

Tabella 20- Stato patrimoniale - attività

ATTIVO	2010	2011	var. perc. 2011-2010	2012	var. perc. 2012-2011	2013	var. perc. 2013-2012	2014	var. perc. 2014-2013	2015	var. perc. 2015-2014
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>											
<b>- Immobilizzazioni Immateriali:</b>											
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	20.006	10.850	-45,8	5.197	-52,1	0	-100,0	0	0,0	0	0,0
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	21.782	9.003	-58,7	16.534	83,6	19.658	18,9	27.919	42,0	15.304	-45,2
Immobilizzazioni in corso e acconti	70.549	194.006	175,0	1.824.623	840,5	1.914.484	4,9	1.741.359	-9,0	682.352	-60,8
Manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi	576.296	313.492	-45,6	150.878	-51,9	98.157	-34,9	126.747	29,1	3.820.314	2914,1
Altre in c/impianti	13.758.549	21.112.752	53,5	27.437.080	30,0	36.174.181	31,8	78.530.984	117,1	119.291.900	51,9
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>14.447.182</b>	<b>21.640.103</b>	<b>49,8</b>	<b>29.434.312</b>	<b>36,0</b>	<b>38.206.480</b>	<b>29,8</b>	<b>80.427.009</b>	<b>110,5</b>	<b>123.809.870</b>	<b>53,9</b>
<b>- Immobilizzazioni Materiali:</b>											
1) Terreni e fabbricati	413.396	417.715	1,0	428.303	2,5	441.246	3,0	441.246	0,0	441.246	0,0
Fondo ammortamento terreni e fabbricati		-407.753		-412.308	1,1	-417.012	1,1	-421.820	1,2	-426.628	1,1
2) Impianti e macchinari	319.423	320.931	0,5	368.546	14,8	372.375	1,0	384.129	3,2	426.481	11,0
Fondo ammortamento impianti e macchinari		-286.760		-304.377	6,1	-319.345	4,9	-332.647	4,2	-349.976	5,2
3) Attrezzature industriali e commerciali	555.862	578.140	4,0	607.811	5,1	625.296	2,9	628.490	0,5	635.700	1,1
Fondo ammort. attrezzature industr. e comm.li	0	-445.590		-479.192	7,5	-511.251	6,7	-540.118	5,6	-568.663	5,3
4) Automezzi e motomezzi	13.460	13.460	0,0	13.460	0,0	13.460	0,0	13.460	0,0	13.460	0,0
Fondo ammortamento automezzi e motomezzi		-2.250		-3.416	51,8	-4.582	34,1	-5.749	25,5	-6.915	20,3
7) Altri beni in c/impianti	3.513.678	3.669.857	4,4	4.013.356	9,4	4.017.516	0,1	4.139.118	3,0	4.139.118	0,0
Fondo ammortamento altri beni in c/impianti		-2.397.916		-2.904.744	21,1	-3.411.823	17,5	-3.716.313	8,9	-3.852.140	3,7
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>4.815.819</b>	<b>1.459.834</b>	<b>-69,7</b>	<b>1.327.439</b>	<b>-9,1</b>	<b>805.880</b>	<b>-39,3</b>	<b>589.796</b>	<b>-26,8</b>	<b>451.683</b>	<b>-23,4</b>
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>											
Altre imprese	40.580	40.580	0,0	40.580	0,0	52.805	30,1	52.805	0,0	52.805	0,0
Crediti finanziari diversi	16.888	16.888	0,0	16.888	0,0	16.888	0,0	16.888	0,0	16.888	0,0
<b>Totale immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>57.468</b>	<b>57.468</b>	<b>0,0</b>	<b>57.468</b>	<b>0,0</b>	<b>69.693</b>	<b>21,3</b>	<b>69.693</b>	<b>0,0</b>	<b>69.693</b>	<b>0,0</b>
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI (B)</b>	<b>19.320.469</b>	<b>23.157.405</b>	<b>19,9</b>	<b>30.819.219</b>	<b>33,1</b>	<b>39.082.053</b>	<b>26,8</b>	<b>81.086.498</b>	<b>107,5</b>	<b>124.331.246</b>	<b>53,3</b>
<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>											
<b>Residui attivi esigibili oltre l'esercizio successivo</b>											
1) Crediti verso utenti, clienti, ecc...	412.274	587.959	42,6	897.046	52,6	1.138.897	27,0	1.183.172	3,9	797.512	-32,6
4) Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	46.840.478	57.313.339	22,4	174.193.441	203,9	154.897.708	-11,1	172.612.555	11,4	19.140.057	-88,9
4-bis)	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	461.346	
5) Crediti verso altri	36.319	44.858	23,5	48.599	8,3	63.305	30,3	523.505	727,0	113.174	-78,4
<b>Totale Residui Attivi</b>	<b>47.289.071</b>	<b>57.946.156</b>	<b>22,5</b>	<b>175.139.086</b>	<b>202,2</b>	<b>156.099.910</b>	<b>-10,9</b>	<b>174.319.232</b>	<b>11,7</b>	<b>20.512.089</b>	<b>-88,2</b>
<b>Disponibilità liquide:</b>	26.590.285	27.770.844	4,4	21.767.283	-21,6	29.595.971	36,0	46.568.299	57,3	15.826.546	-66,0
<b>Totale Attivo circolante (C)</b>	<b>73.879.356</b>	<b>85.717.000</b>	<b>16,0</b>	<b>196.906.369</b>	<b>129,7</b>	<b>185.695.881</b>	<b>-5,7</b>	<b>220.887.531</b>	<b>19,0</b>	<b>36.338.635</b>	<b>-83,5</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>93.199.825</b>	<b>108.874.405</b>	<b>16,8</b>	<b>227.725.588</b>	<b>109,2</b>	<b>224.777.934</b>	<b>-1,3</b>	<b>301.974.029</b>	<b>34,3</b>	<b>160.669.881</b>	<b>-46,8</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>93.199.825</b>	<b>108.874.405</b>	<b>16,8</b>	<b>227.725.588</b>	<b>109,2</b>	<b>224.777.934</b>	<b>-1,3</b>	<b>301.974.029</b>	<b>34,3</b>	<b>160.669.881</b>	<b>-46,8</b>

Tabella 21 - Stato patrimoniale - passività

PASSIVO	2010	2011	var. perc. 2011-2010	2012	var. perc. 2012-2011	2013	var. perc. 2013-2012	2014	var. perc. 2014-2013	2015	var. perc. 2015-2014
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>											
Avanzi (Disavanzi) economici portati a nuovo	5.425.144	5.586.822	3,0	5.632.541	0,8	5.436.466	-3,5	7.032.252	29,4	8.663.826	23,2
Avanzo (Disavanzo) economico d'esercizio	161.678	45.719	-71,7	-196.074	-528,9	1.595.786	-913,9	1.631.574	2,2	1.961.931	20,2
<b>Totale Patrimonio netto (A)</b>	<b>5.586.822</b>	<b>5.632.541</b>	<b>0,8</b>	<b>5.436.467</b>	<b>-3,5</b>	<b>7.032.252</b>	<b>29,4</b>	<b>8.663.826</b>	<b>23,2</b>	<b>10.625.757</b>	<b>22,6</b>
<b>B) CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE</b>											
1) per contributi a destinazione vincolata	28.196.682	23.236.841	-17,6	29.051.114	25,0	43.376.648	49,3	125.165.756	188,6	127.546.553	1,9
<b>Totale contributi in conto capitale (B)</b>	<b>28.196.682</b>	<b>23.236.841</b>	<b>-17,6</b>	<b>29.051.114</b>	<b>25,0</b>	<b>43.376.648</b>	<b>49,3</b>	<b>125.165.756</b>	<b>188,6</b>	<b>127.546.553</b>	<b>1,9</b>
<b>C) FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>											
3) per altri rischi ed oneri futuri	165.197	165.197	0,0	148.945	-9,8	147.652	-0,9	161.974	9,7	169.327	4,5
5) per ammortamento cespiti compresi nell'attivo patrimoniale	3.041.602	0	-100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<b>Totale fondi rischi ed oneri futuri (C)</b>	<b>3.206.799</b>	<b>165.197</b>	<b>-94,8</b>	<b>148.945</b>	<b>-9,8</b>	<b>147.652</b>	<b>-0,9</b>	<b>161.974</b>	<b>9,7</b>	<b>169.327</b>	<b>4,5</b>
<b>D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORATIVO SUBORDINATO</b>	<b>475.006</b>	<b>578.839</b>	<b>21,9</b>	<b>666.845</b>	<b>15,2</b>	<b>754.133</b>	<b>13,1</b>	<b>851.230</b>	<b>12,9</b>	<b>957.580</b>	<b>12,5</b>
<b>E) RESIDUI PASSIVI esigibili oltre l'esercizio successivo</b>											
5) debiti verso fornitori	405.282	476.796	17,6	464.216	-2,6	237.581	-48,8	173.888	-26,8	1.835.439	955,5
8) debiti tributari	53.867	46.849	-13,0	51.256	9,4	23.492	-54,2	21.567	-8,2	74.421	245,1
9) debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	55.536	35.975	-35,2	39.624	10,1	29.883	-24,6	34.030	13,9	42.574	25,1
12) debiti diversi	821.496	803.887	-2,1	832.209	3,5	938.175	12,7	1.005.414	7,2	1.297.775	29,1
13) debiti per immobilizzazioni in c/impianti	54.327.786	77.700.228	43,0	189.293.861	143,6	170.439.249	-10,0	164.320.209	-3,6	17.709.294	-89,2
14) debiti per beni, opere e immobilizzazioni tecniche	70.549	197.253	179,6	1.741.051	782,6	1.798.868	3,3	1.576.135	-12,4	411.161	-73,9
<b>Totale residui passivi (E)</b>	<b>55.734.516</b>	<b>79.260.988</b>	<b>42,2</b>	<b>192.422.217</b>	<b>142,8</b>	<b>173.467.248</b>	<b>-9,9</b>	<b>167.131.243</b>	<b>-3,7</b>	<b>21.370.664</b>	<b>-87,2</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>87.613.003</b>	<b>103.241.865</b>	<b>17,8</b>	<b>222.289.121</b>	<b>115,3</b>	<b>217.745.681</b>	<b>-2,0</b>	<b>293.310.203</b>	<b>34,7</b>	<b>150.044.124</b>	<b>-48,8</b>
<b>TOTALE PASSIVO E NETTO</b>	<b>93.199.825</b>	<b>108.874.406</b>	<b>16,8</b>	<b>227.725.588</b>	<b>109,2</b>	<b>224.777.933</b>	<b>-1,3</b>	<b>301.974.029</b>	<b>34,3</b>	<b>160.669.881</b>	<b>-46,8</b>

Fonte: bilancio AP

Dal 2010 al 2015 il patrimonio netto registra un aumento costante, passando da euro 5.586.822 ad euro 10.625.757, sostanzialmente per effetto degli avanzi economici.

In particolare sino al 2014 le attività crescono costantemente passando da euro 93.199.825 ad euro 301.974.029, per effetto soprattutto dell'aumento delle immobilizzazioni immateriali, dei crediti verso lo Stato e delle disponibilità liquide, mentre nel 2015 si riducono del 46,8 per cento e si assestano ad euro 160.669.881, a causa della forte flessione dei crediti verso lo Stato.

Le immobilizzazioni immateriali, che costituiscono la voce prevalente delle immobilizzazioni, presentano un trend in aumento (da euro 14.447.182 nel 2010 ad euro 123.809.870 nel 2015) in gran parte riconducibile alle variazioni riscontrate nella posta “altre in c/impianti” (da euro 13.758.549 ad euro 119.291.900) nella quale sono iscritte le opere portuali realizzate con fondi dell'Autorità portuale che, come si rileva nella nota integrativa al bilancio, “non sono tra le immobilizzazioni materiali in quanto riferite a beni appartenenti al demanio marittimo dello Stato e non a beni rientranti nel patrimonio dell'Autorità portuale”.

L'attivo circolante sino al 2014 registra un notevole aumento, passando da euro 73.879.356 ad euro 220.887.531 per effetto del significativo incremento della voce “crediti verso lo Stato” (da euro 46.840.478 ad euro 172.612.555), alla quale sono imputati i finanziamenti pubblici già assegnati per la realizzazione di interventi infrastrutturali, e la voce “disponibilità liquide” (da euro 26.590.283 ad euro 46.568.299).

Nel 2015 i “crediti verso lo Stato” si riducono ad euro 19.140.057 per effetto dell'avanzamento dello stato dei lavori delle opere finanziate e di conseguenza anche le “disponibilità liquide” diminuiscono ad euro 15.826.546.

Sino al 2014 le passività presentano un aumento, essendo passate da euro 87.613.003 ad euro 293.310.203; l'incremento è dovuto alle voci “contributi in conto capitale”, costituiti da finanziamenti pubblici vincolati all'esecuzione delle opere portuali (da euro 28.196.682 ad euro 125.165.756) e “debiti per immobilizzazioni in c/impianti” che rappresentano residui passivi legati all'assunzione di impegni per la realizzazione di interventi infrastrutturali (da euro 54.327.786 ad euro 293.310.203). Nel 2015 il calo significativo (- 89,2 per cento) di quest'ultima voce riduce l'ammontare delle passività del 48,8 per cento rispetto al 2014 (euro 150.044.124).

## CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La circoscrizione territoriale dell’Autorità portuale di Salerno, istituita con il d.p.r. 23 giugno 2000, è rappresentata dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli specchi acquei indicati nei decreti del Mit del 24 agosto 2000 e del 11 marzo 2003.

Le Autorità portuali si avvalgono di una serie di strumenti pianificatori e programmatori (Piano regolatore, Piano operativo triennale e Programma triennale delle opere), che hanno l’obiettivo di definire l’assetto complessivo della circoscrizione territoriale del porto e i lavori da attuare. Attualmente l’Autorità portuale per lo svolgimento delle molteplici e differenti funzioni ad essa attribuite si avvale del piano regolatore approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel 1974. E’ comunque in corso di completamento la procedura per l’adozione del nuovo piano regolatore, approvato dal comitato portuale nel 2016.

Nel 2015 l’Autorità portuale ha rideterminato la propria pianta organica, portando le unità di personale da 26 a 42. Al 31 dicembre 2015 prestano servizio 25 unità di personale a tempo indeterminato escluso il segretario generale, il cui incarico è stato affidato al dirigente preposto all’area demanio.

E’ da evidenziare che, a differenza di quanto registrato per altre Autorità portuali, quella di Salerno non ha risentito in modo significativo del protrarsi della crisi economica e nel periodo in esame registra un aumento del traffico portuale (traffico delle merci pari al 31,5 per cento in più e quello dei passeggeri al 9,8 per cento in più).

Il traffico delle merci è caratterizzato da una netta predominanza di movimentazione di *containers* e di traffico Ro-Ro (secondo porto italiano per movimentazione di autoveicoli nuovi dopo Livorno e primo per *export* di auto nuove).

Nell’ambito delle “Autostrade del Mare” e dello *Short Sea Shipping*, l’Autorità portuale di Salerno assicura, inoltre, da anni collegamenti con alcuni tra i principali porti del Mediterraneo (Messina, Catania, Malta, Palermo, Tunisi, Cagliari, Valencia, e via Catania anche con numerose località dell’Adriatico).

Nella gestione del demanio marittimo per l’espletamento delle operazioni portuali l’Autorità portuale ha approvato nel 2014 il nuovo “Regolamento per la disciplina coordinata del rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 della legge 84/94 e del rilascio delle concessioni demaniali marittime ex art. 18 della legge 84/94” (ordinanza presidenziale n. 3/2014).

I dati che seguono riassumono la situazione finanziaria ed economico-patrimoniale dell'Autorità portuale negli esercizi dal 2010 al 2015:

	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
a) Avanzo/Disavanzo finanziario	-1.593.545	-11.768.943	-11.802.402	7.798.494	43.501.982	3.270.506
- saldo corrente	616.725	530.351	410.362	1.908.308	1.915.565	2.223.796
- saldo in c/capitale	-2.210.270	-12.299.294	-2.212.764	5.890.186	41.586.417	1.046.710
b) Avanzo d'amministrazione	18.144.842	6.456.012	4.484.150	12.228.633	53.756.428	14.967.971
c) Avanzo economico	161.678	45.720	-196.074	1.595.786	1.631.575	1.961.931
d) Patrimonio netto	5.586.822	5.632.541	5.436.467	7.032.252	8.663.826	10.625.757

Dal 2010 al 2015 il quadro di insieme dei dati finanziari ed economico-patrimoniali presenta una situazione sostanzialmente in equilibrio. Più in particolare, la gestione finanziaria dal 2010 al 2012 presenta un disavanzo, determinato dall'andamento negativo del saldo in c/capitale; nel 2013 inverte la tendenza con un avanzo di euro 7.798.494, in forte crescita nel 2014 (euro 43.501.982) per l'elevato saldo in c/capitale; nel 2015 si assesta ad euro 3.270.506.

L'avanzo di amministrazione dal 2010 al 2015 resta sempre elevato, raggiungendo il picco nel 2014 con un valore di euro 53.756.428. Nel 2015 si assesta ad euro 14.967.971.

Il conto economico chiude in ciascun esercizio con un avanzo (ad eccezione del 2012 che registra un disavanzo di euro 196.074).

Il patrimonio netto segue l'andamento dell'avanzo economico e conseguentemente registra un aumento, passando da euro 5.586.822 del 2010 ad euro 10.625.757 del 2015.

La consistenza dei residui attivi e passivi è piuttosto elevata fino al 2014 (rispettivamente euro 174.319.232 ed euro 167.131.103), per poi ridursi notevolmente nel 2015 assestandosi rispettivamente ad euro 20.512.089 ed euro 21.370.664. Ciò è effetto di un'ampia operazione di riaccertamento dei residui provenienti dagli esercizi precedenti, che ha comportato la cancellazione di residui attivi per euro 145.761.952 e di quelli passivi per euro 103.702.989.

PAGINA BIANCA

## **Appendice normativa**

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 intervenute dal 2011 al 2015.

Restano in vigore anche per gli anni in esame le norme che introducono misure in ordine al contenimento della spesa (Vedi relazioni anni precedenti).

2011

- La legge 12 novembre 2011, n. 183 (legge di stabilità 2012) ha previsto per il solo anno 2012, che il finanziamento pubblico delle opere portuali derivi 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, sono 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.

La legge di stabilità 2012 ha stabilito anche misure volte ad incentivare la partecipazione di capitali privati per la realizzazione delle opere infrastrutturali. In particolare, ha previsto 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*.

2012

- Il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito nella legge 24 marzo 2012, n. 27 ha integrato il quadro normativo relativo alle Autorità portuali prevedendo, fra le misure a sostegno di capitali privati, il riconoscimento dell’extragettito 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. Inoltre l’art. 84 stabilisce che per i trasporti fra porti nazionali ed i trasporti fra porti nazionali e porti di altri Stati dell’Unione europea siano assoggettati al medesimo trattamento per quanto riguarda l’applicazione della tassa di ancoraggio e della tassa portuale.

Il medesimo decreto all'art. 48 ha disposto in materia di dragaggi funzionali alla realizzazione di operazioni di escavo nei porti italiani che consentano di accogliere navigli di grandi dimensioni e all'art. 50 ha introdotto misure per la semplificazione nella redazione e accelerazione dell'approvazione dei progetti.

- Il decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 134 all'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) è intervenuto 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 ha istituito 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 (comma 2) che, con decreto interministeriale, è ripartita 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 è previsto che per la realizzazione delle opere e degli interventi contemplati dalla norma, le Autorità portuali possano far ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionale ed internazionali abilitati, inclusa la cassa depositi e prestiti. Il comma 6 dispone l'abrogazione dei commi da 247 a 250 dell'art.1 della legge 244/2007. Con il comma 7 è previsto 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 ha modificato 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.

2013

- La legge 24 dicembre 2012, n. 228, art. 1, comma 211 (legge di stabilità per il 2013) ha previsto che la società UIRnet, soggetto attuatore della cosiddetta “piattaforma logistica nazionale”, al fine di garantire un più efficace coordinamento con le piattaforme ITS (*intelligent network system*) locali di proprietà o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche della società possa avere tra i propri soci anche le Autorità portuali. Tale piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale viene inserita all'interno del programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo n. 443 del 2001.

In particolare l'articolo 1, comma 388, della predetta 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; successivamente il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ha adottato il decreto del 24 dicembre 2012 il quale prevede un aumento delle aliquote relative alla tassa di ancoraggio e portuale derivante dalla rivalutazione ventennale in base al costo della vita dei tributi portuali i cui importi erano fermi al 1993.

- Il decreto legge 21 giugno 2013, n. 69 (convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013 n. 98) con l'art. 22 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.

2014

- Il decreto legge 23 dicembre 2013, n.145 (convertito nella legge 21 febbraio 2014, n. 9, riguardante “Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo”) con l'art. 13 ha disposto la revoca di alcune assegnazioni di contributi disposte dal CIPE nel 2006 e nel 2010, l'afflusso di tali somme nel Fondo di cui all'art.32, comma 6, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 e la successiva destinazione di tali somme ad interventi specificamente individuati. Prevede inoltre (comma 4 dell'art.13), la revoca dei fondi statali (di cui all'articolo 1, comma 994, della legge 27 dicembre 2006, n. 296) trasferiti o assegnati alle Autorità portuali, anche mediante operazioni finanziarie di mutuo con oneri di ammortamento a carico dello Stato, per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali, essendo trascorsi almeno due anni dal trasferimento o dall'assegnazione, non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori.

Una quota pari a 23 milioni di euro delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è assegnata a decorrere dall'anno 2014 alla realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali previsti al comma 4.

- La legge 27 dicembre 2013, n. 147 (legge di stabilità per il 2014), ai commi 732 e 733 in attesa del riordino della materia (poi avvenuta con il d.lgs. n. 169/2016, cit.), ha dettato norme volte a ridurre il contenzioso derivante dall'applicazione dei criteri per il calcolo dei canoni delle concessioni demaniali marittime, prevedendo la definizione integrale dei procedimenti giudiziari pendenti alla data del 30 settembre 2013, attraverso il pagamento da parte del soggetto interessato di un importo, in un'unica soluzione, pari al 30 per cento delle somme dovute o di un importo pari al 60 per cento delle stesse, oltre agli interessi legali, rateizzato fino ad un massimo di sei rate annuali, secondo un piano approvato dall'ente gestore. Sempre in materia di canoni è intervenuto il d.l. n.66/2014, convertito nella legge n. 89/2014, che all'art.12 bis ha previsto che i canoni delle concessioni demaniali marittime, dovuti a decorrere dall'anno 2014, devono essere versati entro il 15 settembre di ciascun anno. Ha previsto, inoltre, l'intensificazione dei controlli, da parte degli enti gestori, volti a verificare l'adempimento da parte dei concessionari dell'obbligo di versamento dei canoni nei termini previsti.

La legge di stabilità ha integrato anche la disciplina che regola il lavoro temporaneo nei porti, aggiungendo all'art. 17 della legge n. 84/94 il comma 15-bis riguardante le imprese o le agenzie che svolgono esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo e si trovino in stato di grave crisi economica.

- La legge 21 febbraio 2014, n.9, riguardante “Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo”, all'articolo 13 prevede la revoca di alcune assegnazioni di contributi disposte dal CIPE nel 2006 e nel 2010, l'afflusso di tali somme nel Fondo di cui all'art. 32, comma 6, della legge 15 luglio 2011, n. 111 e la successiva destinazione di tali somme ad interventi specificamente individuati. Prevede inoltre (comma 4 dell'art.13), la revoca dei fondi statali (di cui all'articolo 1, comma 994, della legge 27 dicembre 2006, n. 296), trasferiti o assegnati alle Autorità portuali, anche mediante operazioni finanziarie di mutuo con oneri di ammortamento a carico dello Stato, per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali, essendo trascorsi almeno due anni dal trasferimento o dall'assegnazione, non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori. Una quota pari a 23 milioni di euro delle risorse di cui al comma 1, dell'articolo 18-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è assegnata a decorrere dall'anno 2014 alla realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili

finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali previsti al comma 4, dell'art.13, della legge n.9/2014.

- Il decreto legge del 12 settembre 2014, n. 133 convertito nella legge 11 novembre 2014, n. 164, con l'art. 29 ha previsto l'adozione di un "*Piano strategico nazionale della portualità e della logistica*" da adottare con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge n. 133. Lo schema del decreto recante il Piano è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari. Il parere deve essere espresso entro 30 giorni dalla data di assegnazione, decorsi i quali il decreto può essere comunque emanato (il Piano è stato adottato con d.p.c.m. del 26 agosto 2015).

Inoltre, allo scopo di accelerare i progetti inerenti alla logistica portuale, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, le Autorità portuali devono aver presentato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono programmi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti, anche al fine di valutarne l'inserimento nel Piano strategico o di valutare interventi sostitutivi.

2015

- La legge 23 dicembre 2014, n.190 (legge di stabilità per il 2015), con il comma 236, interviene sulle disposizioni sopra menzionate del d.l. n. 145/2013 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 9/2014) precisando che le risorse in questione, cioè quota parte del fondo alimentato, entro un limite massimo annuale, con l'1 per cento dell'IVA riscossa nei porti sulle merci importate ai sensi dell'articolo 18-bis della legge n. 84/1994, possono essere assegnate dal CIPE senza attendere la procedura prevista in generale dall'articolo 18-bis per le risorse di tale fondo (vale a dire l'individuazione con decreto del Ministro dell'economia entro il 30 aprile di ciascun anno dell'ammontare dell'IVA riscossa nei porti sulle merci importate). Conseguentemente le risorse in questione sono quantificate in 20 milioni di euro dal 2015 al 2024, mentre il tetto massimo annuale delle risorse attribuibili al fondo alimentato con l'1 per cento di IVA riscossa nei porti è ridotto da 90 a 70 milioni di euro annui. E' inoltre prevista la destinazione alle medesime finalità dell'importo di 39 milioni di euro derivanti dalle revoche di opere per determinati interventi infrastrutturali (schema idrico Basento-Bradano e potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona) revocate ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del d.l. n. 145/2013. Stabilisce, inoltre, al comma 153 che, per la

V

realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019. Le risorse sono ripartite con delibera del CIPE previa verifica dell'attuazione dell'articolo 13, comma 4, del d.l. n. 145/2013, convertito nella legge n. 9/2014.

Il comma 611 della legge di stabilità 2015 prevede che le Autorità portuali avviino a decorrere dal 1° gennaio 2015 un processo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute, in modo da conseguire la riduzione delle stesse entro il 31 dicembre 2015. A tale fine il comma 612 prevede l'approvazione da parte degli organi di vertice delle amministrazioni interessate, entro il 31 marzo 2015, di un Piano operativo di razionalizzazione delle stesse, le modalità e i tempi di attuazione, nonché l'esposizione in dettaglio dei risparmi da conseguire. Tale Piano, corredato di un'apposita relazione tecnica, è trasmesso alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicato nel sito internet istituzionale dell'amministrazione interessata. Entro il 31 marzo 2016, gli organi di cui al primo periodo predispongono una relazione sui risultati conseguiti, che è trasmessa alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicata nel sito internet istituzionale dell'amministrazione interessata. La pubblicazione del Piano e della relazione costituisce obbligo di pubblicità ai sensi del decreto legislativo n. 33/2013.

- La legge 7 agosto 2015, n. 124, contenente deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, all'art.8, c.1, prevede la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali di cui alla legge n. 84/94, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di autorità di sistema ed alla *governance*, attraverso uno o più decreti legislativi da adottarsi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge.

Il provvedimento delegato, dopo il recepimento delle osservazioni del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari e le proposte emendative della Conferenza Unificata, è stato adottato con il recente decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”. Detto decreto è stato pubblicato nella G.U., Serie generale n. 203 del 31 agosto 2016 ed è entrato in vigore il successivo 15 settembre, ad eccezione delle disposizioni di cui all'articolo 22, comma 2, entrate in vigore il 31 agosto scorso.

- Con d.p.c.m. del 26 agosto 2015 è stato approvato il *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica* in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n.164 (Sblocca Italia) (in Gazzetta Ufficiale n.250 del 27 ottobre 2015 il comunicato della Presidenza del Consiglio dei ministri). La Corte Costituzionale con VI

sentenza n. 261/2015, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 29, comma 1, del d.l. n. 133 del 2014 nella parte in cui non ha previsto alcuna forma di coinvolgimento delle regioni nella procedura di predisposizione del Piano. In accoglimento della sentenza della Corte Costituzionale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi trasmesso alla Conferenza Stato-Regioni il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, su cui è stata raggiunta l'Intesa nella seduta del 31 marzo 2016. Il richiamato Piano disegna una strategia da perseguire attraverso il valore che il “Sistema Mare”, strumento attivo di politica economica e commerciale euro-mediterranea e di sviluppo e coesione del Mezzogiorno, nonché di sostenibilità e innovazione, può apportare in termini di aumento dei traffici, ed individua azioni di policy a carattere nazionale, sia settoriali che comuni ai diversi ambiti produttivi, che potranno contribuire al recupero di competitività dell'economia del mare.

La strategia è articolata per dieci obiettivi, declinati in azioni:

- semplificazione e snellimento;
- concorrenza, trasparenza e *upgrading* dei servizi;
- miglioramento accessibilità dei collegamenti marittimi;
- integrazione del sistema logistico;
- miglioramento delle prestazioni infrastrutturale;
- innovazione;
- sostenibilità;
- certezza e programmabilità delle risorse finanziarie;
- coordinamento nazionale e confronto partenariale;
- attualizzazione della governance del sistema.

Il Piano propone un nuovo modello di *governance*, da realizzarsi attraverso atti legislativi, che prevede la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti in Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

PAGINA BIANCA