

*Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo*

Nella tabella che segue è riportata la spesa impegnata nel 2015 per il pagamento delle indennità spettanti agli organi di amministrazione e di controllo (compresi rimborsi spese e alcuni oneri accessori), rispetto a quella impegnata nel 2014.

Tabella 1 - Compensi agli organi.

Esercizio	2014	2015
Presidente	256.552	227.010
Comitato portuale	5.476	6.239
Collegio dei Revisori	55.238	55.372
Trasferte organi amm.ne e contr.	15.105	11.886
<b>Totali</b>	<b>332.371</b>	<b>300.507</b>

Fonte: rendiconto gestionale.

La spesa per gli organi nel 2015, comprensiva anche degli oneri previdenziali e fiscali, risulta in diminuzione rispetto al 2014, a causa soprattutto del decremento del compenso al presidente, avendo lo stesso, come già riferito, ricoperto tale carica fino al maggio del 2015, rivestendo successivamente a tale data la carica di commissario straordinario.

Le spese per trasferte si riferiscono per euro 10.667 al collegio dei revisori e per euro 1.219 al Presidente dell'autorità portuale.

Agli emolumenti per gli organi, come anticipato, sono state applicate le riduzioni di legge.

### 3. PERSONALE

#### 3.1. Pianta organica e consistenza del personale

La pianta organica della Segreteria tecnico-operativa è stata adottata dal comitato portuale con delibera n. 11 del 24 maggio 2012, approvata dal Ministero vigilante in data 17 gennaio 2013, e prevede 96 unità di personale, con esclusione del Segretario generale. Nelle tabelle che seguono è indicata, per ciascuna qualifica, la dotazione organica ed il numero dei dipendenti effettivamente in servizio al 31 dicembre 2015, con esclusione del Segretario generale, posti a raffronto con le unità in servizio al 31 dicembre 2014.

Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale.

Categoria	Dot. org. Del. n. 11 del 24/5/12	Unità al 31/12/14	Unità al 31/12/15
Dirigenti	6	5	5
Quadro A	16	14	16
Quadro B	16	16	16
1 Liv.	21	20	20
2 Liv.	23	19	21
3 Liv.	11	7	11
4 Liv.	2	1	1
5 Liv.	1	1	1
<b>Totale</b>	<b>96</b>	<b>83</b>	<b>91</b>

Il rapporto dirigenti/dipendenti, in base alla pianta organica, è di circa 1 dirigente ogni 15 dipendenti.

L'Autorità portuale ha fatto inoltre ricorso nel 2015, per sopperire a straordinarie esigenze di lavoro di carattere organizzativo e sostitutivo, alla somministrazione di lavoro a tempo determinato, per complessive 7.558,40 ore rispetto alle 2.010,40 ore del 2014. Il collegio dei revisori ha attestato che il numero di ore rientra nel limite previsto dal c.c.n.l., art.64, c.2.

Nel corso del 2015 si sono verificate due cessazioni dal servizio, di un quadro B e di un dipendente di secondo livello. A seguito di selezione interna, con provvedimento segretariale n.133/2015, un dipendente di primo livello è stato promosso quadro B per la posizione resasi vacante a seguito della predetta cessazione dal servizio. Inoltre nel corso del 2015 sono state assunte 10 unità di personale di cui nove a seguito di selezione ad evidenza pubblica. È proseguito anche per il 2015 l'affidamento di funzioni e responsabilità dirigenziali ad un quadro A, per la cessazione dal servizio, avvenuta a fine 2014, del dirigente della direzione tecnica.

Le Autorità portuali, avendo natura giuridica di enti pubblici non economici<sup>[1]</sup>, devono essere ricongdotte nell'ambito soggettivo delle amministrazioni pubbliche con obbligo, pertanto, di fare ricorso alle modalità di reclutamento previste per gli enti pubblici di pari natura in virtù di una riserva assoluta di legge non derogabile dalla contrattazione collettiva.

In conseguenza, l'articolo 6 del decreto legislativo n.169/2016 ha disposto che le nuove AdSP sono tenute ad applicare i principi di cui al titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e devono pertanto adeguare i rispettivi ordinamenti ai predetti principi stabilendo, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale dirigenziale e non dirigenziale nel rispetto dei principi di cui all'articolo 35, comma 3, del medesimo decreto legislativo. Il personale dirigenziale e non dirigenziale delle istituite AdSP deve essere assunto quindi mediante procedure selettive di natura comparativa, secondo principi di adeguata pubblicità, imparzialità, oggettività e trasparenza. Anche le progressioni di carriera debbono avvenire mediante concorso pubblico.

### 3.2. Costo del personale

Il personale delle autorità portuali è inquadrato nel c.c.n.l. dei lavoratori dei porti. Nell'aprile 2014 è stato sottoscritto il c.c.n.l., con decorrenza 1 gennaio 2013-31 dicembre 2015. Sulla materia, come riferito nei precedenti referti, hanno inciso le norme di contenimento delle spese di personale previste dall'art.9, c.1 del d.l. n.78/2010, i cui effetti sono in parte cessati dall'1 gennaio 2015, ai sensi della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015). Di conseguenza, dal primo gennaio 2015 le autorità portuali hanno potuto adeguare il trattamento economico del proprio personale al valore stipendiale determinato dal c.c.n.l. del 2008, ferma restando l'impossibilità di riconoscere arretrati per gli anni dal 2011 al 2014. Sul punto è intervenuta anche la sentenza n.178/2015 della Corte costituzionale, che ha dichiarato l'illegittimità del regime di sospensione della contrattazione collettiva, a decorrere dall'8 agosto 2015. Pertanto a decorrere da tale data è stato disposto l'adeguamento dei valori retributivi a quelli previsti dal c.c.n.l. 2013-2015.

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente sostenuta per il personale nel 2015, incluso il segretario generale, con le variazioni di ciascuna voce rispetto a quella dell'esercizio

---

<sup>[1]</sup> L'art. 1, comma 993, della legge n. 296/2006 e da ultimo l'articolo 7 comma 5 del d.lgs 169/2016 hanno ribadito la natura giuridica di ente pubblico non economico dell'Autorità portuale (ora Autorità di sistema portuale).

precedente. Ai fini dell'individuazione del costo complessivo e del costo medio unitario a tale spesa è stata aggiunta la quota accantonata per il T.F.R. nell'importo risultante dal conto economico.

**Tabella 3 - Spesa per il personale.**

Tipologia dell'emolumento	2014	2015	% 2015/14
Emolumenti e rimb. spese al Segretario generale	189.112	192.324	1,7
Emolumenti fissi al personale dipendente	3.055.724	3.133.269	2,5
Emolumenti variabili al personale dipendente	103.866	137.653	32,5
Indennità e rimborso spese di missione	35.703	33.656	-5,7
Altri oneri per il personale	156.959	149.165	-5,0
Spese per l'organizzazione di corsi e formazione	8.470	8.440	-0,4
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	1.813.066	2.009.333	10,8
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	0	154.579	0,0
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	1.649.349	1.785.775	8,3
Fondo ex art.9, c.1, l. 122/2010	213.272	0	-100,0
Emolumenti personale non dipendente	79.680	278.999	250,1
<b>Totale</b>	<b>7.305.201</b>	<b>7.883.195</b>	<b>7,9</b>
Accantonamento T.F.R.	366.155	357.172	-2,5
<b>Totale</b>	<b>7.671.356</b>	<b>8.240.367</b>	<b>7,4</b>

Il costo del personale mostra un aumento del 7,4 per cento rispetto al 2014, determinato dalla assunzione di 10 unità di personale, oltre che dall'adeguamento del trattamento economico del personale ai sopra menzionati incrementi contrattuali. Inoltre, come riferito nel precedente referto, nel 2015 è stato sottoscritto il nuovo accordo integrativo aziendale che ha previsto, con decorrenza 1 novembre 2015, l'incremento di alcune voci retributive (tra cui salario aziendale e superminimo di livello). Gli emolumenti al Segretario generale comprendono anche gli oneri relativi al premio per il raggiungimento degli obiettivi.

Per quanto riguarda l'applicazione dell'art. 9, comma 1 del d.l. n. 78/2010, l'ente, con provvedimento segretariale n.17 del 24 febbraio 2014, ha disposto il recupero in unica soluzione dei maggiori importi erogati al personale dipendente dall'1 gennaio 2013 al 31 gennaio 2014.

Inoltre, in attuazione delle istruzioni impartite dal ministero vigilante e da Assoporti, ed in conformità all'orientamento espresso dalla Corte dei conti nel precedente referto, con provvedimento segretariale n.7 del 21 gennaio 2016 è stato disposto il recupero rateizzato in 60 mesi anche dei maggiori importi erogati al personale dipendente nel biennio 2011/2012.

La tabella che segue individua i valori del costo medio unitario del personale, incluso il segretario generale, per l'esercizio 2015, raffrontati all'esercizio precedente.

Tabella 4 - Costo unitario medio.

2014			2015		
Costo	Unità	Costo m.unit.	Costo	Unità di personale	Costo m.unit.
7.671.356	84	91.326	8.240.367	92	89.569

Fonte: elaborazione C.d.c.

Il costo medio è diminuito dell'1,9 per cento rispetto al 2014, per effetto dell'incremento delle unità di personale.

#### **4. INCARICHI DI STUDIO E CONSULENZA**

L’Autorità portuale, nell’esercizio in esame, ha impegnato somme di importo esiguo sul capitolo di parte corrente relativo alle consulenze. Ha fornito peraltro un elenco nominativo degli incarichi conferiti, che raggiungono un importo complessivo di euro 381.855, con l’indicazione dei capitoli di bilancio su cui sono stati contabilizzati; gli incarichi di importo più rilevante (complessivamente circa 180 mila euro), sono connessi all’esecuzione delle opere infrastrutturali o allo sviluppo strategico del porto e pertanto contabilizzati tra le spese in conto capitale. I rimanenti incarichi sono stati contabilizzati, in maniera non sempre coerente, su vari capitoli di spesa corrente, tra cui spicca quello delle spese diverse di amministrazione, su cui sono stati contabilizzati incarichi per un importo complessivo di circa 75 mila euro (in massima parte relativi alla partecipazione a commissioni esaminatrici per la selezione del personale); altri incarichi sono stati contabilizzati tra le partite di giro (circa 30 mila euro), in quanto connessi a progetti europei o nazionali interamente finanziati con fondi UE/Stato/Regione.

Le spese legali ammontano ad euro 32.177, di cui 28.952 per un incarico di patrocinio legale conferito ad un avvocato del libero foro, relativo ad un contenzioso in cui ricorreva una situazione di conflitto di interessi. La somma rimanente, pari ad euro 3.225, si riferisce alla domiciliazione di una causa effettuata dall’Avvocatura dello Stato di Firenze presso lo studio di un avvocato del libero foro di Livorno.

L’Autorità portuale ha inoltre precisato che è stato affidato all’Avvocatura dello Stato il patrocinio di tutti i contenziosi insorti nel 2015, di cui molti ancora non definiti.

## 5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

L'art. 9, comma 3 della legge n. 84 del 1994, nel testo vigente precedentemente alle innovazioni di cui al d.lgs. n. 169/2016, demanda alle Autorità portuali l'adozione di atti programmatori e di pianificazione, che costituiscono strumenti di razionalizzazione dell'attività amministrativa degli enti, essendo finalizzati all'individuazione dei bisogni pubblici da soddisfare, alla valutazione del grado di importanza e del tempo di perseguimento degli obiettivi da realizzare, all'individuazione delle disponibilità a tal fine necessarie e a quant'altro risulti necessario per la realizzazione in concreto delle opere previste.

Gli atti in questione sono costituiti, rispettivamente, dal piano regolatore portuale (p.r.p.) che ha la funzione di definire l'assetto complessivo del porto e dal piano operativo triennale (p.o.t.) soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle. A tali strumenti programmatori specifici va poi aggiunto il programma triennale dei lavori (p.t.o.), previsto dall'art. 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, ora art.21 del d.lgs. n.50/2016.

### 5.1. Piano Regolatore (p.r.p.)

Il p.r.p. costituisce l'atto di pianificazione fondamentale delle opere necessarie per l'adeguamento funzionale del porto, al fine di mantenere - e se possibile aumentare - la competitività di Livorno rispetto ai porti concorrenti siti nel Mediterraneo. Al tempo stesso il piano regolatore portuale è strumento di raccordo con gli altri documenti di pianificazione territoriali e nazionali.

A conclusione di un lungo e complesso procedimento iniziato nel 2008, il Piano regolatore portuale è stato definitivamente approvato dal Consiglio regionale della Toscana in data 25 marzo 2015, e pubblicato nel Bollettino ufficiale della regione in data 8 aprile 2015.

### 5.2. Piano operativo triennale (p.o.t)

Il p.o.t. da aggiornare annualmente, concerne le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati. Il p.o.t., che deve ovviamente permanere all'interno di uno schema di coerenza con il p.r.p., consente di proporre al Ministero vigilante ed alle amministrazioni locali il programma delle opere da realizzare per lo sviluppo e il miglioramento competitivo del porto, con quantificazione della relativa spesa; esso costituisce, inoltre, un utile strumento di conoscenza della realtà portuale e delle relative politiche di sviluppo.

Il Comitato portuale, con delibera n. 28 del 30 ottobre 2013, ha approvato il p.o.t. 2013-2015, al quale è stata data quasi interamente attuazione.

### **5.3. Programma triennale delle opere (p.t.o.)**

Ai sensi dell'art. 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, ora, si ripete, art. 21 del d.lgs. n.50/2016, l'Autorità portuale è tenuta a predisporre il programma triennale e l'elenco annuale dei lavori, sulla base delle schede tipo di cui al decreto ministeriale 9 giugno 2006; tali schede, allegate al bilancio preventivo dell'esercizio, ne costituiscono parte integrante.

Il comitato portuale, con delibera n. 24 del 29 ottobre 2014, ha approvato il programma triennale delle opere per il triennio 2015-2017, aggiornato al triennio 2016-2018 con delibera n. 23 del 12 novembre 2015 ed al triennio 2017-2019 con delibera n.34 del 10 novembre 2016.

## 6. ATTIVITÀ

Nei paragrafi che seguono si illustrano in maniera sintetica le principali attività svolte dall'A.P. nell'esercizio in esame.

### 6.1. Attività promozionale

L'attività di promozione 2015 è stata improntata, principalmente, al consolidamento delle relazioni già esistenti con altre comunità portuali ed all'implementazione dei traffici portuali con lo sviluppo di nuovi accordi con vettori ed operatori internazionali. In tale ottica l'Ente ha partecipato a vari eventi espositivi internazionali tra cui "Fruit Logistic" di Berlino (settore logistica agroalimentare), "Transport logistic di Monaco", "Seatrade Cruise Shipping" di Miami (settore crociere), "Black Sea" Istanbul," "Seatrade Europe" ad Amburgo, "Break Bulk" di Anversa (logistica integrata), TOC Europe a Rotterdam (settore logistica e innovazione), Medcruise - Assemblea generale a Zara, Transport di Brema.

All'interno del programma promozionale rivolto al territorio locale ed alla comunità cittadina si è svolto anche nel 2015 il progetto "Porto aperto," ormai consolidata iniziativa finalizzata all'integrazione porto - città.

L'importo impegnato dall'Autorità portuale per spese promozionali nel 2015 ammonta ad euro 179.656 rispetto ai 167.574 euro del 2014, in coerenza con l'incremento dei traffici.

### 6.2. Servizi di interesse generale

La legge n.84/1994 prevede espressamente, tra i compiti delle Autorità portuali, l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura, a titolo oneroso, agli utenti portuali, dei servizi di interesse generale, la cui individuazione demanda ad appositi decreti ministeriali, adottati in data 14 novembre 1994 e 4 aprile 1996.

Il servizio di pulizia di aree comuni a terra ed il servizio di pulizia degli specchi acquei sono stati affidati a conclusione di procedura di gara ad evidenza pubblica con durata 1 luglio 2014-30 giugno 2017. Dal primo luglio 2014 è operativo il "Regolamento per la gestione in ambito portuale dei servizi di pulizia e di raccolta rifiuti da terra e da mare, da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale," approvato con delibera n.10/2014.

Per quanto riguarda la raccolta rifiuti da navi, nel 2012, a seguito di gara, il servizio è stato affidato in concessione fino al 31 luglio 2016. Con provvedimento n.119 del 26 luglio 2016, l'Autorità portuale ha prorogato la concessione fino al 31 dicembre 2016, motivandola con la difficoltà di indire una

nuova procedura di gara a causa dell’emanazione del d.lgs. n.50/2016. Attualmente è in corso la preparazione della documentazione per l’espletamento della nuova procedura di gara per l’affidamento del servizio.

I rifiuti raccolti vengono consegnati, per essere avviati al recupero o smaltimento, agli impianti di stoccaggio e trattamento presenti in porto, della società concessionaria, con la quale, in relazione all’entità degli investimenti effettuati dalla stessa per il potenziamento degli impianti e per gli adeguamenti in materia ambientale richiesti nel tempo dalle normative, è stata stipulata apposita convenzione con scadenza 31 agosto 2021.

Il servizio idrico nel porto, relativo alla fornitura di acqua potabile alle utenze portuali ed alle navi, era stato affidato in concessione ad una società nel 2001, fino alla data del 15 marzo 2016.

Con l’emanazione del d.lgs. n.152/2006, è stato, peraltro, sancito il principio di unicità della gestione del servizio idrico integrato in ciascun ambito territoriale ottimale ed ai sensi dell’art.172, c.2, il Gestore unico, in caso di affidamenti basati sulla normativa previgente, “subentra alla data di scadenza prevista nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto”.

Nella fase di passaggio dall’attuale concessionario privato al Gestore unico, l’autorità portuale ha prorogato l’atto di concessione in argomento fino al 31 dicembre 2016. A seguito di sottoscrizione di un Protocollo d’Intesa tra Autorità portuale, Comune di Livorno, Autorità idrica Toscana e Gestore unico (A.S.A. s.p.a.), quest’ultimo ha assunto la gestione del servizio idrico integrato anche nell’ambito portuale di Livorno, a decorrere dal primo gennaio 2017. A tal fine l’Autorità portuale ha concesso in uso al Gestore unico l’esistente rete idrica portuale.

**6.3. Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione**  
Il processo di graduale sviluppo dell’autonomia finanziaria delle Autorità portuali, avviato nel 2006 con la devoluzione dell’intero gettito delle tasse portuali e proseguito nel 2007, ha comportato che, a partire da tale ultimo anno, siano stati soppressi i capitoli di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinati al finanziamento delle opere di manutenzione ordinaria.

Per tali opere, riguardanti essenzialmente interventi su aree ed edifici demaniali nella sede dell’Autorità portuale, nonché la manutenzione sulle apparecchiature degli impianti utilizzati, l’Autorità portuale ha stanziato risorse proprie, per un importo che nel 2015 è ammontato ad euro 2.980.267.

Per la manutenzione straordinaria delle parti comuni, è stato invece istituito, con l' art.1, comma 983 della legge 296/2006, un fondo statale perequativo di 50 milioni di euro, da ripartire annualmente tra le Autorità portuali<sup>1</sup>.

Nel 2015 i contributi accertati a carico del fondo perequativo sono ammontati ad euro 2.127.137. Le somme impegnate dall'ente per gli interventi di manutenzione straordinaria ammontano ad euro 5.775.209, finanziati anche con contributi a carico del fondo perequativo percepiti negli anni precedenti e non interamente utilizzati.

Per ciò che concerne le opere di grande infrastrutturazione, che, secondo l'art. 5, comma 9 della legge n. 84 del 1994, riguardano "*le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali*", si riportano nella sottostante tabella fornita dall'Ente le principali opere infrastrutturali in corso o ultimate nel 2015, le relative fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento alla data di conclusione dell'istruttoria (gennaio 2017).

---

<sup>1</sup> L'art.1, comma 983 della legge 296/2006 ha previsto un ammontare di importo variabile per gli anni 2007-2010 ed un ammontare di 50 milioni di euro a decorrere dall'anno 2011.

Tabella 5 - Opere infrastrutturali.

DESCRIZIONE INTERVENTO	FONTE DI FINANZIAMENTO	DATA AGGIUDICAZIONE LAVORI	DATA INIZIO LAVORI	DATA FINITE LAVORI [CONTRATTO]	TIPO DI GARA	COSTO LAVORI AGGIUDICATI	PERIZIA DI VARIANTE O SUPPLETIVE	COSTO TOTALE LAVORI	STATO AVANZ. LAVORI	COLLAUDO
Realizzazione seconda Vasca di colmata	Mitt (ADM LEGGE 43/2014 art 6)	26/05/2011	30/04/2012	29/04/2015	1.1.14.1725.35 procedura aperta effettuale più vantaggiosa	12.958.789,30	1.1.14.1725.35	14.342.309,65	terminato	22/02/2015
Elettrificazione banchina Porto Passeggeri	REGIONE/MIN. AMBIENTE/FIS.PROPRIE	28/10/2013	16/07/2014	27/02/2015	preceduta licita procedura	2.712.621,60	13.167,40	2.846.339,00	terminato	30/11/2015
Dragaggio di allargamento imboccatura sul 1° falso	MINISTERO /PERCORSO	24/03/2015	11/02/2015	11/04/2015	preceduta licita procedura	765.428,50	765.428,50	765.428,50	terminato	29/04/2015
Dragaggio Banchina Marzocco	Mitt (ADM LEGGE 16/2002 (quater))	02/01/2015	12/02/2015	30/01/2015	Aff. Storico's intera 3 della 15/01/2006	2.264.034,88		1.050.215,13	terminato	20/01/2015
Dragaggio Darsena Calabri	ASISONE & PROPRIE	09/11/2015	28/12/2015	25/02/2016	preceduta necessaria massima risate	395.880,03	41.150,96	376.739,45	terminato	06/04/2016
Sponda Est Darsena Toscana iv Lato	Convenzione Mitt - Fondo propri Ap	02/11/2011	22/09/2012	25/12/2013	Proc. distretta	6.474.898,22	6.1.430.254,34	7.905.132,56	X00%	15/06/2015
Fornitura in opera di tassello per bacino geliggiante	1. 166/2012	28/12/2013	24/03/2013	20/05/2013	Proc. aperto	1.332.000,00		1.032.000,00	100%	CHE 17/03/2015
Banchinamento Darsena Calabri	1. 286/2006 - Fondi propri Ap	11/12/2012	27/05/2013	27/12/2013	Proc. istituita	4.735.069,91	373.451,78	5.023.522,22	X00%	25/03/2015
Prerifugamento Spongente Elba	1. 146/2004	11/02/2013	16/09/2013	30/11/2013	Proc. istituita	3.198.750,25		3.168.633,22	100%	30/11/2015
Attraversamento con microtunnel del canale industriale	Fondi propri Ap	09/05/2014	07/07/2014 (proroga)	07/07/2014	Proc. liberto/d.	5.063.372,52	4.620,19		87%	
Banchinamento del pontile 12 alla Darsena Petroli	Convenzione Mitt-Regione Toscana - Fondi propri Ap	10/07/2014	24/09/2015	31/12/2015	Proc. aperto	\$ 112.785,54	348.674,65		76%	
Cunicolo per idrodoti e gasdoti	Regione Toscana - Fondi propri Ap	26/02/2014	08/10/2014 (proroga)	16/08/2014	Proc. aperto	1.851.618,08			5%	
Escavo Canale della Boliana (1 lotto)	Fondi propri Ap	04/06/2014	16/09/2014	15/03/2015	Proc. istituita	876.322,97	41.383,50	\$ 877.293,42	100%	CHE 23/10/2015
Demolizione subacquea banchina Calata Bengasi	Fondi propri Ap	20/02/2015	05/10/2015	19/08/2015	Proc. istituita	235.075,30		\$ 317.50,29	100%	In corso
<b>Affidamento del contratto di concessione di costruzione e gestione dei terminal denominato Piattaforma Europa e gestione dei terminal denominato Piattaforma Europa privati</b>										
<b>PROCEDURA RISTRETTA PER L'AFFIDAMENTO DEL CONTRATTO DI PROGETTAZIONE E ESECUZIONE DI COSTRUTTIVI CONCESSIONE DEL NUOVO TERMINAL CONTENITORI CUILA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA (AI SENSI DELL'ART. 153 DEI D.Lgs. 169/2006)</b>										

Nel mese di gennaio 2016 è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale il bando di gara per la realizzazione della Piattaforma Europa. L'appalto, in *project financing*, ha ad oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva della prima fase di una piattaforma, comprensiva del terminal per contenitori e di tutte le opere ad esso connesse, nonché l'esecuzione dei lavori di realizzazione, l'allestimento e la gestione del terminal per lo svolgimento di operazioni portuali ex art.16 della l.n.84/94.

Il termine per la presentazione della domanda di partecipazione è stato fissato al 31 maggio 2017.

Il progetto preliminare sarà predisposto dal concorrente in sede di offerta, sulla base dello studio di fattibilità redatto dall'Autorità portuale.

L'importo complessivo stimato dell'opera, posto a base di gara, è di 504 milioni di euro. La durata della concessione è prevista in anni 60, di cui 50 di gestione del terminal.

#### 6.4. Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo

Le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'autorità portuale ai sensi degli art. 16 e 18 della l. n. 84/94.

I servizi portuali sono stati definiti dalla legge n. 186/2000 come servizi riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, svolti da imprese autorizzate dall'autorità portuale.

L'ordinanza n. 40/2001 reca il "Regolamento per la disciplina e lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali a Livorno". Con circolare n. 1/2012 del 7 luglio 2012 sono stati ribaditi i principi fondamentali dell'organizzazione del lavoro in porto.

Il Presidente dell'autorità portuale, sentita la commissione consultiva locale ed il comitato portuale, con l'ordinanza n. 19 del 29 ottobre 2014, ha stabilito in 20 il numero massimo di autorizzazioni a svolgere operazioni portuali nel 2015 ed ha confermato il numero massimo di 8 per quanto riguarda i servizi portuali.

Le autorizzazioni effettivamente rilasciate nel corso del 2015 sono state 20 per le operazioni portuali ed 8 per i servizi portuali.

L'attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo è tra le attività più significative che le autorità portuali svolgono per efficientare i servizi portuali, anche perché contribuisce con quota importante alle entrate complessive delle autorità stesse. È pertanto fondamentale, per promuovere l'efficienza delle singole realtà portuali, procedere attraverso selezione e gara pubblica nell'attribuzione delle aree sulle quali l'autorità portuale esercita la sua competenza.

L'autorità portuale ha precisato che il procedimento per il rilascio delle concessioni demaniali avviene, di norma, ad iniziativa di parte attraverso una formale istanza, corredata da adeguata documentazione tecnica, pubblicizzata sull'albo pretorio oltre che sul sito istituzionale dell'ente. Qualora vengano presentate più domande concorrenti per la stessa area demaniale marittima, viene effettuata da parte dell'autorità portuale una valutazione comparativa in funzione delle esigenze di pubblico interesse.

Nella tabella seguente sono esposte le entrate accertate per canoni demaniali nel 2015, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti, le riscossioni ed i canoni da riscuotere con la relativa percentuale sugli accertamenti e viene operato un raffronto con i dati dell'esercizio precedente.

Tabella 6 - Entrate per canoni.

Esercizio	Canoni accertati	Entrate correnti	Incidenza % su entrate correnti	Canoni riscossi	Incidenza % su canoni accertati	Canoni residui	Incidenza % su canoni accertati
2014	9.692.272	30.261.638	32	4.623.646	48	5.068.627	52
2015	8.048.753	32.881.839	25	6.278.748	78	1.770.006	22

Agli importi per canoni vanno aggiunti 1.185 milioni nel 2015 e 1.334 milioni nel 2014 per occupazioni temporanee allocati in altro capitolo di bilancio.

Fonte: rendiconti gestionali.

Dalla tabella si evidenzia una diminuzione dei canoni accertati nel 2015, rispetto all'esercizio precedente, sia in termini assoluti che in percentuale sulle entrate correnti. Risulta peraltro in notevole aumento l'ammontare dei canoni riscossi, che raggiungono il 78 per cento degli accertamenti rispetto al 48 per cento del 2014 e, di conseguenza, diminuiscono drasticamente i residui.

Permangono tuttavia le segnalazioni del collegio dei revisori, da ultimo con verbale n.37/2016, in merito al ritardo dell'ente nella quantificazione e comunicazione del canone dovuto ai concessionari ed alla modesta entità delle riscossioni per canoni in conto residui. Su queste, infatti, come evidenziato nelle relazioni del collegio dei revisori, incidono sia un contenzioso per circa due milioni di euro concernente l'addizionale sui canoni demaniali stabiliti dall'autorità portuale, con proprio regolamento, per le spese di vigilanza dei varchi doganali, sia le rateizzazioni concesse per circa 1,8 milioni.

L'Autorità portuale ha evidenziato che nei casi di morosità nel pagamento dei canoni vengono avviate le procedure per il recupero coattivo delle somme, anche tramite l'escussione delle polizze fideiussorie emesse in favore dell'autorità portuale.

Il Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime in vigore è stato approvato in data 23 novembre 2003 e modificato con delibera del Comitato portuale n. 15 del 20 luglio 2010.

Questa Corte raccomanda, anche considerato il costante indirizzo giurisprudenziale ed in particolare l'orientamento del Consiglio di Stato<sup>[2]</sup>, che i procedimenti di rilascio della concessione di un'area demaniale marittima siano sottoposti ai principi di evidenza pubblica, conformemente alle norme comunitarie che, ognqualvolta si fornisca un'occasione di lucro a soggetti operanti sul mercato, impongono una procedura competitiva improntata ai principi di trasparenza e di non discriminazione.

### **6.5. Traffico portuale**

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati relativi al traffico merci registrato nell'esercizio in esame nel porto di Livorno, messi a confronto con quelli del 2014.

Tabella 7 - Traffico merci disaggregato.

Descrizione	2014	2015	% di variaz.
Merci solide	20.485.216	23.737.044	15,9
Merci liquide	7.849.940	8.975.429	14,3
<b>Totale merci (tonnellate)</b>	<b>28.335.156</b>	<b>32.712.473</b>	<b>15,4</b>
Containers (TEU)	577.471	780.874	35,2

Fonte: dati forniti dall'ente.

Il 2015 mostra una ripresa di tutte le tipologie di traffico del porto di Livorno. In particolare il volume di merci movimentate registra un incremento del 15,4 per cento nel 2015 attribuibile ad entrambe le categorie di merci. Come emerge dalla tabella sopra esposta, il traffico merci si caratterizza soprattutto per la movimentazione di merci solide. Quanto alla tipologia, le rinfuse solide sono costituite soprattutto da minerali grezzi e prodotti metallurgici tradizionalmente legati

<sup>[2]</sup> Corte conti, Sez. Contr. Enti, 17 novembre 2015, n. 104; Cons. Stato Sez. VI, 7 marzo 2016, n.889; Cons. Stato, Sez. Consult. atti normati., 3 maggio 2016, n. 1076 e 27 giugno 2016 n. 1505.

al settore dell'edilizia ed alle industrie del territorio, mentre le rinfuse liquide sono costituite soprattutto da petrolio grezzo e prodotti raffinati ed in misura minore da gas.

Il traffico dei rotabili, inteso come numero di mezzi commerciali, passa dalle 329.386 unità del 2014 alle 341.297 unità del 2015, con un aumento del 3,6 per cento.

Il traffico dei *container* registra un incremento del 35,2 per cento.

Nella tabella che segue si espongono i dati relativi al traffico dei passeggeri di linea e crocieristico del Porto di Livorno nel 2015, posti a raffronto con i dati dell'esercizio precedente.

Tabella 8 - Traffico passeggeri.

Tipologia	2014	2015	var.% 2015/2014
P. di linea	1.878.057	1.962.799	4,5
Crocieristi	626.356	697.955	11,4
<b>Totale</b>	<b>2.504.413</b>	<b>2.660.754</b>	<b>6,2</b>

Il traffico passeggeri nel porto di Livorno registra un incremento complessivo nel 2015 del 6,2 per cento, determinato dall'aumento di entrambe le tipologie di traffico, anche se in misura maggiore dal traffico dei crocieristi, che hanno invertito la tendenza al ribasso degli ultimi due anni. Nella relazione annuale sull'attività ex art. 9 della l. n. 84/1994, sono indicati, tra i fattori che hanno favorito la ripresa del traffico crocieristico, le scelte fatte con il nuovo Piano regolatore portuale, che prevede il raddoppio di banchine ed aree del porto passeggeri e la privatizzazione della Porto Livorno 2000, società di gestione del terminal traghetti e crociere.