



Corte dei Conti

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Determinazione e relazione
sul risultato del controllo
eseguito sulla gestione finanziaria
dell'**AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO**
per gli esercizi 2013, 2014 e 2015

Relatore: Consigliere Stefano Siragusa

Ha collaborato per l'istruttoria
e l'elaborazione dei dati
il rag. Michele Catapano

Determinazione n. 12/2017



La

Corte dei Conti

in

Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza del 28 febbraio 2017;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con r.d. 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto l'art. 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 con il quale è stata istituita l'Autorità portuale di Taranto;

visto l'art. 6, comma 4, della legge n. 84/1994, come sostituito con l'art. 8-bis, comma 1, lettera c) del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali al controllo della Corte dei conti;

viste le determinazioni di questa Sezione n. 27 del 21 maggio 1996 e n. 21 del 20 marzo 1998 con le quali sono state disciplinate le modalità di esecuzione dell'attività di controllo prevista dalla citata legge n. 84 del 1994 ed è stato stabilito che il controllo sulle Autorità portuali, disposto dal citato art. 8-bis del decreto legge n. 457 del 1997, è riconducibile nella previsione normativa dell'art. 2 della indicata legge n. 259 del 1958;

visti i conti consuntivi dell'Autorità suddetta, relativi agli esercizi finanziari, 2013, 2014 e 2015, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Stefano Siragusa e sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Taranto per gli esercizi 2013, 2014 e 2015;

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa agli esercizi 2013, 2014 e 2015 è risultato che:

- il traffico complessivo delle merci, costituito prevalentemente da merci solide, diminuisce in maniera rilevante, passando da 34,9 milioni di tonnellate nel 2012 a 22,6 milioni nel 2015;
- il risultato finanziario risulta discontinuo, passando da un avanzo di 23,5 milioni di euro nel 2012 e di 13,5 milioni nel 2013, ad un disavanzo di 11,6 milioni nel 2014 e di 25,5 milioni nel 2015;
- l'avanzo di amministrazione complessivo si riduce da 192,8 milioni nel 2013 a 181,1 nel 2014 e a 155,2 milioni nel 2015;
- il risultato economico, benché sempre positivo, presenta anch'esso un andamento discontinuo, passando dai 19,5 milioni del 2012 agli 11 milioni del 2013, ai 14,3 del 2014 e ai 10,2 del 2015;
- il patrimonio netto, di conseguenza, si incrementa progressivamente, dai 198 milioni del 2012 ai 211 del 2013, ai 225 del 2014 e ai 235,2 milioni di euro del 2015;
- il costo unitario medio del personale decresce da 91,4 migliaia di euro del 2012 a 89,6 nel 2013, a 79 nel 2014 per poi risalire a 84,2 nel 2015;
- in relazione all'assunzione di personale si rileva il mancato rispetto dei principi generali del d.lgs. n. 165 del 2001;
- non risultano in bilancio appostazioni per fondi rischi ed oneri, pur in presenza di un notevole contenzioso giudiziario;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei conti consuntivi - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per gli esercizi 2013, 2014 e 2015 - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - dell'Autorità portuale di Taranto, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

ESTENSORE*Stefano Siragusa***PRESIDENTE***Enrica Laterza*

Depositata in Segreteria il 3 marzo 2017

S O M M A R I O

Premessa	9
1 Quadro di riferimento	10
2 Organi di amministrazione e di controllo.....	15
3 Personale	18
3.1 Pianta organica e consistenza del personale.....	18
3.2 Costo del personale.....	19
4 Le spese per consulenze, studi ed altre analoghe prestazioni professionali.....	22
5 Pianificazione e programmazione.....	23
5.1 Piano Regolatore Portuale (PRP)	23
5.2 Piano Operativo Triennale (POT)	24
5.3 Programma triennale delle opere (PTO)	25
6 Attività	26
6.1 Attività promozionale	26
6.2 Servizi di interesse generale	26
6.3 Manutenzione ordinaria e straordinaria e opere di grande infrastrutturazione	27
6.4 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo	30
6.5 Traffico portuale	32
7 Gestione finanziaria e patrimoniale.....	33
7.1 Dati significativi della gestione	33
7.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate	34
7.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui.....	42
7.4 Il conto economico	43
7.5 Lo stato patrimoniale.....	46
8 Le partecipazioni societarie.....	49
9 Considerazioni conclusive.....	50

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Spesa per organi.....	16
Tabella 2 - Consistenza organica del personale al 31/12/.....	18
Tabella 3 - Emolumenti.....	20
Tabella 4 - Costo per il personale	21
Tabella 5 - Spese per prestazioni esterne.....	22
Tabella 6 - Opere di grande infrastrutturazione	28
Tabella 7 - Rapporto accertamenti per canoni/entrate correnti.....	31
Tabella 8 - Traffico Ap	32
Tabella 9 - Provvedimenti di approvazione rendiconti consuntivi 2013-2015.....	33
Tabella 10 - Principali saldi contabili della gestione (2012-2015).....	34
Tabella 11 - Andamento delle entrate e delle uscite (2012-2015)	35
Tabella 12 - Rendiconto finanziario (2012-2015) - Parte entrate.....	37
Tabella 13 - Rendiconto finanziario (2012-2015) – Parte uscita	39
Tabella 14 - Entrate tributarie (2012-2015)	41
Tabella 15 - Redditi e proventi patrimoniali.....	41
Tabella 16 - Situazione amministrativa e residui	42
Tabella 17 - Gestione residui attivi e passivi (2012-2015).....	43
Tabella 18 - Conto economico (2012-2015).....	44
Tabella 19 - Stato patrimoniale	47
Tabella 20 - Società partecipate al 18/10/ 2016	49

Premessa

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, con le modalità di cui all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Taranto relativa agli anni dal 2013 al 2015, nonché su alcune delle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

La precedente relazione, deliberata nell'adunanza del 21 marzo 2014 e relativa agli esercizi 2011 e 2012, è stata pubblicata in Atti parlamentari, XVII legislatura, doc. XV, n. 127.

1 Quadro di riferimento

L'art. 6 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 ha istituito l'Autorità portuale di Taranto che, al pari di altre Autorità portuali, deriva dalla soppressione e trasformazione di un preesistente ente portuale.

Il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente ha operato nel periodo in esame è costituito dalla legge n. 84 del 1994, nel testo vigente prima della pubblicazione del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 (di cui appresso), nonché dalle altre disposizioni di interesse per il settore dei porti. Tale quadro è stato illustrato nelle precedenti relazioni, cui si fa rinvio. Ai fini di un opportuno aggiornamento, si riassumono di seguito le ulteriori disposizioni intervenute nel periodo di riferimento.

La legge 27 dicembre 2013, n.147 (legge di stabilità 2014), ai commi 732 e 733, in attesa del riordino della materia (poi avvenuta con il d.lgs. n. 169/2016, citato), 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 intervenuta la legge 23 giugno 2014, n. 89, che all'art. 12 bis ha previsto che i canoni delle concessioni demaniali marittime, dovuti a decorrere dall'anno 2014, debbano 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 n. 147/2013, inoltre, ha integrato la disciplina che regola il lavoro temporaneo nei porti prevista dall'art.17 della legge n. 84/94, aggiungendo il comma 15-bis riguardante le imprese o agenzie che svolgono esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo e si trovino in stato di grave crisi economica.

L'art. 13 della legge 21 febbraio 2014, n. 9, riguardante “*Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo*”, 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.

L'art.29, c.1, del d.l. n. 133 del 2014, convertito nella legge 11 novembre 2014, n. 164, ha previsto l'adozione di un "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica," da adottarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti. Il richiamato Piano si propone di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto ed all'accorpamento delle Autorità portuali.

Il Piano è stato approvato con d.p.c.m. del 29 agosto 2015 e pubblicato sulla G.U. n. 250 del 27 ottobre 2015. La Corte Costituzionale con sentenza n. 261 del 17 novembre 2015, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 29, comma 1, del d.l. n. 133 del 2014 "nella parte in cui non prevede che il piano strategico della portualità e della logistica sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni". L'Intesa, in sede di Conferenza Stato-Regioni, è stata raggiunta nella seduta del 31 marzo 2016.

Inoltre, allo scopo di accelerare i progetti inerenti alla logistica portuale, è stato previsto che, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge n. 164/2014, le Autorità portuali avrebbero dovuto presentare alla Presidenza del Consiglio dei ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, con i relativi crono programmi e piani finanziari, per la successiva selezione, da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, degli interventi ritenuti più urgenti, anche al fine di valutarne l'inserimento nel Piano strategico o di valutare interventi sostitutivi.

La legge di stabilità 2015 (legge 23 dicembre 2014, n. 190), all'art. 1, comma 236, interviene sulle disposizioni sopra menzionate della legge n. 9/2014, precisando che le risorse in questione, cioè la quota parte del fondo alimentato, entro un limite massimo annuale, con l'1 per cento dell'IVA riscossa nei porti ai sensi dell'art. 18-bis della legge n. 84/1994, possono essere assegnate dal CIPE senza la procedura prevista dall'art. 18-bis (individuazione con decreto del Ministro dell'economia entro il 30 aprile di ciascun anno dell'ammontare dell'IVA riscossa nei porti). Dette risorse sono quantificate in 20 milioni di euro dal 2015 al 2024, mentre il tetto massimo annuale delle risorse attribuibili a detto fondo è ridotto da 90 a 70 milioni di euro annui. Stabilisce inoltre (comma 153)

che, per la 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. I finanziamenti sono ripartiti con delibera del CIPE previa verifica dell'attuazione dell'articolo 13, comma 4, della legge n. 9/2014.

Il comma 611 della legge di stabilità 2015 prevede che le A.P. avviano 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, fissandone i criteri. A tal 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, comma 1, ha previsto la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali di cui alla legge n. 84/1994, 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 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.

La normativa in questione si inserisce nelle politiche e nelle azioni intraprese dal Governo con il Piano strategico nazionale, per il rilancio della portualità e della logistica.

Il decreto, in estrema sintesi, tende ad una semplificazione ed efficienza del sistema portuale, con gli sportelli unici amministrativo e doganale e una nuova *governance* dei 57 porti di rilievo nazionale,

coordinati da 15 Autorità di sistema portuale, a loro volte dirette da un *board* snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale. E' stata prevista, inoltre, una marcata centralizzazione delle scelte strategiche, allo scopo di evitare la competizione tra porti vicini e stimolare invece la cooperazione. Alle suddette 15 Autorità di Sistema Portuale viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area, con funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche.

La semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del Ministero sono i principi centrali del decreto.

Il decreto prevede l'istituzione di due sportelli che abbasseranno drasticamente i tempi di attesa, lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce, che già si avvale delle semplificazioni attuate dall'Agenzia delle Dogane, e lo Sportello Unico Amministrativo per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali; ulteriori snellimenti procedurali sono poi previsti per le modalità di imbarco e sbarco passeggeri e per l'adozione dei Piani Regolatori Portuali.

Le Autorità di sistema portuale individuate dalla nuova normativa sono le seguenti:

- 1) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: Porti di Genova, Savona e Vado Ligure;
- 2) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale: Porti di La Spezia e Marina di Carrara;
- 3) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale: Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, e Rio Marina e Cavo;
- 4) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale: Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta;
- 5) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale: Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia;
- 6) Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto: Porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria;
- 7) Autorità di Sistema Portuale del Mare Di Sardegna: Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale);
- 8) Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale: Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani;

- 9) Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: Porti di Augusta e Catania;
- 10) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale: Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli;
- 11) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: Porto di Taranto;
- 12) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona;
- 13) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale: Porto di Ravenna;
- 14) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale: Porti di Venezia e Chioggia;
- 15) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: Porto di Trieste.

Le Regioni potranno chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale.

Sotto il profilo organizzativo e gestionale, le Autorità di Sistema Portuale saranno guidate da un Comitato di gestione molto più snello dell'attuale, da 3 a 5 componenti, con il ruolo di decisore pubblico istituzionale. Il Comitato di gestione sarà guidato da un presidente, di comprovata esperienza nell'economia dei trasporti e portuale e con ampi poteri decisionali, scelto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con la Regione o le Regioni interessate dall'Autorità di sistema. Rispetto ai precedenti Comitati Portuali, con limitata capacità decisionale, si passa pertanto, a livello nazionale da circa 336 membri a 70.

Per garantire la coerenza con la strategia nazionale è stata prevista l'istituzione di una Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, presieduta dal Ministro e con lo scopo di realizzare una programmazione nazionale delle scelte strategiche e infrastrutturali, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale.

Sulla base delle disposizioni della riforma, l'Autorità portuale di Taranto è confluita nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio, di cui, con d.m. n. 363 dell'8 novembre 2016, è stato nominato il presidente.

Le innovazioni conseguenti alle disposizioni contenute nel decreto in questione saranno comunque analizzate nei prossimi referti.

2 Organi di amministrazione e di controllo

Sono organi delle Autorità portuali, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 84 del 1994, nel testo vigente precedentemente alle innovazioni di cui al d.lgs. n. 169/2016, il Presidente, il Comitato portuale, il Segretariato generale (composto, come recita l'art. 10 della legge medesima, dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa) e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica dei menzionati organi è stabilita in quattro anni.

Nelle precedenti relazioni, alle quali si fa rinvio, sono state in dettaglio descritte le attribuzioni proprie di ciascun organo e specificate le modalità di nomina e la composizione degli organi collegiali; in questa sede ci si limita alle informazioni relative alle vicende soggettive concernenti gli organi dell'Autorità portuale esaminata, nonché alla indicazione della spesa sostenuta per il loro funzionamento, riferite al periodo 2013-2015.

Il Presidente/Commissario

Il Presidente dell'Autorità portuale di Taranto è stato nominato con il d.m. n. 233 del 7 giugno 2011, per la durata di un quadriennio. Nel mese di giugno 2015, venuto a scadenza il mandato presidenziale, si è applicato l'istituto della *prorogatio ex lege* protrattasi fino al 10 luglio 2015, data di nomina da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di un Commissario straordinario, nella persona del Presidente uscente. L'incarico è stato prorogato con d.m. dell'11.1.2016 ed ulteriormente prorogato con d.m. n. 240 del 14 luglio 2016.

Come già indicato, in data 8 novembre 2016, con d.m. n. 363, è stato nominato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio.

Il compenso del Presidente è stato fissato nella misura prevista dal decreto ministeriale 31 marzo 2003 e quello del Commissario nell'80 per cento di tale trattamento. I compensi connessi alla carica di Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto ammontano sia per il 2013 che per il 2014 e per il 2015 ad euro 201.733 lordi annui.

Il Comitato portuale

Il Comitato portuale è stato rinnovato nel maggio 2013, per un quadriennio, con decreto del Presidente allora in carica. Le somme impegnate differiscono negli anni in relazione al numero delle riunioni tenute e dei gettoni¹ erogati.

¹ Il gettone di presenza spettante ai componenti del Comitato portuale ammontava per il periodo considerato dal precedente referto ad euro 150,00 al lordo della riduzione del 10% in vigore per il triennio 2006/2008. Non si dispone di ulteriori elementi rispetto a quanto riportato nel testo.

Il Segretariato generale

Tra gli organi dell'Autorità portuale rientra, per espressa previsione normativa, il Segretario generale.

Il Comitato portuale, con deliberazione n. 1 del 16/01/2012, ha provveduto alla nomina del Segretario generale che dura in carica quattro anni, attualmente in situazione di proroga.

La determinazione del trattamento economico scaturisce dall'applicazione del contratto collettivo nazionale dei dirigenti di Aziende produttrici di beni e servizi. Gli importi complessivi sono riportati nella successiva tabella 4.

Il Collegio dei revisori dei conti

Il Collegio dei revisori in carica è stato nominato con decreto ministeriale 249 del 13 luglio 2012. Attualmente, con il D.M. 292 in data 29/08/2016 è stato nominato un collegio revisori straordinario senza supplenti, con la conferma dei precedenti. I compensi ai componenti del Collegio dei revisori sono stati determinati, in base ai criteri stabiliti con i decreti ministeriali del 31 marzo 2003 e del 18 maggio 2009.

Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e controllo

Nella tabella 1 è riportata, distinta per esercizio finanziario, la spesa impegnata in bilancio per il pagamento dei compensi spettanti ai componenti degli organi di amministrazione e di controllo, escluso il Segretario generale, comprensivi di indennità e rimborsi spese. Gli importi impegnati negli esercizi 2013-2015 sono posti a raffronto con quelli impegnati nell'esercizio 2012.

Tabella 1 - Spesa per organi

Esercizio	2012	2013	2014	2015
Presidente	272.640	267.324	259.478	208.787
Comit. Portuale	20.919	19.461	14.610	12.497
Collegio dei Revisori	75.955	64.238	77.088	66.274
Totale	371.526	353.036	353.190	289.573

Le spese complessive per gli organi sono state sostanzialmente equivalenti nel 2013 e nel 2014 ed hanno, invece, portato ad una diminuzione accentuata nel 2015. Si rammenta che i compensi agli organi sono comunque condizionati da normative di contenimento dei costi succedutesi nel periodo. In particolare, l'art. 6, comma 3 del d.l. n. 78/2010, ha previsto, a decorrere dal 2011, la riduzione del 10 per cento dei compensi agli organi di amministrazione e di revisione delle pubbliche