

Con riferimento alle imposte d'esercizio, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, in sede di parere circa l'approvazione del rendiconto 2013 aveva evidenziato che ai sensi dell'art.2.425 del c.c. e del principio contabile OIC n.25, l'Irap, al pari delle altre imposte sul reddito deve essere collocata alla predetta voce del conto economico, con le conseguenti implicazioni sul risultato economico. L'ente si è adeguato alle indicazioni ministeriali nel 2015, iscrivendo l'Irap tra le imposte d'esercizio per euro 202.569.

7.5 Lo stato patrimoniale

Nel prospetto che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale degli esercizi 2013 e 2014, posti a raffronto con l'esercizio 2013.

Tabella 17 Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2013	2014	Variazione % 2014- 2013	2015	Variazione % 2015-2014
B Immobilizzazioni					
- Immobilizzazioni immateriali	4.299.448	4.493.645	5	4.565.695	2
- Immobilizzazioni materiali	64.875.322	62.620.617	-3	67.700.104	8
Totale	69.174.770	67.114.262	-3	72.265.799	8
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI					
C) Attivo circolante					
- Crediti e residui attivi	12.557.072	36.628.845	192	30.768.160	-16
- Disponibilità liquide	62.846.897	73.238.718	17	88.172.765	20
TOTALE C)	75.403.969	109.867.563	46	118.940.925	8
TOTALE ATTIVITA' (B+C)	144.578.739	176.981.825	22	191.206.724	8
PASSIVITA'	2013	2014	Variazione % 2014- 2013		Variazione % 2015-2014
A) Patrimonio netto					
- Riserve obbligatorie	0	0		0	0
- Avanzo/disav. econ. es. prec.	44.861.081	62.693.036	40	69.250.513	10
- Avanzo/disav. econ. dell'es.	17.831.955	6.557.476	-63	3.246.806	-50
TOTALE A)	62.693.036	69.250.512	10	72.497.319	5
B) Fondo rischi e oneri					
- Per altri rischi ed oneri futuri	6.440	6.440	0	6.440	0
TOTALE B)	6.440	6.440	0	6.440	0
C) Trattamento fine rapporto	656.431	707.140	8	836.418	18
TOTALE C)	656.431	707.140	8	836.418	18
D) Residui passivi, con separata indic. degli importi esig. oltre l'es. successivo					
- Debiti verso soci e terzi per prestazioni dovute	972.629	419.456	-57	447.454	7
- Debiti diversi	13.225.692	8.373.897	-37	11.686.090	40
- Debiti verso fornitori	1.880.846	2.058.769	9	2.614.045	27
- Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	255.462	121.725	-52	118.855	-2
TOTALE D)	16.334.629	10.973.847	-33	14.866.444	35
E) Ratei e risconti					
- Risconti passivi	64.888.203	96.043.886	48	103.000.103	7
TOTALE E)	64.888.203	96.043.886	48	103.000.103	7
TOTALE PASSIVITA' (A+B+C+D+E)	144.578.739	176.981.825	22	191.206.724	8

Il valore del patrimonio netto risulta aumentato nel 2014 in misura pari all'avanzo economico dell'esercizio (euro 6.557.476) ed ammonta a 69,25 milioni, con un incremento del 10 per cento rispetto al 2013, in cui ammontava a 62,69 milioni. Nel 2015 il patrimonio netto si incrementa di un ulteriore 5 per cento per effetto dell'avanzo economico (euro 3.246.806) ed ammonta a 72,497 milioni. Nel 2014 il totale complessivo delle immobilizzazioni risulta in lieve diminuzione (-3 per cento), in relazione all'esiguità degli investimenti in conto capitale posti in essere nell'esercizio e delle quote di ammortamento applicate. Nel 2015 registra un incremento dell'8 per cento. Tali variazioni sono imputabili alle immobilizzazioni materiali che ammontano nel 2014 a 62,620 milioni rispetto ai

64,875 milioni del 2013, mentre nel 2015 ammontano a 67,700 milioni. Le immobilizzazioni immateriali rimangono sostanzialmente invariate nel biennio.

L'attivo circolante registra un incremento del 46 per cento nel 2014 e di un ulteriore 8 per cento nel 2015, passando dai 75,403 milioni del 2013 ai 118,940 milioni del 2015. Il notevole incremento è imputabile sia alle disponibilità di cassa, per effetto dei trasferimenti per interventi di manutenzione straordinaria riscossi e non impiegati negli esercizi in esame, sia al notevole incremento dei residui attivi, che passano dai 12,557 milioni nel 2014 ai 36,628 milioni nel 2014, per poi attestarsi a 30,768 milioni nel 2015.

Tra le passività, la voce più rilevante è costituita dai risconti passivi, che mostra un incremento del 48 per cento nel 2014 ed un ulteriore incremento del 7 per cento nel 2015, passando dai 64,888 milioni del 2013 ai 103 milioni del 2015. Tale posta si riferisce al valore dei trasferimenti in conto capitale per le opere infrastrutturali e, a decorrere dal 2014, di una quota di fondo perequativo

,⁷ non impiegati negli esercizi di competenza. Il fondo rischi ed oneri è costituito dai depositi cauzionali e rimane invariato nel biennio.

I residui passivi mostrano una diminuzione nel biennio, più marcata nel 2014 (-33 per cento), e passano dai 16,334 milioni del 2013 ai 14,866 milioni del 2015.

Il fondo TFR si incrementa nel biennio in misura pari alla quota di adeguamento iscritta nel conto economico e passa da 656.431 euro del 2013 a 836.418 euro del 2015.

⁷ Cfr. il paragrafo precedente.

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità Portuale di Olbia ha competenza sui Porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres ed è commissariata dal 5/9/2013, data di scadenza della carica del Presidente dell'Ente.

L'Ente ha operato per aggiornare gli strumenti di programmazione e pianificazione delle aree portuali di riferimento, ma le difficoltà procedurali, più volte sottolineate da questa Corte, non hanno ancora consentito l'adozione dei nuovi Piani regolatori di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. L'andamento dei traffici mostra segnali di ripresa nel biennio in esame, con un incremento del numero dei passeggeri di linea del 3 per cento nel 2014 e di un ulteriore 6 per cento nel 2015; i crocieristi, dopo la diminuzione del 40 per cento nel 2014, si incrementano del 93 per cento nel 2015, superando il numero di unità del 2013. Il traffico merci mostra un incremento del 10 per cento nel 2014, per poi tornare nell'esercizio successivo intorno ai valori del 2013.

Dal punto di vista gestionale si rileva nel 2014 un avanzo finanziario di 36,918 milioni, fortemente incrementato rispetto all'esercizio precedente, determinato soprattutto dall'ingente crescita del saldo in conto capitale. Nel 2015, ridottosi il saldo in conto capitale del 95 per cento, l'avanzo finanziario ammonta a 5,009 milioni, valore di poco inferiore a quello del 2013.

L'avanzo di amministrazione mostra un incremento del 67 per cento nel 2014 ed un ulteriore incremento del 5 per cento nel 2015, passando dai 59,069 milioni del 2013 ai 104,074 milioni del 2015. L'avanzo economico diminuisce del 63 per cento nel 2014 e di un ulteriore 50 per cento nel 2015, passando dai 17,831 milioni del 2013 ai 3,246 milioni del 2015.

Il patrimonio netto si incrementa di un importo pari agli avanzi economici ed ammonta ad euro 69,250 milioni nel 2014 e ad euro 72,497 milioni nel 2015.

La posta più rilevante tra le entrate correnti, che ammontano a 13,575 milioni nel 2014 ed a 12,720 milioni nel 2015, è costituita dalle cessioni di beni e prestazioni di servizi che aumentano nel biennio raggiungendo i 6 milioni nel 2015, in correlazione all'aumento del traffico passeggeri. Le entrate tributarie seguono l'andamento del traffico merci e dopo l'aumento del 2014 (+10 per cento), tornano ai livelli del 2013, intorno a 1,7 milioni.

Le entrate per canoni demaniali ammontano a 5,8 milioni nel 2014 (+19 per cento rispetto al 2013) ed a 4,8 milioni nel 2015. La percentuale di riscossione dei canoni sulle entrate accertate scende dal 63 per cento del 2013 al 33 per cento del 2014 e si incrementa al 79 per cento nel 2015.

Le spese correnti mostrano una diminuzione nel biennio in esame, passando da 10,661 milioni del 2013 a 9,317 milioni del 2015. Le uscite per gli organi mostrano una diminuzione del 24 per cento nel 2014, dovuta anche al protrarsi del Commissariamento dell'Ente.

L'Ente inoltre ha operato la riduzione dei compensi del 10 per cento, ai sensi dell'art.6, comma 3 della legge n.122/2010 e del 5 per cento ai sensi dell'art.5, comma 14 del d.l. n.95/2012.

Le spese in conto capitale pur mostrando una crescita del 61 per cento nel 2015, in cui ammontano a 6,602 milioni, continuano a restare, come già negli esercizi precedenti, su importi modesti, mentre i trasferimenti assegnati per opere infrastrutturali, vincolati nell'avanzo di amministrazione, superano nel 2015 gli 80 milioni, denotando una scarsa capacità dell'Autorità portuale di realizzazione delle opere infrastrutturali programmate.

Il personale in servizio è di 35 unità nel 2014 e di 37 unità nel 2015 rispetto ai 46 addetti che prevede la pianta organica.

Gli oneri per il personale in servizio mostrano una diminuzione dell'11 per cento nel 2014 rispetto all'esercizio precedente ed un ulteriore 7,3 per cento nel 2015 ed ammontano ad euro 3,083 milioni nel 2014 e ad euro 2,859 milioni nel 2015. Anche il costo complessivo medio del personale mostra una diminuzione nel biennio, passando dai 94.339 euro del 2013 ai 76.122 euro del 2015.

Con riferimento alle vicende relative al contenzioso istaurato dai dipendenti dell'Ente avverso l'applicazione agli stessi di quanto previsto dall'art.9, comma 1, del d. l. n. 78/2010 e dall'art.5, comma 7 del d. l. n. 95/2012, conclusosi in primo grado con sentenza di accoglimento del Giudice del lavoro di Tempio Pausania, l'Autorità portuale ha comunicato l'avvenuto rigetto dell'appello dalla stessa proposto contro la predetta sentenza e la trasmissione degli atti all'Avvocatura Generale dello Stato per la proposizione del ricorso in Cassazione.



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, con esclusione dei provvedimenti più recenti, la cui esposizione è stata anticipata nel capitolo 2.

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

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

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

Ulteriori riduzioni della spesa per l'anno 2013 e 2014 sono state introdotte dalla legge n.135/2012 e dalla legge 228/2013.

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.

Il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito nella legge 30/7/2010, n. 122, ha introdotto nuove misure di contenimento delle spese sostenute dalle pubbliche amministrazioni inserite nel conto economico consolidato della P.A., come individuate dall'Istat ai sensi dell'art. 1 della legge n. 196/2009, ritenute dal MEF applicabili alle Autorità portuali in quanto ricomprese in tale elenco.

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

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

La normativa riguardante le riduzioni delle dotazioni organiche delle pubbliche amministrazioni, da ultimo disciplinata dall'articolo 2, comma 1 del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è stata ritenuta, con D.P.C.M. 22 gennaio 2013⁸, non direttamente applicabile alle Autorità Portuali, in quanto riferibile alle dotazioni organiche di personale rientrante nella disciplina del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Ciò in quanto, secondo il D.P.C.M., "la legge 28 gennaio 1994, n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale, detta una disciplina speciale per le Autorità Portuali prevedendo: a) all'articolo 6, comma 2, che a tali enti pubblici non economici non si applicano sia le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni, sia le disposizioni di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni; b) all'articolo 10, comma 6, che il rapporto di lavoro del relativo personale delle autorità portuali è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile libro V - titolo I - capi II e III, titolo II - capo I, e dalle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa, specificando che il suddetto rapporto è regolato da appositi contratti collettivi nazionali di lavoro". Rimane ferma, secondo il D.P.C.M. citato, anche per le Autorità Portuali, l'applicazione di misure di contenimento della spesa di personale a cui devono attenersi tutte le amministrazioni pubbliche. Da ultimo, il D.P.R. 4 settembre 2013, n.122, ha prorogato fino al 31/12/2014 le disposizioni recate dall'art.9, comma 1 del D.L. 78/2010, convertito nella legge n. 122/2010. Ha stabilito inoltre che si dà luogo alla contrattazione collettiva per gli anni 2013-2014 del personale dipendente delle amministrazioni pubbliche così come individuate ai sensi dell'art.1, comma 2, della legge n. 196/2009, per la sola parte normativa e senza possibilità di recupero per la parte economica. Inoltre ha escluso per il medesimo personale il riconoscimento degli incrementi contrattuali eventualmente previsti a decorrere dall'anno 2011, senza possibilità di recupero.

Si riportano le ulteriori misure legislative adottate, in materia di portualità, negli anni 2011 - 2012.

⁸ Registrato alla Corte dei conti in data 18 marzo 2013.

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

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

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

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

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

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

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

Tra le innovazioni normative di maggior rilievo per la portata strutturale che hanno riguardato il 2012 ed indirizzate al sistema portuale nazionale giova ricordare il D.L. 22 giugno 2012, n.83, convertito nella legge n°134/2012, che prevede interventi destinati a sviluppare la partecipazione del capitale privato negli investimenti portuali ed a favorire l'integrazione con i sistemi logistici territoriali attraverso atti d'intesa e coordinamento con gli Enti territoriali.

In particolare, l'art 2, che modifica la disciplina degli incentivi alla realizzazione di infrastrutture introdotti dall'art.18 della legge n. 183 del 2011 (legge di stabilità 2012), interviene in ambito portuale, sopprimendo la norma che subordinava l'attribuzione del maggior gettito IVA registrato per la nuova opera all'andamento del gettito dell'intero sistema portuale nazionale.

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

L'art.15 modifica la previsione, di cui al comma 2-undecies dell'articolo 2 del decreto-legge n. 225 del 2010, della non applicazione della revoca ai fondi trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per il finanziamento di opere in scali marittimi da esse amministrati ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale, limitandone l'applicazione ai fondi trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara sono stati pubblicati alla data di entrata in vigore del decreto stesso. I finanziamenti non rientranti nella predetta fattispecie sono revocati e le relative risorse sono destinate alle finalità recate dal medesimo art.2, comma 2-novies.

E' utile rammentare la sopravvenuta disposizione, contenuta nel D.L. 95/2012, convertito nella legge 135/2012, il quale, all'art. 8, comma 3, prevede ulteriori misure di contenimento e riduzione della spesa per consumi intermedi, statuendo che i trasferimenti dal bilancio dello Stato agli enti dotati di autonomia finanziaria, inseriti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, sono ridotti in misura pari al 5 per cento nell'anno 2012 e al 10 per cento a decorrere dall'anno 2013 della spesa sostenuta per consumi intermedi nell'anno 2010.



SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

PAGINA BIANCA