

ANNO 2008

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.

ANNO 2009

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.

ANNO 2010

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. 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.

ANNO 2011

Il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito nella legge 30 luglio 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. n.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, c. 1 e 2 del d.l. n. 78/2010 si applichino alle Autorità portuali, essendo le stesse inserite nel conto economico consolidato della P.A.

Il d.l. n. 225/2010, convertito nella legge 26 febbraio 2011, n.10, ha stabilito 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.

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.

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.

ANNO 2012

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 2013¹⁸, 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.

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

- 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;

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

- 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*.

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 per cento dell'incremento del gettito generato dalle importazioni riconducibili all'infrastruttura stessa.

Tra le norme di maggior rilievo che hanno riguardato il 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 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.

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

ANNO 2013

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. La l. 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015), all'art.1, c. 254, ha modificato il c. 17 del citato art.9, estendendo a tutto il 2015 il blocco dei rinnovi contrattuali limitatamente all'aspetto economico.¹⁹

La legge di stabilità per il 2013 (legge 24 dicembre 2012 n. 228) all'art. 1, comma 211, ha previsto che la società UIRnet²⁰, soggetto attuatore della cosiddetta "piattaforma logistica nazionale", al fine

¹⁹ Sul punto è intervenuta la sentenza n.178/2015 della Corte costituzionale, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale sopravvenuta del regime di sospensione della contrattazione collettiva, a decorrere dall'8 agosto 2015.

²⁰ 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*.

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 2001²¹.

L'articolo 1, comma 388, della medesima legge ha prorogato al 30 giugno 2013 la facoltà delle autorità portuali di variare le tasse portuali come adeguate dal decreto del Presidente della Repubblica n. 107 del 2009; il decreto emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze in data 24 dicembre 2012, ha previsto aumenti delle aliquote relative alla tassa di ancoraggio e portuale derivanti dalla rivalutazione ventennale in base al costo della vita dei tributi portuali i cui importi erano fermi al 1993.

L'art. 22 del d.l. n. 69/2013, convertito nella legge 98/2013, ha introdotto la modifica della disciplina in materia di dragaggi, nonché misure in materia di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, prevedendo l'innalzamento da 70 milioni di euro annui a 90 milioni di euro annui del limite entro il quale le Autorità portuali possono trattenere la percentuale dell'uno per cento dell'IVA riscossa nei porti e la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione ed alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

²¹ sul punto, vedasi anche il Decreto Interministeriale 01.02.2013 e, in particolare, l'art.6.



Phone +39(0)966.588640
Fax +39(0)966.588617
info@portodigioiatauro.it



Contrada Lamia
89013 Gioia Tauro (RC)
Italy

DELIBERA N. 84/2015 DEL COMITATO PORTUALE

Seduta del 29/4/2015

Il Comitato Portuale:

Con la presenza di Giovanni GRIMALDI – Presidente dell’Autorità Portuale di Gioia Tauro – *Presidente del Comitato Portuale*, e di Antonio RANIERI – Comandante della Capitaneria di Porto di Crotona – *Vicepresidente del Comitato Portuale*, nonché di:

1. Davide BARBAGIOVANNI MINCIULLO – Comandante della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro – *Membro*;
2. Francesco PERROTTI – Comandante della Capitaneria di Porto di Corigliano Calabro (CS) – *Membro*;
3. Massimiliano PUGLIA – Comandante dell’Ufficio Locale Marittimo di Villa San Giovanni (RC) – *Membro*;
4. Marco MERANTE – Dirigente del Servizio 3, Dipartimento Infrastrutture, LL. PP. della Regione Calabria, delegato dal Presidente con nota prot. 132241/SIAR del 28/4/2015- *Membro*;
5. Achille TRICOLI – Funzionario del Settore Ambiente della Provincia di Crotona, delegato dal Presidente con nota prot. 16160 del 28/4/2015- *Membro*;
6. Francesco Giuseppe BRUNO – Consigliere provinciale di Cosenza, delegato dal Presidente con nota prot. 35573 del 27/4/2015- *Membro*;
7. Franca VAMPO - Dirigente del Provveditorato alle Opere Pubbliche Calabria – Sicilia – Ufficio Opere Marittime di Reggio Calabria - *Membro*;
8. Giovanni BARONE – Sindaco del Comune di Palmi (RC) – *Membro*;
9. Pietro Paolo ORANGES – Consigliere della Camera di Commercio I.A.A. di Crotona, delegato dal Presidente con nota prot. 8095 del 24/4/2015– *Membro*;
10. Antonio PISANI – Responsabile del Settore LL.PP. del Comune di Corigliano Calabro (CS), delegato dal Sindaco con nota prot. 19718 del 24/4/2015- *Membro*;

- VISTA** la legge 28 Gennaio 1994 n. 84, e le successive modificazioni ed integrazioni, in tema di riordino della legislazione in materia portuale;
- VISTO** l’art. 8 comma, 11-bis, della legge 27/2/1998, n. 30, come modificato dall’art. 10 della L. 30/11/98, n. 413, che ha classificato il porto di Gioia Tauro di rilevanza economica internazionale, di categoria II classe I;
- VISTO** il D.P.R. 16 luglio 1998, istitutivo dell’Autorità Portuale del porto di Gioia Tauro, che ha conferito alla stessa i compiti di cui alla legge 84/94;

- VISTI** il D.M. in data 4 agosto 1998 col quale sono stati individuati i limiti della circoscrizione territoriale dell' Autorità Portuale modificati con il verbale di delimitazione n. 17/2002 del 12/2/2002 approvato con Decreto del Direttore Marittimo della Calabria n. 7/2002, ed i successivi DD.MM. del 29 dicembre 2006, del 5 marzo 2008 e del 6 agosto 2013, con i quali la suddetta circoscrizione è stata estesa ai porti di Crotona, Corigliano Calabro (CS), Taureana di Palmi (RC) e Villa San Giovanni (RC);
- VISTO** il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 25/2/2010, n. 87, di conferma del Presidente dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro;
- VISTA** la Deliberazione del Comitato Portuale n. 09/07 del 28/9/2007, con cui è stato approvato il Regolamento di Amministrazione e Contabilità dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro;
- VISTA** la nota in data 15/1/2008 del Ministero dei Trasporti vigilante con cui il Regolamento di cui al punto precedente ed il relativo provvedimento approvativo sono stati approvati, ai sensi dell'art. 12, comma 1, lett. a) della L. 84/94 e s.m.i.;
- VISTO** l'art. 36, comma 4, del Regolamento di Amministrazione e Contabilità dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, che prevede che il Comitato Portuale debba deliberare entro il mese di Aprile successivo alla chiusura dell'esercizio finanziario l'approvazione del rendiconto generale;
- VISTO** il Verbale n. 31, redatto in data 22 Aprile 2015 dal Collegio dei Revisori dei Conti dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, con cui è stato fra l'altro formulato un parere favorevole in ordine all'approvazione del rendiconto generale riferito alla gestione finanziaria dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro per l'anno 2014;
- VISTA** la Delibera n. 83/2015 del 29/4/2015 con la quale il suddetto Organo ha approvato la situazione dei residui degli esercizi precedenti al 31/12/2014 dell'Autorità Portuale di Gioia;
- VISTO** l'art. 9, comma 3, lett. d) della L. 84/94 e s.m.i. che attribuisce al Comitato Portuale il compito di approvare il rendiconto generale;
- CONSIDERATO** che nel corso della seduta del Comitato Portuale del 29/4/2015, il rendiconto generale per la gestione finanziaria dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro per l'anno 2014 è stato sottoposto all'esame dell'organo per la prescritta approvazione;
- VISTO** l'esito della votazione che ha avuto luogo nel corso della seduta di cui al punto precedente (*votanti 12; favorevoli 12; contrari 0; astenuti 0*), come risulta dal verbale della seduta;

VISTI gli atti d'ufficio;

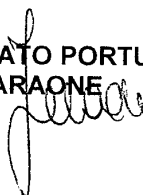
DELIBERA

E' approvato il rendiconto generale riferito alla gestione finanziaria dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro per l'anno 2014, nella formulazione allegata alla presenta Delibera per farne parte integrante.

Copia delle presente Delibera unitamente al documento contabile allegato sia inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione prevista dall'art. 12, comma 1, lett. a) della L. 84/94 e s.m.i.

Gioia Tauro, li 29 Aprile 2015

IL SEGRETARIO DEL COMITATO PORTUALE
Dott. Pasquale FARAONE



IL SEGRETARIO GENERALE F.F.
Il Dirigente dell'Area Tecnica
Dott. Ing. Saverio SPATAFORA



IL PRESIDENTE
Dott. Ing. Giovanni GRIMALDI





RENDICONTO GENERALE
PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO
2014



Phone +39(0)966.766.415
Fax +39(0)966.766.676
info@portadigioiatauro.it



Porto di Gioia Tauro
89013 Gioia Tauro (RC)
Italy

RELAZIONE SULLA GESTIONE PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2014

L'Ente, durante la gestione, ha perseguito gli obiettivi proposti in sede di redazione del bilancio di previsione che, sia per la parte corrente sia per la parte degli investimenti, possono dirsi raggiunti.

Nell'anno 2014, sono state rispettate le previsioni normative inerenti le limitazioni per le consulenze, la rappresentanza, la promozione, la pubblicità, le autovetture, la manutenzione degli immobili utilizzati e i consumi intermedi.

A tal proposito, in attuazione a quanto previsto dalla nota Ministero dei Trasporti prot. n. M_INF-PORTI/2535 del 09/03/2015, il presente documento contabile è corredato da una serie di tabelle prospettiche che consentono una agevole verifica del rispetto dei limiti di spesa vigenti per l'esercizio finanziario 2014.

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro, con una circoscrizione estesa anche ai porti di Corigliano Calabro, Crotone, Palmi (*Tonnara*) e Villa San Giovanni, ha come nodo centrale della sua programmazione il porto di Gioia Tauro.

Nell'anno 2014 nel porto di Gioia Tauro il movimento dei container è stato di 2.969.802 TEUS e il numero degli arrivi delle navi che hanno scalato le banchine del terminal contenitori di 1.444.

Anche per l'anno 2014 questa Autorità Portuale ha ritenuto opportuno ridurre le tasse d'ancoraggio nei porti rientranti nella propria circoscrizione territoriale approvando il relativo Regolamento.

L'attività promozionale nel corso dell'anno 2014 è stata tesa al consolidamento della posizione di rilievo rivestita dallo scalo nel panorama internazionale dei trasporti.



Phone +39(0)966.766.415
Fax +39(0)966.766.676
info@portodigioiatauro.it



Porto di Gioia Tauro
89013 Gioia Tauro (RC)
Italy

Con questo obiettivo, il “Programma di promozione e comunicazione” è stato organizzato per sostenere l’attività dell’Ente a diversi livelli (regionale, nazionale, comunitario e internazionale) e sui diversi canali (fiere, eventi, media advertising, relazioni istituzionali, ecc). A tale proposito, per promuovere gli scali crocieristici di Crotone e Corigliano Calabro, l’Ente è entrato a far parte dell’associazione “Med Cruise” che ha lo scopo di favorire lo sviluppo di settore nei circuiti internazionali di tutti gli scali che si affacciano sul Mar Mediterraneo.

Al fine di favorire il dialogo efficace e strutturato con il territorio, gli uffici dell’Autorità Portuale hanno costantemente garantito l’accoglienza e la guida dei numerosi visitatori del porto, anche in occasione di incontri sia di rilievo nazionale che internazionale. Anche nel corso del 2014, l’area portuale è stata visitata da numerose scolaresche, di vario ordine e grado, tra le quali anche alcune istituti scolastici stranieri, soprattutto di provenienza turca.

Tra gli eventi di particolare rilievo, che sono stato oggetto di principale attenzione del Piano di Promozione, la partecipazione a: Seatrade Cruise Barcellona/ Spagna; Seatrade Cruise Shipping Miami/Usa, Fruit Logistica Berlino / Germania.

L’obiettivo dell’Autorità portuale è stato quello di sviluppare rapporti strategici nei diversi mercati di riferimento per le attività dei porti della propria circoscrizione.

Al fine, poi, di incentivare le relazioni istituzionali con gli Enti portuali internazionali con i quali, negli anni precedenti, ha sottoscritto specifici accordi di gemellaggio, questa Autorità portuale ha ospitato la delegazione della Port Authority of Shanghai.

Nell’ambito della sicurezza del porto, l’Autorità Portuale per il tramite della Gioia Tauro Port Security S.r.l., costituita ai sensi dell’art. 6, comma 6, della Legge 84/94, ha espletato il compito di vigilanza al varco sugli accessi al fine di garantire elevati standard di sicurezza sia agli operatori portuali sia ai soggetti con i quali questi ultimi interagiscono.



Phone +39(0)966.766.415
Fax +39(0)966.766.676
info@portodigioiatauro.it



Porto di Gioia Tauro
89013 Gioia Tauro (RC)
Italy

Al fine di garantire la sicurezza individuale dei vari operatori del terminal, con lo scopo di tutelare la salute di ogni singolo soggetto, soprattutto mediante la salvaguardia della incolumità fisica, nel corso dell'anno 2014 è stato mantenuto, all'interno dell'area portuale, un presidio medico di pronto intervento. Il tutto è stato possibile per il tramite di un apposita convenzione stipulata dall'Autorità Portuale con l'associazione di volontariato Sacro Cuore.

Per quanto riguarda i lavori di infrastrutturazione, si evidenziano quelli maggiormente rilevanti:

1. Lavori di "Approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante tratto D del porto di Gioia Tauro e realizzazione della terza via di corsa. IMPORTO € 35,10 MILIONI

L'intervento consiste nell'approfondimento dei fondali fino alla quota di -17,00 m dal l.m.m per una fascia larga 60 m. e lunga circa 1.000 m., si prevede, inoltre, il consolidamento strutturale delle banchine e la realizzazione della terza via di corsa.

Gli obiettivi da perseguire con l'intervento in parola riguardano:

- aumento della competitività del porto, i livelli di sicurezza, la navigabilità interna, assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance conferendo maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo;
- completare il processo di adeguamento dei fondali alle nuove e sopravvenute esigenze in relazione alle nuove portacontainer superpostpanamax.

L'intervento è inserito nella sezione attuativa dell'APQ – polo logistico intermodale di Gioia Tauro sottoscritto in data 28.9.2010.

I lavori sono stati consegnati in data 29.7.2013 e sono in corso di realizzazione nel 2014 sono stati eseguiti stati avanzamento lavori per circa € 8,5 milioni.



Phone +39(0)966.766.415
Fax +39(0)966.766.676
info@portodioiatauro.it



Porto di Gioia Tauro
89013 Gioia Tauro (RC)
Italy

2. Realizzazione del terminal intermodale in ambito portuale. (Intervento da realizzarsi con il contributo di capitali privati) CONTRIBUTO PUBBLICO DISPONIBILE € 20,0 MILIONI

L'intervento prevede la creazione di nuove aree destinate alle attività del terminal ferroviario in particolare:

Realizzazione di nuovi piazzali della superficie di 140.000 mq;

Capannoni, edifici ed uffici per una superficie complessiva di 10.000 mq.

4 nuovi fasci di binari per una lunghezza di 3.250 ml.

Gli obiettivi da perseguire:

Aumentare la competitività e le funzioni superiori dei servizi di qualità dell'Hub portuale di Gioia Tauro, diventando corridoio intermodale comunitario e nodo di rilevanza nazionale e crocevia di diverse modalità di trasporto;

Incrementare l'utilizzo di una mobilità sostenibile; ridurre i tempi di percorrenza delle merci; ridurre i costi di trasporto; ridurre l'inquinamento ambientale prodotto dal sistema di trasporto su gomma; massimizzare le ricadute economiche territoriali legate alla logistica.

La collocazione dell'infrastruttura, in linea con le previsioni del PRP adottato, è programmata nell'area ad est della stazione di San Ferdinando. Il terminal è raccordato all'impianto ferroviario di San Ferdinando, a sua volta interconnesso, tramite doppio binario di cui uno elettrificato, alla rete nazionale in corrispondenza della stazione di Rosarno.

L'intervento è inserito nella sezione attuativa dell'APQ – polo logistico intermodale di Gioia Tauro sottoscritto in data 28.9 u.s.

L'intervento è stato oggetto di gara d'appalto nell'anno 2013. A seguito di detta gara, andata deserta, una Società di rilevanza europea specializzata in logistica, in data 3.3.2014, ha



Phone +39(0)966.766.415
Fax +39(0)966.766.676
info@portodigioiatauro.it



Porto di Gioia Tauro
89013 Gioia Tauro (RC)
Italy

trasmesso un progetto preliminare dell'opera proponendosi quale "Promotore" ; in dipendenza di ciò e per come prevede la legge 163/06 è stato riformulato il nuovo bando di gara per l'individuazione del promotore.

3. Realizzazione di una piattaforma telematica per la interconnessione veloce degli utenti del porto IMPORTO € 10,0 MILIONI

L'obiettivo è quello di realizzare un'infrastruttura di comunicazione di rete che da un lato soddisfi le esigenze di comunicazione (ampiezza di banda adeguata, livelli di servizio, copertura delle aree) dell'autorità portuale e degli altri operatori dell'area, e dall'altro di rendere più competitiva l'area stessa rendendo disponibile per nuovi operatori e per eventuali fornitori di servizi avanzati una struttura adeguata ad alto valore aggiunto.

A seguito di gara d'appalto bandita nell'anno 2013, nell'anno 2014 i lavori in oggetto sono stati aggiudicati all'ATI costituita dalle ditte VITOCASET e PROGESI giusto decreto 77/14 del 2.10.2014.

4. Lavori di completamento e sviluppo del comparto nord – Viabilità, capannoni e reti elettriche nell'area portuale di Gioia Tauro. IMPORTO € 20,0 MILIONI

L'intervento prevede la rivisitazione della viabilità del comparto nord del porto, anche alla luce del pianificato insediamento del terminal intermodale, tramite la realizzazione sia dei tacciaci stradali in nuova sede che in adeguamento delle esistenti.

L'intervento è inserito nella sezione attuativa dell'APQ – polo logistico intermodale di Gioia Tauro sottoscritto in data 28.9.2010.

Sotto il profilo finanziario, l'opera è coperta in quota parte con le risorse di cui al D.M. 6650 del 16.06.2009 di selezione dei progetti da finanziare con le risorse di programmazione del PON reti e mobilità 2007_2013.