



Corte dei Conti

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

**Determinazione e relazione sul risultato del controllo
eseguito sulla gestione finanziaria
dell'AUTORITÀ PORTUALE DI RAVENNA**

per gli esercizi 2015 - 2016

Relatore: Consigliere Antonello Colosimo

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati
la dott.ssa Alessandra Manetti

Determinazione n. 14/2017



La

Corte dei Conti

in

Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza del 15 febbraio 2018;

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

vista la l. 21 marzo 1958, n. 259;

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

visto l'art. 6, c. 4, della citata l. n. 84/1994, come sostituito dall'art. 8-bis, c. 1, lettera c) del decreto l. 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla l. 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;

visti i conti consuntivi dell'Autorità suddetta, relativi agli esercizi finanziari 2015 e 2016, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata l. n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Antonello Colosimo 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 Ravenna per gli esercizi 2015 e 2016;

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa agli esercizi 2015-2016 è emerso che:

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

- i risultati della gestione nel biennio 2015-2016 hanno mostrato un notevole decremento dell'avanzo finanziario, che è passato dai 21,6 milioni del 2014 ai 12,2 milioni del 2015 ai 13,7 milioni del 2016, a causa dei saldi negativi delle poste in conto capitale. L'avanzo d'amministrazione è risultato in decisa crescita, passando dai 51,7 milioni del 2014 ai 79,2 milioni del 2016. L'avanzo economico si è attestato sui 17 milioni in entrambi gli esercizi finanziari ed il patrimonio netto si è incrementato in misura pari agli avanzi economici, passando dai 108,3 milioni del 2014 ai 142,9 milioni del 2016;
- il volume complessivo di merci movimentate si è incrementato, in misura maggiore nel 2016 (+ 5 per cento), in cui ha raggiunto i 25,9 milioni di tonnellate rispetto ai 24,4 milioni del 2014, grazie soprattutto alle merci solide che costituiscono la tipologia di traffico dominante. Per quanto riguarda il traffico passeggeri, la cui componente principale è il traffico crocieristico, persiste il *trend* negativo registrato negli esercizi precedenti, con una diminuzione del 30 per cento nel 2015, cui segue un aumento dell'11 per cento nell'esercizio successivo, in cui si attesta a 47.715 unità rispetto alle 62.028 del 2014;
- il costo del personale si è incrementato del sei per cento nel 2015 e di un ulteriore due per cento nel 2016. Anche il costo medio unitario del personale è cresciuto nel biennio, passando da 59,2 mila euro del 2014 a 67,7 mila euro del 2016;
- in merito alle partecipazioni societarie, la Sezione regionale della Corte dei conti, con deliberazione n. 20 del 31 gennaio 2017 ha formulato alcune considerazioni critiche su quanto emerso dalla "Relazione sui risultati conseguiti al 31.12.2015", redatta ai sensi dell'art.1, c.612, della l. n. 190/2014, in particolare sul mantenimento della partecipazione totalitaria nella società T.&C.. L'Ente, nonostante ciò, ha comunque confermato il mantenimento di tutte le proprie partecipazioni con la delibera presidenziale n. 51/2017, concernente la revisione straordinaria delle partecipazioni detenute ai sensi dell'art.24 del d.lgs. n. 175/2016;
- l'autorità portuale di Ravenna è diventata Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale sulla base delle disposizioni della riforma, di cui al d.lgs. n. 169/2016, con la nomina del Presidente dell'AdSP, con d.m. in data 1 dicembre 2016, n. 416. In data 21

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

dicembre 2016 si è insediato il collegio dei revisori, costituito con d.m. n. 426 del 5 dicembre 2016. Il Comitato di gestione è stato costituito con delibera presidenziale n.16 del 10 febbraio 2017 e in data 27 aprile 2017 si è insediato l'Organismo di partenariato della risorsa mare del Mar Adriatico Centro Settentrionale;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'art. 7 della citata l. 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 costituendone parte;

P. Q. M.

comunica, con le considerazioni di cui in parte motiva, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per gli esercizi 2015 e 2016, - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - dell'Autorità portuale di Ravenna, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

ESTENSORE

Antonello Colosimo

Antonello Colosimo

PRESIDENTE

Enrica Laterza

Enrica Laterza

Depositata in segreteria 28 FEB. 2018

PER COPIA CONFORME

Roberto Zito

Roberto Zito
R. DIRIGENTE
(Dott. Roberto Zito)

SOMMARIO

PREMESSA.....	9
1. QUADRO DI RIFERIMENTO.....	10
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO	16
3. PERSONALE	21
3.1. Pianta organica e consistenza del personale.....	21
3.2. Costo del personale.....	23
4. INCARICHI DI STUDIO E CONSULENZA	27
5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	28
5.1. Piano regolatore.....	28
5.2. Piano operativo triennale.....	29
5.3. Programma triennale delle opere.....	29
6. ATTIVITÀ	30
6.1. Attività promozionale.....	30
6.2. Servizi di interesse generale.....	31
6.3. Manutenzione ordinaria e straordinaria e opere di grande infrastrutturazione.....	32
6.4. Attività autorizzatoria per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali e gestione del demanio marittimo.	37
6.5. Traffico portuale.....	41
7. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	42
7.1. Dati significativi della gestione	43
7.2. Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate.....	43
7.3. Situazione amministrativa e andamento dei residui	49
7.4. Il conto economico	53
7.5. Lo stato patrimoniale	55
7.6. Le partecipazioni societarie.....	60
8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	62

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Compensi agli organi.	20
Tabella 2 - Entità numerica del personale.	21
Tabella 3 - Spesa per il personale.....	24
Tabella 4 - Costo unitario medio.	24
Tabella 5 - Opere infrastrutturali.....	34
Tabella 6 - Entrate per canoni.....	40
Tabella 7 - Andamento del traffico merci e passeggeri.	41
Tabella 8 - Risultati della gestione.	43
Tabella 9 - Rendiconto finanziario- dati aggregati.....	44
Tabella 10 - Rendiconto gestionale entrate.....	45
Tabella 11 - Rendiconto gestionale uscite.....	46
Tabella 12 - Situazione amministrativa.....	50
Tabella 13 - Disaggregazione dei residui.....	52
Tabella 14 – Conto economico.....	54
Tabella 15 - Stato patrimoniale.....	56
Tabella 16 - Società partecipate.	60

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della l. 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, a norma dell'art.2 della medesima legge, sulla gestione finanziaria relativa agli anni 2015 e 2016 dell'Autorità portuale di Ravenna, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

Il precedente referto, relativo agli esercizi 2013-2014, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 33 del 14 aprile 2016 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XVII Legislatura, Doc. XV, n. 81.

I. QUADRO DI RIFERIMENTO

L'Autorità portuale di Ravenna, istituita dall'art.6, c. primo, della l. 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), è un Ente pubblico non economico i cui principali compiti sono quelli di indirizzo, programmazione, controllo, coordinamento, promozione delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nell'ambito della circoscrizione portuale di Ravenna.

Il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente ha operato è ancora costituito dalla l. n. 84 del 1994, nel testo vigente prima della pubblicazione del d.lgs. 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 l. 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, c. 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.

A tal riguardo giova anche evidenziare che il Codice appalti ha disposto il superamento del modello di programmazione e scelta delle infrastrutture con l'introduzione di una più rigorosa valutazione, *ex ante, in itinere ed ex post*, degli investimenti relativi alle opere pubbliche. Nell'ottica della razionalizzazione, trasparenza, efficienza ed efficacia della spesa destinata alla realizzazione di opere pubbliche gli interventi in ambito portuale devono ora essere inseriti organicamente nella nuova pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture a livello nazionale che assume a riferimento il Piano generale dei trasporti e (PGTL)¹ e nel Documento pluriennale di pianificazione

¹ Il PGTL definisce obiettivi e strategie delineando una visione di medio-lungo periodo (2030) del sistema della mobilità e della logistica nazionale sulla base del quale saranno individuati i fabbisogni di infrastrutture attraverso strumenti quantitativi di valutazione della domanda di mobilità e del livello di effettivo utilizzo delle infrastrutture. Nelle more dell'aggiornamento del PGTL, di cui al d.p.r. n.14 marzo 2001, gli obiettivi della politica nazionale sono desunti dal documento del MIT allegato al Documento di

(DPP). Quest'ultimo costituisce lo strumento unitario di programmazione triennale delle risorse per gli investimenti pubblici e di raccolta aggregata degli interventi e delle opere da realizzare, nonché dei progetti di fattibilità meritevoli di finanziamento. Ai fini dell'inserimento nel DPP, l'AdSP deve inviare al MIT le proposte di intervento di preminente interesse nazionale, corredate dal progetto di fattibilità e valutate ex ante secondo le modalità e criteri definiti nelle Linee Guida adottate dal MIT ai sensi del d.lgs. n. 228 /2011 solo nel giugno 2017².

Inoltre, allo scopo di accelerare i progetti inerenti alla logistica portuale, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della l. n. 164/2014, le Autorità portuali devono presentare alla Presidenza del Consiglio dei ministri, un resoconto degli interventi relativi 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.

Il d.lgs. n. 169/2016 all'articolo 6 identifica, in luogo del Piano regolatore portuale (PRP), il Piano regolatore di sistema Portuale (PRDSP) quale nuovo strumento di pianificazione strategica e territoriale a medio lungo termine delle AdSP e, a tal fine il MIT, su proposta del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha predisposto le nuove Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali con l'obiettivo di rilanciare la competitività dei porti nazionali attraverso una rinnovata *capacity building* istituzionale e gestionale³.

Come osservato dal MIT il nuovo approccio al tema della logistica introdotto con gli strumenti di livello europeo e nazionale, che mira ad avere una visione omnicomprensiva del settore, ad una reingegnerizzazione della *governance* portuale italiana, per essere competitiva a livello internazionale richiede una particolare attenzione ad ambiti territoriali che si collocano a livello intermedio tra

programmazione economica e finanziaria. In particolare, per il 2017 si rinvia al documento "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture".

² Le Linee guida sono state adottate con decreto MIT n. 300 del 16 giugno 2017. A tal fine, si evidenzia che con decreto MIT n. 194/2015 è stata istituita la nuova Struttura tecnica di missione cui sono attribuiti compiti di indirizzo strategico, sviluppo delle infrastrutture e supporto alle funzioni di alta sorveglianza. La Struttura, subentrata alla precedente del 2003, ha compiti di indirizzo strategico pianificazione e programmazione del sistema nazionale dei trasporti e della logistica, *project review*, monitoraggio sulla realizzazione delle opere prioritarie e sull'utilizzo delle risorse, valutazione della sostenibilità trasportistica e economica delle opere, implementazione della banca dati dei progetti strategici in connessione con le amministrazioni coinvolte, predisposizione di ricerche e analisi. Al Ministero dei trasporti spetta la funzione di gestione amministrativa.

³ Si evidenzia che l'art. 1 del d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 di modifica dell'art. 5 della l. n. 84/1994, ha stabilito che:

"Il piano regolatore di sistema portuale è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 6, comma 1. Il piano si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di pianificazione strategica di sistema, coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

quello nazionale e quello locale. Si tratta quindi di valorizzare e rendere maggiormente efficienti gli ambiti così detti di “area vasta” interessati dal sistema dei trasporti portuali che riguardano più amministrazioni e di coinvolgere tutti gli attori che svolgono funzioni fondamentali per lo sviluppo della filiera includendo anche i gestori dei nodi logistici e le aziende nazionali competenti in materia di infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali.

A tal fine strategico si rivela l’ottimale funzionamento della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP istituita ai sensi dell’articolo 14 del d.lgs. n. 169/2016 e della Conferenza Stato regioni⁴ per consentire l’ottimale integrazione delle competenze in materia di sviluppo logistico di area vasta a supporto del sistema delle AdSP, in ambiti territoriali omogenei in stretto raccordo con le reti di trasporto su ferro, su gomma e aeree con l’obiettivo di consentire la massima integrazione del sistema nazionale dei trasporti con i corridoi europei e le rotte di commercio internazionale.

La Corte dei conti europea ha recentemente sottolineato la necessità di effettuare gli investimenti solo a seguito di valutazioni tecniche adeguate e coerenti con la pianificazione e programmazione del sistema portuale nazionale ed europeo, in stretta connessione con le reali esigenze del mercato al fine di evitare sprechi di risorse pubbliche⁵.

La legge di stabilità 2015 (l.23 dicembre 2014, n. 190), all’art. 1, c. 236, interviene sulle disposizioni sopra menzionate della l. 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 l. 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 (c. 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, c. 4, della l. n. 9/2014.

Il c. 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,

⁴ Il coinvolgimento di Regioni e degli enti locali di area vasta appare strategico in ragione delle competenze in materie pianificazione e governo del territorio e, in particolare, nelle materie riguardanti la logistica e le infrastrutture di supporto.

⁵ La Corte dei conti europea, nella Relazione speciale del 23 settembre 2016 resa ai sensi dell’articolo 287, paragrafo 4, secondo c., del TFUE, ha rilevato che, “Il trasporto marittimo dell’UE è in cattive acque e che molti investimenti risultano inefficaci e insostenibili”.

fissandone i criteri. A tal fine il c. 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 d.lgs. n. 33/2013 (d.lgs. n. 175/2016).

La l. 7 agosto 2015, n. 124, contenente deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, all'art.8, c. 1, ha previsto la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali di cui alla l. 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 d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, recante “*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla l. 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, c. 1, lettera f), della l. 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, c. 2, entrate in vigore il 31 agosto.

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.

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 per-tanto, 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 nazionale⁶.

Sulla base delle disposizioni della riforma, con l'insediamento del Presidente dell'AdSP, nominato con d.m. in data 1 dicembre 2016, n. 416, l'Autorità portuale di Ravenna è diventata Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale. In data 21 dicembre 2016 si è insediato il collegio dei revisori, costituito con d.m. n. 426 del 5 dicembre 2016.

Il Comitato di gestione è stato costituito con delibera presidenziale n. 16 del 10 febbraio 2017.

⁶ Si evidenzia che l'art. 9 del d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, nel modificare l'articolo 11 ter della l. 84/1994 ha disposto che: "La Conferenza è presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed è composta dai Presidenti delle Autorità di sistema portuale e da cinque rappresentanti designati dalla Conferenza Unificata, di cui tre delle Regioni, uno delle Città metropolitane e uno dei Comuni. Il Ministro, con proprio decreto, può nominare un esperto, avente comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, con compiti di supporto. L'esperto, nello svolgimento delle sue funzioni, può avvalersi dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La struttura della rappresentanza unitaria delle Autorità di sistema portuale e la società Rete autostradale mediterranee Spa (RAM) collaborano con la Conferenza nello svolgimento dei compiti ad essa affidati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica."

In data 27 aprile 2017 si è insediato l'Organismo di partenariato della risorsa mare del Mar Adriatico Centro Settentrionale, in una composizione peraltro incompleta, mancando le designazioni di alcuni componenti.

Per completezza di informazione si evidenzia che il d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, ha apportato alcune disposizioni integrative e correttive al d.lgs. n. 169/2017, ai sensi dell'art. 8, c. 6 della l. n. 124/2015, al fine di determinare ulteriori semplificazioni nella classificazione dei porti, nell'erogazione dei servizi di interesse generale, nella definizione del Piano regolatore di sistema portuale e in materia di somministrazione di lavoro portuale⁷.

⁷ Il decreto è stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 33 del 9 febbraio 2018 ed entrerà in vigore il 24 febbraio 2018.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

Sono organi delle autorità portuali, ai sensi dell'art.7 della l. n. 84/1994, nel testo vigente precedentemente alle innovazioni di cui al d.lgs. n. 169/2016, il presidente, il comitato portuale, il segretariato generale (composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa) ed 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 dei compensi attribuiti e della spesa sostenuta per il loro funzionamento.

Il Presidente

Nel biennio in esame è rimasto in carica sino all'1 marzo 2016 il Presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, nominato per un quadriennio con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 27 febbraio 2012. Con decreto ministeriale n. 52 del 2 marzo 2016 è stato nominato un Commissario straordinario fino alla nomina del nuovo presidente e comunque per un periodo non superiore a sei mesi. Tale incarico è stato rinnovato con d.m. n. 298 del 2 settembre 2016.

Con d.m. in data 1 dicembre 2016, n. 416, è stato nominato il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico centro – settentrionale, per un quadriennio dalla data di notifica del provvedimento di nomina all'interessato, avvenuta il 2 dicembre 2016.

Il compenso del Presidente dell'Autorità portuale era stato fissato nella misura prevista dal d.m. 31 marzo 2003 e corrispondeva al trattamento economico fondamentale previsto per i dirigenti di prima fascia delle Amministrazioni centrali dello Stato, moltiplicato per il coefficiente 2,6⁸; a decorrere dal 1° gennaio 2009 tale compenso, secondo le indicazioni fornite dal Ministero vigilante, era stato rideterminato, sulla base del nuovo trattamento economico fondamentale previsto dal c.c.n.l. di categoria (biennio 2008-2009) ed ammontava ad euro 238.412. Al Commissario straordinario è stato attribuito, per tutta la durata dell'incarico, un trattamento economico pari all'ottanta per cento del trattamento previsto per i presidenti delle autorità portuali.

⁸ Tale coefficiente è previsto dal D.M.31/3/2003 per le autorità portuali nel cui porto, nel triennio precedente, si sia registrato un volume di traffico medio annuo superiore a 17 milioni di tonnellate al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide o a 500.000 TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*.)