Agenzia campana per la promozione della logistica e del trasporto merci –LOGICA s.c.a.r.³¹ - è la società consortile che si occupa dello sviluppo della logistica regionale con particolare riferimento alle attività portuali tra Napoli e Salerno. E' stata posta in liquidazione all'inizio del 2014 ed il relativo valore in bilancio è stato azzerato.

espresso in proposito dall'Avvocatura Distrettuale di Napoli con nota del 27/04/2012, la quale ha ritenuto che :“non sussistano motivi ostativi per la parte legale alla rinuncia al credito (...) per cui il riflesso contabile dell'atto di rinuncia al credito è la conseguente inesigibilità dello stesso, per cui si dovrà procedere alla relativa estinzione (...) secondo il procedimento ed i controlli previsti dai regolamenti di contabilità”.

³¹ Con delibera del Comitato portuale n 15 del 10/05/2012, il Presidente della Autorità portuale ha approvato il nuovo statuto della società, deliberato in data 19/06/2012 dall'assemblea straordinaria dei soci. Nel processo di riorganizzazione della società è mutata la compagine dei soci e la società è diventata totalmente pubblica. Con delibera del Comitato portuale n 6 del 31/01/2013, il Presidente dell'Autorità portuale ha votato favorevolmente nella assemblea della società: 1) all'azzeramento del capitale per perdite; 2) al ripianamento della perdita residua fino ad un massimo di euro 11.666, impegnando la somma disponibile al capitolo del bilancio di previsione 2013; 3) alla ricostituzione del capitale sociale fino al valore della quota di euro 25.270, nonché ha impegnato la somma disponibile al corrispondente capitolo di spesa del bilancio di previsione 2013; 4) alla modifica dello statuto sociale. Il Collegio dei revisori(verbale n 151/2012) ha formulato alcune osservazioni in ordine alla variazione del bilancio di previsione 2012, raccomandando all'Ente di procedere ad ogni possibile azione per il recupero delle maggiori spese determinate dalla presumibile perdita di un credito verso i soci consorziati nella società partecipata Logica. Il Comitato portuale, con la delibera n 3/2012, ha dato mandato al presidente dell'Autorità portuale di attivarsi, presso il consiglio di amministrazione della società Logica, per la verifica in ordine ad eventuali responsabilità connesse alla perdita registrata sui crediti della stessa nei confronti del socio Salerno Interporto s.r.l.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La gestione finanziaria ed economico patrimoniale, nel periodo considerato, evidenzia un netto miglioramento dei principali saldi al 31/12/2013: il risultato economico di esercizio raddoppia il suo valore, passando da euro 1.978.297 ad euro 3.961.076; conseguentemente il patrimonio netto si incrementa del 2,45%. L'avanzo finanziario di competenza si attesta su euro 6.932.567, in incremento del 44,46% sul 2012, mentre il risultato di amministrazione è di euro 88.319.602, con un aumento del 9,90%.

Situazioni di criticità persistono nell'ambito della realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, soprattutto a causa del protrarsi dei lavori e dei tempi tecnici necessari alla continua revisione dei progetti già approvati, che hanno creato una situazione di prolungamento dei lavori, con conseguente lievitazione dei costi.

La maggior parte dei residui afferisce, infatti, alla parte capitale, rappresentando, per i residui attivi, nel 2012, l'85,61% e nel 2013, il 79,87% del totale; per i residui passivi, nel 2012 il 97,60% e nel 2013 il 97,66%, del totale.

L'attuazione di tutte le grandi opere infrastrutturali è, comunque, connessa alla approvazione definitiva del Nuovo Piano Regolatore Portuale, che ancora si trova in fase istruttoria.

L'Autorità portuale di Napoli ha proseguito il processo di riqualificazione del porto di Castellammare di Stabia, con lavori di risanamento e di ristrutturazione della banchina.

Nel periodo in esame, l'Autorità Portuale di Napoli ha dato un significativo impulso all'adozione degli atti programmatici e di pianificazione, che costituiscono strumenti di razionalizzazione dell'attività amministrativa.

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. Analoghe considerazioni possono essere svolte per il Programma triennale dei lavori pubblici, previsto dall'art. 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni ed integrazioni.

Malgrado il perdurare della grave crisi economica, che ha coinvolto dalla metà dell'anno 2007 tutti i Paesi più industrializzati con ripercussioni negative sui traffici marittimi, la gestione relativa alle entrate proprie dell'Ente, per canoni demaniali ha registrato un incremento degli accertamenti da 11,5 mln di euro a 12,9 mln di euro nel 2013. Restano contenuti i dati relativi alle riscossioni che, inversamente agli accertamenti, diminuiscono passando da 6,3 mln di euro a 4,6 mln di euro. Le

entrate da riscuotere, in conto competenza nel 2012, ammontano a 5,2 mln di euro, mentre nel 2013 aumentano a 8,3 mln di euro. Ciò evidenzia il perdurare di una situazione di criticità nella riscossione ed il recupero dei crediti.

La gestione dei beni demaniali rappresenta per l'Ente il 53%, nel 2012, ed il 47,80%, nel 2013, dell'entrata corrente e dal punto di vista delle azioni di recupero dei crediti, l'Autorità portuale sta adottando ogni misura possibile per l'effettivo incasso degli stessi.

Nonostante lo sviluppo dalla fine degli anni '90, nel bacino del Mediterraneo, di una sempre maggiore concorrenza, l'Autorità portuale ha gestito il traffico portuale evidenziando una crescita significativa nel traffico delle rinfuse liquide e solide, di stimolo per il settore commerciale ed industriale.

Una flessione significativa si è registrata nel numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati, con un decremento, nel 2013 del 6,83% e nel totale dei containers diminuiti del 12,76%.

Il costo del personale ha registrato una lieve flessione nel 2012 (-0,34%) ed una più consistente nel 2013 (-3,54%) a causa della cessazione dal servizio di ben 13 unità al 31/12/2013, di cui 12 in quiescenza per raggiunti limiti d'età ed 1 unità, dirigente a tempo determinato, per dimissioni dall'incarico.

Nel 2012 l'Ente ha completato la fase di liquidazione della Società partecipata Nausicaa ed ha avviato le procedure di liquidazione per la Società Terminal Napoli SpA. Tali procedure si sono protratte per tutto il corso del 2013. Anche la Società Ferport Srl è stata posta in liquidazione; nel 2012 è stata completata la cessione del ramo aziendale "manovre ferroviarie" a gestori ed imprenditori privati.

A sua volta l'Agenzia campana per la promozione della logistica e del trasporto merci –LOGICA S.C.a.r.l è stata posta in liquidazione all'inizio del 2014 ed il relativo valore in bilancio è stato azzerato.

Per le partecipazioni azionarie, l'Ente evidenzia un valore patrimoniale, nel 2012, pari ad euro 882.880, diminuito ad euro 368.000 nel 2013 a causa della messa in liquidazione di tre Società nel periodo in esame, quattro dal 2014.



PAGINA BIANCA

APPENDICE

LA 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 biennio 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 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 a limitazione 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 medesima 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 incompressibilità 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.

- 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. 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 regolamentazione (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-legge 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 transeuropea 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, ancora, 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. Sempre l'art. 14, comma 5, 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 portuali³². E' utile rammentare la sopravvenuta disposizione, contenuta nel d.l. 95/2012, convertito nella legge 135/2012, il quale, all'art. 8, comma 3, prevede ulteriori misure di contenimento e riduzione della spesa per consumi intermedi, statuendo che i trasferimenti dal bilancio dello Stato agli enti e agli organismi anche costituiti in forma societaria, dotati di autonomia finanziaria, inseriti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuati dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 30 dicembre 2009, n. 196, sono ridotti in misura pari al 5 per cento nell'anno 2012 e al 10 per cento a decorrere dall'anno 2013 della spesa sostenuta per consumi intermedi nell'anno 2010. La normativa riguardante le riduzioni delle dotazioni organiche delle pubbliche amministrazioni, da ultimo disciplinata dall'articolo 2, comma 1 del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è stata ritenuta, con dPCM 22 gennaio 2013 (in G.U. n. 87 del 13 aprile 2013), non direttamente applicabile alle Autorità Portuali, in quanto riferibile alle dotazioni organiche di personale rientrante nella disciplina del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Ciò in quanto, secondo il dPCM, "la legge 28 gennaio 1994, n. 84, in tema di riordino della legislazione in materia portuale, detta una disciplina speciale per le Autorità Portuali

³² Per l'applicazione di detta norma vedi quanto evidenziato a pagina 14-15 della presente relazione.

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 delle misure di contenimento della spesa di personale, 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 UIRnet³³, 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

³³ 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.

particolare, le suddette aliquote sono aumentate applicando su ciascuna di esse il 75 per cento del tasso di inflazione FOI accertato dall'ISTAT per il periodo dal 1° gennaio 1993 al 31 dicembre 2011, risultato pari al 59,3 per cento; pertanto la misura della tassa di ancoraggio delle navi e delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate aumenta dal 2013 del 29,4 per cento dal 2014 di un ulteriore 15 per cento.

- L'art. 22 del D.L. 69/2013, convertito nella legge 98/2013, ha introdotto la modifica della disciplina in materia di dragaggi – consentendo, ad esempio, la reimmissione nei siti idrici di provenienza, ovvero l'utilizzazione per il rifacimento degli arenili, anche dei materiali dei dragaggi che non presentino, come invece ora richiesto, caratteristiche analoghe al fondo naturale del sito di prelievo – nonché misure in materia di autonomia finanziaria delle autorità portuali, prevedendo: a) l'innalzamento da 70 milioni di euro annui a 90 milioni di euro annui del limite entro il quale le autorità portuali possono trattenere la percentuale dell'uno per cento dell'IVA riscossa nei porti; b) la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.
- Relativamente alle partecipazioni azionarie, il comma 569 della Legge di Stabilità 2014 (contenuta nella L. 147/2013) pone un limite al mantenimento delle partecipazioni vietate ai sensi dell'art. 3 comma 29 della L. 244/2007 (Legge Finanziaria 2008). Tale norma, tuttora in vigore, prevede che le Amministrazioni (art. 1 c. 2 del D.Lgs. 165/2001) non possono costituire società aventi per oggetto attività di produzione di beni e di servizi non strettamente necessarie al perseguimento delle proprie finalità istituzionali, né assumere o mantenere direttamente partecipazioni, anche di minoranza, in tali società (art. 3, comma 27 L. 244/2007). È invece sempre ammessa la costituzione di società, l'assunzione e il mantenimento di partecipazioni che producono servizi di interesse generale (società di gestione di SPL – Servizi Pubblici Locali - a rilevanza economica). Relativamente al concetto di servizi di interesse generale la Corte Costituzionale (sentenza 325/2010 par. 6.1) ha chiarito che: in ambito comunitario non viene mai utilizzata l'espressione “servizio pubblico locale di rilevanza economica”, ma solo quella di “servizio di interesse economico generale” (SIEG); in base alle interpretazioni elaborate dalla giurisprudenza comunitaria e dalla Commissione europea emerge con chiarezza che la nozione comunitaria di SIEG, ove limitata all'ambito locale, e quella interna di SPL di rilevanza economica hanno “contenuto omologo”, come riconosciuto già dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 272 del 2004. Entro il 31/12/2010 (art. 3, comma 29 L. n. 244/2007) le Amministrazioni avrebbero dovuto

cedere a terzi le società e le partecipazioni vietate ai sensi del comma 27, nel rispetto delle procedure ad evidenza pubblica. Ma tale termine è stato interpretato dalla Corte dei Conti (Sez. Reg. Controllo Lombardia deliberazione n. 48 del 8/7/2008), come avvio della procedura di dismissione, ma non obbligatoriamente, come completamento dell'iter della dismissione, per evitare svendite o speculazioni dei soggetti privati nella determinazione del prezzo di acquisto della partecipazione o della società in mano pubblica. A risolvere questa impasse, era intervenuto, il già citato comma 569 della Legge di Stabilità, prevedendo che la cessione delle partecipazioni incompatibili con le finalità istituzionali dell'ente avrebbero dovuto essere cedute ad evidenza pubblica entro il 30/04/2014, termine, decorso il quale, la partecipazione non alienata avrebbe cessato di avere ogni effetto. In tal caso, entro i 12 mesi successivi la società dovrà liquidare in denaro il valore della quota del socio cessato in base ai criteri stabiliti all'articolo 2437-ter, secondo comma, del Codice Civile (in pratica, al valore di mercato, se lo Statuto non prevede criteri specifici).