

Tabella 20 – Conto economico

	in euro		
	2012	2013	2014
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	4.084.536	4.359.578	4.787.488
Variazioni delle rimanenze dei prodotti in corso di lavorazione semilavorati e finiti	0	0	0
Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	0	0	0
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	0	0
Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio	0	0	0
a) altri ricavi e proventi	0	0	0
b) contributi di competenza dell'esercizio	11.500	0	0
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE A)	4.096.036	4.359.578	4.787.488
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0	0	0
Per servizi	1.902.341	1.475.625	1.456.471
Per godimento beni di terzi	0	0	0
Per il personale	1.181.854	1.254.436	1.302.956
Ammortamenti e svalutazioni	0	0	41.170
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie di consumo e merci	0	0	0
Accantonamento per rischi	0	0	0
Accantonamenti ai fondi per oneri	0	0	0
Oneri diversi di gestione			
TOTALE COSTI B)	3.084.195	2.730.060	2.800.596
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A – B)	1.011.841	1.629.518	1.986.891
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni	0	0	0
Altri proventi finanziari	12.477	77.578	19.147
Interessi ed altri oneri finanziari	-203	-1.501	-200
- Utili e perdite su cambi	0	0	0
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI C)	12.273	76.077	18.947
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0
Rivalutazioni	0	0	0
Svalutazioni			
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE D)	0	0	0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
Proventi con separata indicazione delle plusvalenze da alienazioni, i cui ricavi non sono iscrivibili al n°5)	0	0	0
Oneri straordinari, con separata indicazione delle minusvalenze da alienazioni, i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n°14)	-137.965	-218.970	-282.426
Sopravvenienze attive ed insussistenze del passivo derivanti dalla gestione dei residui	35.392	2.069.524	0
Sopravvenienze passive ed insussistenze dell'attivo derivanti dalla gestione dei residui	3.694	2.089.960	0
TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI E)	-106.267	-239.406	-282.426
RISULTATO ECONOMICO PRIMA DELLE IMPOSTE A-B+C+D+E)	917.847	1.466.189	1.723.412
Imposte dell'esercizio	0	0	0
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	917.847	1.466.189	1.723.412

Il conto economico chiude, sia nel 2013 che nel 2014, con un avanzo (rispettivamente euro 1,4 milioni ed euro 1,7 milioni).

Nel 2014, rispetto all'anno precedente, il valore complessivo della produzione cresce del 9,7 per cento, ed i costi della produzione aumentano del 2,5 per cento.

Nel valore della produzione i “proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e servizi”, comprendono i ricavi derivanti dalle tasse portuali, dai canoni demaniali e dagli introiti per autorizzazioni, nonché altri ricavi e proventi. Tale voce si assesta, al 31 dicembre 2014, ad euro 4,8 milioni (+ 9 per cento rispetto all'esercizio precedente).

Tra i costi della produzione le voci più significative sono rappresentate dai costi per il personale (comprensivi della spese per il personale dipendente, per gli accantonamenti al TFR, per gli oneri contributivi e assistenziali e per l'imposta regionale sulle attività produttive - IRAP- rapportata al costo del lavoro per le n.8 unità lavorative) e da quelli per servizi (vigilanza, utenze, pulizia banchine e specchi acquei), questi ultimi con un andamento decrescente.

L'IRAP, come indicato, risulta allocata tra i costi del personale. Al riguardo, il Ministero delle infrastrutture ha rappresentato che, in ossequio all'art.2425 del cod.civ. e al principio contabile n.25 dell' Organismo Italiano di Contabilità (OIC), l'imposta deve essere collocata, invece, alla voce “imposte dell'esercizio”, al pari delle altre imposte sul reddito.³⁴

Non si riscontrano negli esercizi in esame accantonamenti ai fondi rischi.

Nel 2013 il saldo della gestione straordinaria è pari a 0,2 milioni per effetto delle somme contabilizzate a seguito dell'operato riaccertamento dei residui di cui alla delibera del Comitato Portuale n.15/2014. In particolare, sono stati accertati minori residui attivi per 2,1 milioni, a fronte di riduzione di crediti ritenuti inesigibili e minori residui passivi per euro 2,1 milioni per un allineamento delle poste di debito in uscita relativamente ad investimenti operati tramite fondo perequativo.

Nel 2014, invece, il totale dei proventi ed oneri straordinari (- 0,3 milioni) è connesso, in via esclusiva, all'esposizione delle somme oggetto di devoluzione al bilancio dello Stato (c.d. *spending review*).

7.5. Lo stato patrimoniale

Il prospetto che segue riporta i dati inerenti lo stato patrimoniale relativo agli esercizi 2013 e 2014.

³⁴ Cfr. nota del 10 ottobre 2014 di approvazione del rendiconto 2013.

Tabella n. 21 – Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2012	2013	2014
IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni materiali			
Immobilizzazioni in corso e acconti	845.129	845.154	845.154
Automezzi e motomezzi	0	0	92.273
Totale Immobilizzazioni	845.129	845.154	937.427
ATTIVO CIRCOLANTE			
II. Residui attivi, esigibili entro l'esercizio successivo			
Crediti verso utenti, clienti ecc.	5.201.357	5.584.988	2.599.837
Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	19.127.518	19.127.518	10.840.912
Crediti tributari	3.116	3.116	3.116
Crediti verso altri	2.847.174	1.216.370	1.144.707
Totale Residui Attivi	27.179.165	25.931.992	14.588.572
IV. Disponibilità liquide			
Depositi bancari e postali	42.876.904	8.861.305	0
Totale attivo circolante	70.056.069	34.793.297	14.588.572
TOTALE ATTIVO	70.901.197	35.638.451	15.525.999

PASSIVITA'	2012	2013	2014
PATRIMONIO NETTO			
Altre riserve distintamente indicate	3.866.199	3.866.199	0
Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	1.268.946	2.186.793	3.187.883
Avanzo (disavanzo) economico di esercizio	917.847	1.466.190	1.723.412
Totale patrimonio netto	6.052.991	7.519.181	4.911.295
TRATTAM.TO DI FINE RAPP.TO DI LAV. SUBORDINATO	129.593	144.521	234.035
Residui passivi, esigibili entro l'esercizio successivo			
verso banche	0	0	3.207.129
debiti verso fornitori	1.343.171	4.280.598	1.429.701
debiti tributari	4.353	5.428	13.307
debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	0	-2.281	-1.332
debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	62.169.122	22.250.320	359.952
debiti diversi	1.201.967	1.440.684	5.371.912
Totale residui passivi	64.718.613	27.974.749	10.380.669
TOTALE PASSIVO E NETTO	70.901.197	35.638.451	15.525.999

Per effetto del risultato differenziale della gestione, il patrimonio netto registra nel 2013 un incremento rispetto al 2012 (da euro 6.052.991 ad euro 7.519.180).

Al 31 dicembre 2014, il patrimonio netto, invece, è pari a 4.911.295, a seguito dell'azzeramento della posta "altre riserve distintamente indicate".

La nota integrativa al rendiconto 2014 evidenzia con riguardo alle poste del patrimonio netto avanzi economici portati a nuovo per 1,7 milioni e un avanzo economico d'esercizio per 1,7 milioni.

Il Collegio dei revisori dei conti ha precisato sul punto che la consistenza del patrimonio “...non è frutto della gestione economica dell'esercizio (da cui si evince il risultato positivo di euro 1.723.412)” bensì “...nasce da una rettifica delle operazioni di allineamento dei crediti/debiti (...) per i quali si è utilizzata la riserva disponibile per far fronte alle obbligazioni”.³⁵

In questo quadro i Ministeri vigilanti hanno chiesto chiarimenti ed informazioni aggiuntive.

L'Amministrazione ha precisato come l'intervenuta variazione del patrimonio netto è correlata all'utilizzo di riserve per euro 2.607.886, in connessione alle obbligazioni del contratto di appalto per i lavori di realizzazione della nuova darsena commerciale (cfr. capitolo 6 della presente relazione), che hanno richiesto (oltre alle restanti misure intraprese) anche l'utilizzo dei fondi in parola, in attesa del trasferimento dei fondi statali.

Nel corso del dicembre 2015, a seguito dell'accreditamento da parte del Ministero di risorse in c/capitale la riserva patrimoniale è stata ricostituita³⁶.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rappresentato al Ministero dell'economia e delle finanze l'esigenza di inserire l'Ente nel programma ispettivo 2016 dell'Ispettorato Generale di Finanza.³⁷

L'Ente non possiede immobilizzazioni finanziarie.

Le immobilizzazioni materiali comprendono interventi di manutenzione straordinaria effettuati sul sedime portuale e automezzi (vetture e biciclette elettriche), acquisiti anche grazie a fondi comunitari.

Nel 2014 l'attivo circolante si riduce passando da 34,8 milioni a 14,6 milioni, in considerazione della diminuzione dei crediti, sia verso privati che verso soggetti pubblici, e dell'assenza delle disponibilità liquide.

Anche le passività registrano una generale riduzione attribuibile alla significativa diminuzione dei debiti verso i fornitori (da 4,3 milioni a 1,4 milioni), verso lo Stato e verso altri soggetti pubblici (da 22,2 milioni a 0,4 milioni), mentre crescono i debiti diversi (da 1,4 milioni a 5,4 milioni). In particolare, illustra la nota integrativa, la variazione in diminuzione dei residui passivi è connessa al pagamento delle somme iscritte inizialmente come “debiti verso lo Stato ed altri finanziatori” per mutuo finalizzato ai lavori della darsena commerciale.

³⁵ Cfr. verbale del Collegio del 3 dicembre 2015.

³⁶ Cfr. note dell'Autorità del 23 novembre 2015 (prot. 2904) e del 17 marzo 2016 (prot.1628).

³⁷ Nota del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 30 dicembre 2015 (prot. 0027362).

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Permane l'esigenza di adottare un nuovo piano regolatore portuale, in sostituzione di quello vigente alla data di entrata in vigore della legge n. 84/1994. A tal fine risultano in corso le relative attività propedeutiche, finalizzate al raggiungimento dell'intesa con l'Amministrazione comunale.

La realizzazione della darsena polifunzionale a servizio del traffico commerciale (con banchine e piazzali di pertinenza) è l'intervento di grande infrastrutturazione che ha caratterizzato l'intera gestione nell'arco temporale oggetto del presente controllo.

L'opera, che è stata messa in esercizio dal 28 luglio 2015, beneficia dei fondi di cui alla legge n. 413/1998 oltre che del cofinanziamento comunitario, ed è finalizzata a consolidare il ruolo del porto di Catania nel panorama nazionale ed internazionale.

I risultati della gestione evidenziano un avanzo finanziario che passa da euro 1.501.528 nel 2013 ad euro 6.974.181 nel 2014.

Il valore della produzione aumenta, nel corso del 2014, del 9,8 per cento, passando da euro 4.359.578 nel 2013 ad euro 4.787.488, mentre i costi diminuiscono, rispetto al 2012, permanendo stabili nel biennio in esame (euro 2.730.060 nel 2013; euro 2.800.596 nel 2014).

L'avanzo economico cresce del 17,5 per cento passando da 1,5 milioni nel 2013 a 1,7 milioni nel 2014. I residui attivi crescono del 16,5 per cento nella parte corrente (6,5 milioni nel 2013 e 7,6 milioni nel 2014), e diminuiscono del 66 per cento in conto capitale (18,7 milioni nel 2013 a fronte di 6,3 milioni nel 2014).

Diminuiscono anche i residui passivi di parte corrente (1,5 milioni nel 2013 e 0,8 milioni nell'esercizio successivo) e in conto capitale che passano dai 25,6 milioni del 2013 ai 9,2 milioni del 2014.

L'avanzo di amministrazione registra un decremento da euro 6.818.548 nel 2013 ad euro 4.207.903 nel 2014, anche in considerazione della consistenza di cassa che al 31 dicembre 2014 è pari a zero per il completo utilizzo delle disponibilità per far fronte alle spese per la realizzazione della citata darsena.

Il totale delle attività decresce del 56,4 per cento passando da 36 milioni nel 2013 a 16 milioni nel 2014 (-20 milioni in valore assoluto).

I debiti (10,4 milioni nel 2014) evidenziano un decremento pari a 17,5 milioni rispetto al 2013 (27,9 milioni).

Diminuisce di 2,6 milioni il patrimonio netto (nel 2014 pari a 4,9 milioni), per l'utilizzo di riserve patrimoniali, ricostituite nell'esercizio finanziario 2015, in connessione ai lavori di realizzazione della darsena di cui sopra.

Le entrate hanno registrato un notevole aumento nel 2014, essenzialmente quelle in conto capitale (riscossione di crediti), relative principalmente alla realizzazione della darsena.

A seguito del recesso unilaterale dal contratto di mutuo da parte della banca originariamente incaricata e della conseguente mancata erogazione della prevista *tranche* (con conseguente surroga da parte del Ministero nell'originaria obbligazione finanziaria), l'Autorità portuale, per non incorrere in sanzioni da inadempimento contrattuale con l'appaltatore e far fronte ai pagamenti degli stati di avanzamento dei lavori, oltre ad aver utilizzato le somme disponibili e parte delle riserve patrimoniali, è ricorsa, altresì, ad una anticipazione di tesoreria.

Nel 2013 il gettito delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate è stato accertato in euro 435.430, di cui riscossi euro 357.871. Nel 2014, invece, il gettito è stato pari ad euro 457.661 (interamente riscosso), con un incremento del 5 per cento.

I proventi per servizio traffico passeggeri passano da euro 245.481 nel 2013 a euro 190.899 nel 2014, a seguito dell'andamento generale negativo del relativo flusso.

Le entrate per canoni demaniali accertate nel 2014 (euro 2 milioni) crescono rispetto al 2013 (1,7 milioni). Decresce, invece, la percentuale di quelle rimosse, dal 63 per cento al 50 per cento.

Permane la necessità, evidenziata dalla Corte nei precedenti referti, di porre in essere azioni dirette al recupero dei canoni, anche al fine di prevenire l'insorgere di situazioni anomale.

I conti consuntivi per gli esercizi finanziari 2013 e 2014 sono stati adottati dall'Autorità portuale in ritardo rispetto ai termini previsti.

Con riferimento al bilancio 2014, esso è stato approvato dai Ministeri vigilanti, tenuto anche conto del parere espresso dal Collegio dei Revisori, in esito ad alcuni approfondimenti riguardo alla gestione dei residui, attivi e passivi, effettuati dalla Autorità in costanza della surroga da parte dello Stato alla banca recedente nel contratto di mutuo a suo tempo stipulato.

Per quanto riguarda le concessioni, questa Corte sottolinea l'importanza di porre particolare attenzione agli aspetti riguardanti la durata delle stesse, i limiti minimi dei canoni e i poteri di vigilanza e di controllo da parte degli enti concedenti, come prevede l'art.18 della legge n. 84/1994.



Appendice

APPENDICE NORMATIVA

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

Ai fini di un opportuno inquadramento normativo, si riportano nella presente appendice le norme di principale rilievo in materia di portualità intervenute dal 2007 al 2012.

Si premettono brevi cenni delle principali norme che hanno imposto riduzioni di spesa: permangono, anche per il periodo 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. 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 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 gli anni 2013 e 2014 sono state introdotte dalla legge n.135/2012 e dalla legge n. 228/2013.

ANNO 2007

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.

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 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.

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 2013³⁸, 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;
- 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

³⁸ Registrato alla Corte dei conti in data 18 marzo 2013.

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.



AUTORITA' PORTUALE DI CATANIA



RENDICONTO DELLA GESTIONE

ESERCIZIO FINANZIARIO 2013

**AUTORITA' PORTUALE DI CATANIA****RENDICONTO GENERALE ANNO 2013****ELENCO DEGLI ALLEGATI**

1. Delibera n. 17 del 22/07/2014 : Esame ed approvazione rendiconto generale ef. 2013 ed allegati.”
2. Rendiconto finanziario decisionale al 31/12/2013- (REFINDE)
3. Rendiconto finanziario gestionale al 31/12/2013- (REFINGE)
4. Stato Patrimoniale generale esercizio 2013
5. Conto Economico esercizio 2013
6. Conto Economico riclassificato al 31/12/2013 -(mod. C./E.)
7. Stato Patrimoniale riclassificato al 31/12/2013 - (mod C./P.)
8. Delibera n. 15 del 27/05/2014/C.P. - “Esame ed approvazione Riaccertamento Residui attivi e passivi per l'esercizio 2013 ”.
9. Fondo accantonamento T.F.R. al 31/12/2013
10. Situazione amministrativa al 31.12.2013 - mod. SITUAM
11. Nota integrativa al Rendiconto 2013.
12. Relazione sulla gestione esercizio 2013.
13. Tabelle allegate al rendiconto per verifica dei limiti di spesa.
14. Verbale n° 184/2014 del Collegio dei Revisori dei Conti con:
 - All. "A" - Relazione del Collegio dei Revisori dei Conti al Conto Consuntivo dell'E.F.2013.