



Corte dei Conti

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

**Determinazione e relazione sul risultato del controllo
eseguito sulla gestione finanziaria dell'AUTORITA'**

PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

per l'esercizio 2015

Relatore: Consigliere Piergiorgio Della Ventura

Ha collaborato per l'istruttoria

e l'elaborazione dei dati

la dott.ssa Alessandra Manetti

Determinazione n. 78/2017



La

Corte dei Conti

in

Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza dell'11 giugno 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 Civitavecchia, nonché i decreti ministeriali in data 11 giugno 2002 ed in data 27 marzo 2003, con i quali la circoscrizione territoriale dell'Autorità è stata estesa al porto di Fiumicino ed al porto di Gaeta;

visto l'art. 6, comma 4, della citata legge 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;

visto il conto consuntivo dell'Autorità suddetta, relativo all'esercizio finanziario 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 Piergiorgio Della Ventura 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 Civitavecchia per l'esercizio 2015;

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

ritenuto che, dall'esame della gestione e della documentazione relativa all'esercizio 2015 è risultato che:

1. la gestione finanziaria di competenza del 2015 dell'A.P. di Civitavecchia si chiude un avanzo di 296,6 mila euro, determinato dalla differenza tra il saldo positivo di parte corrente (euro 12.826.109) e quello negativo delle poste in conto capitale (euro -12.529.441);
2. il risultato di amministrazione ammonta nel 2015 a 8,6 milioni, mentre il risultato economico ammonta a 797.669 euro, con un incremento rispetto al 2014 (era di euro 189.107);
3. il patrimonio netto risulta in crescita, per effetto dell'avanzo economico dell'esercizio e si attesta a 73,9 milioni di euro, con leggero aumento rispetto all'anno precedente (73,2 milioni di euro);
4. tra i fatti gestionali più rilevanti che hanno caratterizzato l'esercizio in esame, va segnalato, in primo luogo, un decremento delle entrate per canoni demaniali: gli accertamenti sono stati pari a 8.723.535 euro (a fronte di 10.030.083 euro del 2014) e le riscossioni sono state pari a 7.510.036 euro (9.722.169 euro nel 2014), con una diminuzione, quindi, sia dell'incidenza delle entrate per canoni demaniali sulle entrate correnti accertate, che passa dal 21 al 17 per cento, sia del tasso di riscossione dei canoni, che passa dal 97 all'86 per cento;
5. i dati relativi al traffico merci dei tre porti compresi nella circoscrizione dell'Autorità portuale di Civitavecchia – Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta - fanno registrare nel 2015 un incremento complessivo del 7,6 per cento rispetto all'esercizio precedente, anche se il volume delle merci movimentate, pari a 16,7 milioni di tonnellate, è ancora lontano dalle 19,2 milioni di tonnellate del 2011; il traffico dei passeggeri, di linea e crocieristico, del porto di Civitavecchia registra nel 2015 un incremento del 6 per cento rispetto al 2014 (3.813.495, a fronte di 3.614.464 dell'anno precedente), dopo tre anni consecutivi in diminuzione, pur restando al di sotto dei 4 milioni di passeggeri registrati fino al 2013;
6. la situazione delle partecipazioni detenute dall'Autorità portuale di Civitavecchia risulta, al 31 dicembre 2015, invariata rispetto all'anno precedente. Con decreto presidenziale n.128 del 31 marzo 2015 l'autorità portuale ha adottato, ai sensi dell'art.1, c. 611 e ss. della l. 23 dicembre 2014, n.190, il Piano operativo di razionalizzazione delle società, che ha previsto l'alienazione,

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

entro il 31 dicembre 2015, di tutte le sei partecipazioni detenute, tranne una, ritenuta indispensabile al perseguimento delle finalità istituzionali;

7. con d.m. n.392 del 24 novembre 2016 è stato nominato il Presidente della nuova Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale, nella quale — ai sensi delle disposizioni di cui al D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169 - è confluita l'Autorità portuale di Civitavecchia. In data 9 gennaio 2017 si è insediato il collegio dei revisori, costituito con d.m. n.408 del 30 novembre 2016, mentre non risulta ancora costituito il Comitato di gestione;

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

P. Q. M.

comunica, con le considerazioni di cui in parte motiva, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il conto consuntivo per l'esercizio 2015, corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — dell'Autorità portuale di Civitavecchia, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il detto esercizio.

PRESIDENTE f.f. - ESTENSORE

Piergiorgio Della Ventura

Depositata in segreteria 18 LUG. 2017

PER COPIA CONFORME

N. DIRIGENTE
(Dott. Roberto Zito)

SOMMARIO

Premessa	9
1 Quadro di riferimento	10
2 Organi di amministrazione e di controllo.....	15
3 Personale	19
3.1 Pianta organica e consistenza del personale	19
3.2 Costo del personale	20
3.3 Incarichi di studio e consulenza	22
4 CONTENZIOSO	23
5 Pianificazione e programmazione.....	24
5.1 Piano Regolatore (p.r.p.)	24
5.2 Piano operativo triennale (p.o.t.).....	25
5.3 Programma triennale delle opere (p.t.o.).....	26
6 Attività	27
6.1 Attività promozionale.....	27
6.2 Servizi di interesse generale.....	27
6.3 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione	30
6.4 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo	32
6.5 Traffico portuale.....	34
6.5.1 Traffico merci	34
6.5.2 Traffico passeggeri.....	35
7 Gestione finanziaria e patrimoniale.....	36
7.1 Dati significativi della gestione	37
7.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate.....	38
7.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui	43
7.4 Il conto economico.....	46
7.5 Lo stato patrimoniale	50
7.6 Partecipazioni societarie	54
8 Considerazioni conclusive	56

TABELLE

Tabella 1 - compensi agli organi.....	18
Tabella 2 - CIVITAVECCHIA – pianta organica e n. dipendenti in servizio	19
Tabella 3 - FIUMICINO - pianta organica e n. dipendenti in servizio.....	19
Tabella 4 - GAETA - pianta organica e n. dipendenti in servizio.....	20
Tabella 5 - disaggregazione spesa per il personale	21
Tabella 6 - costo unitario medio (incluso il segretario generale).....	21
Tabella 7 - opere infrastrutturali	31
Tabella 8 - entrate per canoni	33
Tabella 9 - traffico merci disaggregato per i tre porti (in tonnellate e teu).....	34
Tabella 10 - incidenza percentuale di ciascuna tipologia di merci sul totale.....	34
Tabella 11 –traffico passeggeri.....	35
Tabella 12 –date di approvazione dei bilanci.....	36
Tabella 13 –risultati della gestione.....	37
Tabella 14 –rendiconto finanziario (dati aggregati).....	38
Tabella 15 –rendiconto finanziario.....	39
Tabella 16 –situazione amministrativa	43
Tabella 17 –disaggregazione dei residui.....	44
Tabella 18 –conto economico	46
Tabella 19 –ricavi per prestazioni di servizi	47
Tabella 20 –stato patrimoniale	51
Tabella 21 –partecipazioni societarie	54

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 relativa all'anno 2015 dell'Autorità portuale di Civitavecchia, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

Il precedente referto, relativo agli esercizi 2012-2014, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 121 del 4 dicembre 2015 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XVII Legislatura, Doc. XV, n.342.

1 QUADRO DI RIFERIMENTO

L'Autorità portuale di Civitavecchia è stata istituita dall'art. 6, comma primo, della legge 28 gennaio 1994, n.84 (Riordino della legislazione in materia portuale).

Con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione in data 11 giugno 2002, la circoscrizione territoriale è stata estesa al porto di Fiumicino.

Con successivo decreto in data 27 marzo 2003 l'estensione territoriale è stata ulteriormente ampliata al porto di Gaeta.

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

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, corredato dai 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 (l.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 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). Le risorse in questione 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. Le risorse sono ripartite 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. 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 dovrebbero diminuire 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, Crotone (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 sono 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 è diretto 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. I rappresentanti degli operatori e delle imprese fanno parte, invece, degli Organismi di partenariato della Risorsa Mare, con funzioni consultive: possono partecipare al processo decisionale, ma non votano atti amministrativi.

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, con l'insediamento del Presidente dell'AdSP, nominato con d.m. n.392 del 24 novembre 2016, l'Autorità portuale di Civitavecchia è diventata Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centro Settentrionale. In data 9 gennaio 2017 si è insediato il collegio dei revisori, costituito con d.m. n.408 del 30 novembre 2016.

Non risulta ancora costituito il Comitato di gestione.

Con decreto presidenziale n. 130 del 15 giugno 2017 è stato costituito per la durata di quattro anni l'Organismo di partenariato della risorsa mare del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

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 e il collegio dei revisori dei conti. La durata in carica dei componenti 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 pertanto alle informazioni relative alle vicende soggettive concernenti gli organi dell'autorità portuale esaminata, nonché alla indicazione dei compensi attribuiti e della spesa sostenuta per il loro funzionamento.

Il collegio dei revisori ha regolarmente attestato il rispetto della normativa di contenimento della spesa pubblica.

Il Presidente

Il 7 giugno 2015 è terminato l'incarico del presidente dell'autorità portuale. Dopo un breve periodo di *prorogatio*, a far data dal 23 luglio 2015 è stato nominato il commissario straordinario che è rimasto in carica fino al 5 agosto 2016. Con d.m. n. 268 del 5 agosto 2016 è stato nominato un nuovo commissario straordinario, fino alla nomina del presidente dell'istituenda AdSP, avvenuta, come innanzi riportato, nel novembre 2016.

Fino alla scadenza dell'incarico il compenso del presidente dell'autorità portuale è stato determinato nella misura prevista dal decreto ministeriale 31 marzo 2003, corrispondente al trattamento economico fondamentale previsto per i dirigenti di prima fascia del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, moltiplicato per il coefficiente 2,6.

Durante il successivo periodo di commissariamento, al commissario in carica è stato riconosciuto un trattamento economico pari all'80 per cento del trattamento percepito per i presidenti delle autorità portuali.

In merito alle vicende relative all'errata applicazione dei coefficienti previsti nel d.m. del 31 marzo 2003, di cui si è trattato ampiamente nel precedente referto, il Ministero vigilante, con nota del 2 agosto 2016 ha invitato l'ente a procedere al recupero delle somme corrisposte in più per effetto dell'applicazione del coefficiente 2,6 in luogo del coefficiente 2,2.

Nel mese di novembre 2016 l'ente ha provveduto a quantificare ed a richiedere, con separati provvedimenti, le somme corrisposte in eccesso ai presidenti/commissari che si sono succeduti nella carica presso l'A.P. di Civitavecchia dal 2005 al luglio 2016 ed ai componenti dei collegi dei revisori che si sono succeduti dal 2009 al 2016. Complessivamente, sulla base dei citati atti, risulterebbero da recuperare 30.457 euro nei confronti dei componenti del collegio dei revisori e 328.638 euro nei confronti dei commissari/presidenti dell'A.P. che si sono succeduti nella carica dal novembre 2005 al 5 agosto 2016.

Con nota n.4576 del 13 aprile 2017, l'AP ha precisato che alcuni dei destinatari hanno impugnato le rispettive note di richiesta delle somme indebite di cui innanzi; in un caso è stato proposto ricorso al TAR, che ha tuttavia affermato il proprio difetto di giurisdizione. Un componente di collegi dei revisori ha provveduto alla restituzione di quanto dovuto.

L'ente ha avanzato richiesta di parere all'Avvocatura dello stato circa le modalità tecniche di recupero, con particolare riferimento ai gravami fiscali.

Con d.m. n.392 del 24 novembre 2016, come su accennato, è stato nominato il presidente dell'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale, per un quadriennio a decorrere dalla data di notifica del decreto.

Gli emolumenti del presidente dell'AdSP, ai sensi dell'art.7, c.2 della l.n.84/1994, come novellato dall'art. 9 del d.lgs. n.169/2016, sono deliberati dal comitato di gestione entro i limiti massimi stabiliti con decreto del Ministero delle infrastrutture.

Tali limiti sono stati stabiliti con il d.m. n. 456 del 16 dicembre 2016, nella misura di 230 mila euro lordi annui, di cui una parte fissa, non superiore a 170 mila euro ed una parte variabile, non superiore a 60.000 euro, legata ad obiettivi determinati annualmente con direttiva del Ministro delle infrastrutture, nella quale saranno altresì indicate le modalità di rilevazione e di monitoraggio dei risultati.

In attesa che venga nominato il Comitato di gestione, il trattamento economico del presidente della AdSP è stato determinato con i criteri stabiliti con il d.m. 31 marzo 2003 per i presidenti delle A.P., nella misura di 201.733 euro (a seguito delle riduzioni di legge, euro 172.482 euro annui).

Il Comitato portuale

Il comitato portuale in carica nel periodo in esame, composto da trentadue membri, è stato costituito con decreto presidenziale n.284/2012 per il quadriennio 2012-2016.

In data 9 settembre 2016 il decreto commissariale n. 156/2016 ha previsto la composizione del comitato portuale in carica sino all'insediamento dei nuovi organi dell'AdSP, ai sensi dell'art. 22,