

5.1.6 Norme di contenimento della spesa pubblica

Il Collegio dei revisori, alla luce della indicazioni contenute nelle circolari del Mef, ha verificato l'applicazione dei limiti imposti dalla legge, ove vigenti, applicati ai capitoli finanziati dal contributo istituzionale o a valere su fondi non vincolati ed in particolare:

- limiti di spesa per rappresentanza, pubblicità ai sensi del d.l. n. 112/2008 convertito dalla l. n. 133/2008 e della l. n. 122/2010;
- limiti di spesa per mobili e arredi ai sensi dell'articolo 1, comma 141 della l. n. 228/2012;
- limiti di spesa per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture ai sensi della l. n. 133/2008 e della l. n. 122/2010;
- limiti di spesa per spese postali e telefoniche ai sensi dell'art. 2, commi 589-593 della l. n. 244/2007;
- limiti di spesa per missioni, formazione ai sensi della l. n. 122/2010;
- limiti di spesa ai compensi degli organi dei consigli di amministrazione e degli organi collegiali ai sensi della l. n. 266/2005, della l. n. 122/2010, art. 6, commi 3 e 6 ed alla rideterminazione dei compensi ai sensi dei commi 58 e 59 della suddetta l. n. 122/2010;
- limiti di spesa in materia di manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili (ai sensi dell'art. 2, comma 620, della l. n. 244/2007).

Le somme provenienti dalle riduzioni di spesa sono state riversate al bilancio dello Stato.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il Prp di Cagliari, approvato una prima volta con deliberazione della Giunta regionale della Sardegna n. 32/78 del 15 settembre 2010, è stato annullato con d.p.r. 26 novembre 2013 e, tenuto conto delle osservazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, è stato riapprovato con deliberazione n. 18/13 del 20 maggio 2014 dalla Giunta regionale.

Nel triennio la consistenza di personale è rimasta stabile mentre la spesa complessiva del personale risulta in diminuzione (-8,94 per cento dal 2012 al 2014).

Con riferimento ai traffici, il porto di Cagliari con oltre 33,43 milioni di tonnellate si conferma il terzo porto italiano per merci complessivamente movimentate (21,20 milioni di tonnellate) e il quarto per movimentazione di contenitori (con oltre 717 mila teu).

Per ciascuno degli esercizi dal 2012 al 2014 la tabella che segue espone i saldi contabili più significativi, emergenti dai conti consuntivi esaminati, posti a raffronto con quelli degli esercizi precedenti.

DESCRIZIONE	2012	2013	Δ % '13-'12	2014	Δ % '14-'13
a) Avanzo/disavanzo fm.	10.831.748	16.314.455	50,62	12.984.687	-20,41
saldo corrente	17.034.623	19.941.238	17,06	19.924.852	-0,08
saldo in c/capitale	-6.202.915	-3.626.783	-41,53	-6.940.166	91,36
b) Avanzo amm.ne	105.296.177	119.464.379	13,46	132.953.203	11,29
c) Avanzo economico	14.765.015	18.390.369	24,55	18.857.601	2,54
d) Patrimonio netto	112.365.599	130.755.968	16,37	149.613.568	14,42

Fonte: Corte dei conti su dati Ap.

Dai dati riportati si rileva nel triennio un avanzo finanziario in aumento nel 2013 e in diminuzione nel 2014 determinato dalla somma algebrica tra i saldi positivi di parte corrente e i saldi negativi delle poste in conto capitale. Sia l'avanzo di amministrazione (+13,46 per cento nel 2013 e +11,29 per cento nel 2014) sia l'avanzo economico (+24,55 per cento nel 2013 e +2,54 per cento nel 2014) risultano costantemente in crescita nel triennio. Ovviamente, in tale contesto, anche il patrimonio netto fa registrare risultati positivi nel periodo considerato (+16,37 per cento nel 2013 e +14,42 per cento nel 2014).

Con riferimento alle norme di contenimento della spesa il Collegio dei revisori ha certificato il rispetto dei limiti di legge.

Con delibera del Comitato portuale n. 183 del 25 novembre 2015 l'Autorità portuale ha approvato il Piano di razionalizzazione delle Società partecipate prevedendo la dismissione della partecipazione nella società Zona Franca di Cagliari S.c.p.a.. Per quanto attiene alla società Golfo degli Angeli la stessa è in stato di liquidazione da ben 13 anni.



PAGINA BIANCA

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 I.

Permangono, anche per gli anni 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. n. 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. n. 78/2010 convertito con legge n. 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 n. 244/2007, come modificato dall'art. 8, della legge n. 122/2010, di conversione del d.l. n. 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 I, titolo I 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 d.p.r. 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. n. 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. 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, commi 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.

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 2013¹⁵, 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. n. 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.

¹⁵ 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 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 n. 201/2011, convertito nella legge n. 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.

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

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

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

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

Con il comma 5, si prevede inoltre che per la realizzazione delle opere e degli interventi contemplati dalla norma, le Autorità portuali possano far ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto stipulando contratti di

finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionale ed internazionali abilitati, inclusa la cassa depositi e prestiti. Il comma 6 dispone l'abrogazione dei commi da 247 a 250 dell'art. 1 della l. n. 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. n. 95/2012, convertito nella legge n. 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.

PAGINA BIANCA



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2012

La relazione sulla gestione che accompagna il Rendiconto Generale è prevista dall'articolo 44 del Regolamento di amministrazione e contabilità che, per la sua redazione, rimanda all'articolo 2428 C.C. in quanto applicabile.

Con la relazione sulla gestione viene fornita un'analisi della situazione e andamento dell'Ente nel suo complesso e nel dettaglio chiarimenti sugli importi riportati in bilancio con particolare riguardo ai ricavi, ai costi e agli investimenti.

L'attività dell'Autorità Portuale si è sviluppata in linea con quanto previsto dai documenti programmatori adottati dal Comitato Portuale, e nel rispetto dei limiti di spesa analiticamente rappresentati nel prospetto riepilogativo richiesto dal Ministero vigilante con la nota M_IT/PORTI/1833 del 13 febbraio 2013 contenente le indicazioni alle Autorità Portuali per la formazione del rendiconto generale per l'esercizio 2012.

Tali limiti sono sanciti dall'articolo 6 della Legge 122/2010 relativamente alle spese per indennità, compensi, gettoni di presenza degli Organi dell'Autorità Portuale (comma 3), alle spese per consulenze (comma 7), per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e rappresentanza (comma 8), alle spese per sponsorizzazioni (comma 9), per missioni nazionali e/o internazionali, (comma 12), alle attività di formazione (comma 13) nonché alle spese per autovetture e acquisto buoni taxi (comma 14). Altro limite di spesa è quello previsto per la manutenzione, ordinaria e straordinaria, degli immobili utilizzati dall'Ente, previsto dall'art.2, commi da 618 a 623, della legge n.244/2007, finanziaria 2008, come modificato dall'art.8, della legge 122/2010. Inoltre, l'articolo 8, comma 3, del D.L. 6 luglio 2012, n.95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n.135, ha disposto la riduzione delle spese per consumi intermedi, stabilendo che le stesse non possono superare l'ammontare delle previsioni iniziali dell'anno 2012, per la stessa tipologia di spesa, decurtate del 5% della spesa sostenuta nel 2010.

Nelle tabelle allegate al bilancio sono riportati i predetti limiti di spesa e i versamenti effettuati al bilancio dello Stato con indicazione dei relativi riferimenti normativi.



Il conto consuntivo, ai sensi dell'articolo 36 e seguenti del citato Regolamento di amministrazione e contabilità, è costituito dal conto di bilancio (rendiconto finanziario decisionale e gestionale), dal conto economico, dallo stato patrimoniale e dalla nota integrativa. Allo stesso sono allegati la situazione amministrativa, la relazione sulla gestione, la relazione del Collegio dei Revisori dei Conti, la tabella articolata secondo le diverse missioni istituzionali, la situazione generale dei residui attivi e passivi, con indicazione dell'anno di formazione e del relativo capitolo, nonché l'ultimo bilancio approvato della società partecipata dall'Ente "Cagliari Free Zone".

Al 31.12.2012 si registrano i seguenti risultati:

Avanzo finanziario di competenza € 10.831.748,10, quale differenza tra le entrate accertate e le spese impegnate nel rendiconto finanziario;

Avanzo economico € 14.765.015,28, quale differenza tra ricavi e costi o incremento del patrimonio netto;

Avanzo di amministrazione € 105.296.117,18, quale somma algebrica della situazione di cassa al 31.12.2012 e dei residui attivi e passivi alla fine dell'esercizio. Sull'avanzo di Amministrazione così determinato risulta vincolata la somma di € 50.124.421,63, rimanendo pertanto disponibili € 55.171.755,55.

La gestione dell'anno 2012 si è svolta sulla base delle previsioni disposte con il bilancio adottato dal Comitato Portuale con la delibera n. 104 del 07.11.2011 approvata dal Ministero vigilante con nota fax Prot. n. M_TRA/PORTI/1728 del 08.02.2012 e delle successive due note di variazioni adottate rispettivamente con delibera del Comitato Portuale n.16 del 17.04.2012 e n. 126 del 26.10.2012, approvate dal Ministero vigilante con le note Prot. n. M-IT/PORTI/ 7853 del 13.06.2012 e Prot. n. M-IT/PORTI/ 455 del 11.01.2013.

Nel corso dell'esercizio, inoltre, ai sensi dell'articolo 14, comma 3, del Regolamento di amministrazione e contabilità, è stata adottata una variazione compensativa all'interno della UPB 1.2 "Interventi diversi", con Decreto n.89 del 26.06.2012.



RENDICONTO FINANZIARIO

Nel rendiconto finanziario sono iscritti, come poste autonome registrate al 31.12.2012 l'avanzo di amministrazione di € **105.296.117,18** e l'avanzo di cassa di € **99.389.021,14**.

Dalla gestione finanziaria di competenza, rappresentata nel prospetto che segue, deriva un avanzo di € **10.831.748,10** scaturito da un saldo positivo di parte corrente di € 17.034.623,21, e da un disavanzo formatosi in conto capitale di € 6.202.875,11.

	ENTRATE ACCERTATE		SPESE IMPEGNATE		
- Partite correnti	24.360.685,67		7.326.062,46	17.034.623,21	avanzo di parte corrente
- Partite c/capitale	112.573,10		6.315.448,21	- 6.202.875,11	avanzo c/capitale
- Partite di giro	1.715.781,85		1.715.781,85	-	
Totale	26.189.040,62		15.357.292,52		
	Avanzo finanziario di competenza		10.831.748,10		
	Totale a pareggio		26.189.040,62		

ENTRATE

Nella parte corrente, le entrate dell'Ente sono pari a complessivi € 24.360.685,67 di cui € 1.250.000,00 accertati alla UPB 1.1 "Entrate da trasferimenti correnti" ed € 23.110.685,67 accertati alla UPB 1.2 "Entrate diverse".

Le entrate correnti sono costituite dalle seguenti voci, per le quali viene indicata la percentuale di incidenza:



Tipologia entrate	Valore assoluto	%
Contributi dallo Stato	1.250.000,00	5,13
Tasse portuali	10.581.578,73	43,44
Tasse di ancoraggio	5.619.293,63	23,07
Proventi servizi traffico merci e Ro-Ro	565.674,73	2,32
Proventi servizi traffico passeggeri	803.449,84	3,30
Proventi magazzini e aree portuali	33.212,78	0,14
Proventi diversi	3.680,00	0,02
Canoni demaniali	4.473.201,76	18,36
Canoni di affitto beni patrimoniali dell'Ente	24.834,07	0,10
Interessi attivi su titoli, depositi, conti correnti e altri	406.522,17	1,67
Recuperi e rimborsi diversi	465.562,21	1,91
Proventi derivanti da autorizzazioni art.16 e 17 L.84/94	109.574,00	0,45
Proventi derivanti da autorizzazioni art.68 C.N.	19.601,00	0,08
Entrate varie ed eventuali	4.500,75	0,02
Totale entrate correnti	24.360.685,67	100,00

Il Titolo I - Entrate correnti - comprende l'UPB 1.1. "Entrate derivanti da trasferimenti correnti", dove vengono registrati i trasferimenti correnti da parte dello Stato, delle Regioni, degli Enti Locali e degli altri Enti del settore pubblico, e l'UPB 1.2. "Entrate diverse", dove sono iscritte le entrate tributarie, quelle derivanti dalla vendita di beni e prestazioni di servizio e i redditi e proventi patrimoniali, le poste correttive e compensative di uscite correnti ed entrate non classificabili in altre voci.

Nell'UPB 1.1., al capitolo E111/10 "Contributi dello Stato" è stato accertato e riscosso l'importo di € 1.250.000,00, come da nota M_IT/PORTI/DIV1 n.11245 del 04/09/2012, in conformità di quanto disposto dall'art.1, comma 3, lett.b del DM n.357 del 13 ottobre 2011 che ha consentito la riduzione delle tasse di ancoraggio per l'anno 2012.

Nell'UPB 1.2. "Entrate diverse" sono stati accertati complessivamente € 23.110.685,67. In particolare alla Categoria 1.2.1 "Entrate tributarie" risultano accertamenti per complessivi € 16.200.872,36, di cui € 10.581.578,73 al capitolo E121/10