

di ciascuna di esse) a soddisfare le esigenze, di natura strutturale ed operativa, di un traffico marittimo in continua crescita e con modalità tecniche in costante evoluzione.

Tale modello, peraltro, si ricollega comunque all'impostazione tradizionale, secondo la quale la gestione del porto si suddivide tra istituzioni pubbliche, autorità portuali e marittime, che gestiscono gli spazi dell'area portuale, provvedendo inoltre alla realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione, e le imprese private che movimentano le merci e provvedono alle realizzazioni ed al mantenimento delle opere destinate alle attività commerciali.

Il quadro normativo, costituito dalla legge fondamentale 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni ed integrazioni, comprende anche una serie di ulteriori provvedimenti legislativi, tra i quali va innanzitutto ricordato il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, il cui art. 105, in tema di ordinamento delle Autorità portuali, ha, con significativa deroga, escluso dal trasferimento alle regioni ed agli enti locali le funzioni attribuite dalla suddetta legge n. 84 del 1994, in materia di trasporti, alle dette Autorità.

Merita poi particolare menzione la legge 30 novembre 1998, n. 413, che ha disposto un piano di interventi diretti all'adeguamento della rete infrastrutturale dei porti italiani, sulla base delle richieste delle Autorità portuali. L'art. 9 di tale legge, in particolare, stabilisce che le Autorità portuali, ai fini della realizzazione degli interventi alle infrastrutture, sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie, con onere a carico del bilancio dello Stato<sup>2</sup>.

Meritano ancora di essere ricordate la legge 7 dicembre 1999, n. 472, che, modificando l'art. 18 della legge n. 84 del 1994, ha limitato il compito del Ministro delle infrastrutture alla fissazione dei "limiti minimi" (e non più soltanto "*limiti*" *tout court*) dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare e la legge 30 giugno 2000 n. 186, concernente sostanzialmente la fornitura del lavoro portuale temporaneo. La legge 186, in particolare, aderendo ad una pronuncia della Commissione dell'Unione europea, ha apportato modifiche agli artt. 14 e 16 della legge di riordino 84/94 ed ha sostituito integralmente l'art. 17, stabilendo che le imprese autorizzate a svolgere operazioni portuali e quelle concessionarie di aree e di servizi debbono essere individuate con procedure non discriminatorie ed accessibili sia alle imprese nazionali che a quelle comunitarie.

---

<sup>2</sup> La citata legge, che in origine aveva previsto limiti di impegno quindicennali non superiori a lire 100 miliardi annui a decorrere dall'anno 2000, è stata successivamente rifinanziata: il proseguimento del programma è stato finanziato con legge 1/8/2002 n. 166 per l'importo di 34 milioni di euro per il 2003, e 64 milioni di euro per il 2004.

Tra gli interventi legislativi più recenti si segnalano:

- il decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182, recante la disciplina della gestione del servizio di raccolta e di smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico delle navi che approdano in via ordinaria nel porto;
- L'art. 13, comma 4, della legge 8 luglio 2003, n. 172, che, integrando l'art. 18, comma 7, della legge n. 84 del 1994, ha consentito alle Autorità portuali di autorizzare, su richiesta dell'impresa concessionaria di servizi, l'affidamento ad altre imprese portuali, titolari di autorizzazioni previste dall'art. 16 della stessa legge, dell'esercizio di alcune attività rientranti nel ciclo operativo della stessa impresa concessionaria;
- L'art. 14, comma 2, del decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115, convertito, con modificazioni, nella legge 17 agosto 2005, n. 168, con il quale si è stabilito che le spese di investimento per l'attuazione del programma di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione degli scali marittimi nazionali, rifinanziato dalla legge 1° agosto 2002, n. 166 (art. 36, comma 2), non concorrono, per l'anno 2005, alla determinazione del limite massimo di incremento del 4,5% rispetto alle spese dell'anno 2003, di cui al comma 57 dell'art. 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311 (legge finanziaria 2005);
- L'art. 34-septies, del decreto-legge 10 gennaio 2006, n. 4, convertito dalla legge 9 marzo 2006, n. 80, come integrato dall'art. 17-bis del decreto-legge n. 223/2006, convertito nella legge 248/2006, in base al quale tale restrizione non trova applicazione neanche per gli esercizi 2006 e 2007, ma nel limite, rispettivamente, di sessanta e novanta milioni di euro.

È da ricordare, inoltre, che, per garantire la sicurezza in mare, l'International Maritime Organization (IMO) ha approvato alla fine del 2002 il Codice Internazionale per la Security delle Navi e delle Installazioni Portuali (ISPS Code). Tale Organizzazione internazionale, che è composta dai Governi aderenti, dagli enti ed agenzie locali interessate, nonché dagli operatori portuali, ha lo scopo di imporre l'adozione di misure di sicurezza comuni ed efficienti per prevenire attentati negli scali portuali ed incidenti a bordo delle navi. In materia di sicurezza, va inoltre segnalato il decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 203, con il quale è stata recepita la direttiva 2005/65/CE "relativa al miglioramento della sicurezza nei porti". Nel contesto sopra indicato, va segnalato

anche il "Programma nazionale di sicurezza marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali", approvato con decreto del Ministro dei trasporti 20 giugno 2007 a seguito dell'adozione del "Programma" stesso da parte del Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti - CISM

La legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge finanziaria 2007), reca, tra l'altro, importanti innovazioni alla disciplina riguardante il settore delle Autorità portuali, definite per la prima volta in sede legislativa *"enti pubblici non economici"*.

In particolare le misure di intervento nel settore portuale sono contenute nei commi seguenti dell'art. 1:

- l'attribuzione alle Autorità portuali del gettito della tassa erariale e della tassa portuale per far fronte soprattutto agli oneri di manutenzione dei porti (comma 982);
- l'istituzione di un fondo perequativo per le Autorità portuali che abbiano minori introiti per le tasse ad esse devolute e per i maggiori oneri di manutenzione (comma 983);
- la previsione di norme interpretative dirette ad agevolare il trattamento fiscale relativo alle opere portuali ed ai canoni di concessione e ad assicurare l'accertamento delle tasse nei vari ambiti portuali (commi 985, 986, 987, 988, 992 e 993);
- la semplificazione delle procedure relative ai dragaggi nei porti ed alla realizzazione delle infrastrutture (comma 996);
- la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi, anche ai fini del loro adeguamento e la revisione dei criteri per l'istituzione delle Autorità portuali (commi 989 e 989bis);
- il completamento del processo di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, attraverso l'attribuzione di una quota dei tributi diversi e delle tasse e dei diritti marittimi da destinare alla realizzazione di opere infrastrutturali nei porti (comma 990);
- il finanziamento a favore degli hub portuali e dei sistemi portuali nazionali, previa individuazione dei porti aventi connotati di hub e formulazione del piano dei porti, per favorire lo sviluppo e la riqualificazione degli scali marittimi nazionali e delle relative attività di servizio, soprattutto in relazione alle attività di transhipment (commi 1003, 1004 e 1005).

Infine, l'art. 16 del decreto-legge 2 luglio 2007, n. 81, convertito nella legge 3 agosto 2007, n. 127, ha modificato i commi 989 e 989bis della finanziaria per il 2007, conferendo al Governo la delega per l'adozione di un regolamento volto a semplificare le procedure di riscossione e ad adeguare le tasse portuali (comma 989) e di un regolamento volto a rivedere i criteri per l'istituzione delle Autorità portuali e per la verifica del possesso dei requisiti previsti per la loro conferma o per la loro eventuale soppressione (comma 989bis).

Sul piano applicativo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo informazioni assunte in sede istruttoria, ha provveduto a formulare e redigere i sottonotati provvedimenti in applicazione delle anzidette disposizioni della legge finanziaria del 2007.

- 1) Il decreto di definizione dei criteri e delle caratteristiche per l'individuazione degli hub portuali di interesse nazionale, di cui al comma 1003, è stato approvato il 20 novembre 2008.
- 2) Relativamente al fondo di cui al comma 983, intervenuta la registrazione presso la Corte dei conti del decreto del Ministro dei trasporti con il quale sono stati fissati i criteri per la ripartizione della dotazione del fondo perequativo di cui all'art. 1, comma 983, della citata legge n. 296/2006, è stato disposto il trasferimento alle Autorità portuali delle quote di fondo perequativo ad esse spettanti, per l'anno 2007. Per il 2008 il sistema di ripartizione è stato attuato con il decreto ministeriale del 7 marzo 2008.
- 3) Per quanto concerne invece il regolamento per la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi, e quello per l'individuazione dei requisiti per l'istituzione e conferma delle Autorità portuali, ai sensi dell'art. 1, comma 989, della legge n. 286/2006, sono stati predisposti da parte del Ministero vigilante i regolamenti attuativi del citato comma, come modificato dall'art. 16 della legge n. 127/2007, e del nuovo comma 989-bis. Gli schemi di tali regolamenti sono stati sottoposti all'esame di una Commissione di studio all'uopo istituita.  
Sullo schema di regolamento relativo all'individuazione dei requisiti per l'istituzione e conferma delle Autorità portuali – pur predisposto dalla competente struttura amministrativa – la Commissione ha ritenuto per il momento di

sopprassedere, in quanto la materia potrebbe essere più opportunamente trattata nell'ambito della revisione della disciplina contenuta nella legge n. 84 del 1994.

Riguardo invece al regolamento di revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi, a seguito della conclusione dei lavori della predetta Commissione è stato licenziato il relativo decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107. Non risulta ancora emanato il provvedimento attuativo di cui all'art. 4, c. 1 del regolamento in parola.

- 4) È stato adottato il decreto interministeriale di determinazione delle quote dei tributi diversi da devolvere alle Autorità portuali di cui al comma 990 dell'art. 1 della legge n. 296/2006.
- 5) I decreti applicativi dei commi 991 e 994, relativi al finanziamento delle opere immediatamente cantierabili, sono stati resi esecutivi in seguito alla registrazione da parte della Corte dei conti, insieme ai rispettivi decreti interministeriali di autorizzazione all'utilizzo dei finanziamenti previsti dai citati commi (rispettivamente 10 milioni di euro e 15 milioni di euro su quindici anni).
- 6) In relazione al comma 1005, l'Amministrazione vigilante riferisce di aver dato corso alla costituzione dell'apposito Comitato interministeriale, che ha il compito di mettere a punto il piano di settore per l'utilizzo dello stanziamento previsto dal comma 1403, in materia di interventi infrastrutturali (la quota riservata per legge al porto di Gioia Tauro – pari a 50 milioni di euro – è già stata assegnata all'Autorità portuale).
- 7) In ordine al comma 1191, concernente l'erogazione del trattamento salariale integrativo a favore dei lavoratori portuali per le giornate di mancato avviamento al lavoro, è stato concordato con le parti sociali, come previsto dalla legge, il decreto con cui si è provveduto ad assicurare tale trattamento per l'anno 2007; il provvedimento, emanato dal Ministro dei trasporti in data 22 gennaio 2008, è già divenuto operativo.

Prima di passare all'esame particolareggiato, per ciascuna delle 25 Autorità portuali, dei risultati gestionali relativi all'esercizio 2006 si riassumono brevemente i principali aspetti organizzativi connessi a detti enti, nonché gli essenziali profili operativi, con particolare riguardo all'attività di pianificazione e di programmazione e ai principi informatori dell'ordinamento contabile delle Autorità portuali.

**A) Organi**

Sono organi delle Autorità portuali, ai sensi dell'art. 7 della legge 84 del 1994, 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.

Il Presidente, che ha la rappresentanza dell'ente, presiede il Comitato portuale e provvede al coordinamento delle varie attività che si svolgono nel porto. Nella figura del Presidente si concentrano quasi tutti i poteri di gestione dell'Autorità, risultando egli titolare di poteri autoritativi ed autorizzativi in materia di servizi, operazioni portuali e di concessione di aree e banchine.

Il Comitato portuale, composto da nove membri di diritto (compreso il Presidente) e da tredici rappresentanti di determinate categorie di operatori e lavoratori portuali indicate dalla legge, è l'organo deliberante dell'ente cui è demandata l'adozione del piano regolatore portuale, l'approvazione del regolamento di contabilità e del piano operativo triennale, l'approvazione della relazione annuale sull'attività nonché del bilancio, preventivo e consuntivo. Si tratta dunque, in buona sostanza, di un vero e proprio organo di amministrazione attiva che, per l'espletamento delle funzioni previste dalla legge, si deve riunire, "di norma", una volta al mese (art. 9, comma 4).

Il Segretariato generale si articola nella figura del Segretario generale e nella struttura di supporto costituita dalla Segreteria tecnico operativa. Il Segretario, preposto alla Segreteria tecnico operativa, provvede agli adempimenti necessari per il funzionamento dell'Autorità, elabora il piano regolatore portuale, cura l'istruttoria degli atti di competenza del Presidente e del Comitato portuale dando esecuzione alle direttive del Presidente, riferisce al Comitato portuale sullo stato di avanzamento dei piani di intervento e di sviluppo delle strutture portuali.

Il Collegio dei revisori, composto da tre membri effettivi e tre supplenti, provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili effettuando trimestralmente verifiche di cassa, redige la relazione sul conto consuntivo e riferisce annualmente al Ministero vigilante.

**B) Attività di pianificazione e di programmazione**

L'art. 9, comma 3 della legge di riordino n. 84 del 1994 demanda alle Autorità portuali l'adozione di atti programmatici 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 e del tempo di perseguimento degli obiettivi da raggiungere, all'individuazione delle disponibilità a tal fine necessarie ed a quant'altro risulti indispensabile per la realizzazione in concreto delle opere previste.

Gli atti in questione sono costituiti, rispettivamente, dal Piano operativo triennale (POT), soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle e dal Piano regolatore portuale (PRP), che ha la funzione di delimitare l'ambito portuale e di definire l'assetto complessivo del porto.

A tali strumenti programmatici specifici va poi aggiunto il Programma triennale dei lavori pubblici, previsto dall'art. 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni ed integrazioni.

Il Piano regolatore portuale costituisce l'atto di pianificazione fondamentale delle opere necessarie per l'assetto funzionale del porto e al tempo stesso lo strumento di raccordo con gli altri documenti di pianificazione territoriali e nazionali e con l'ordinamento comunitario.

La legge di riassetto n. 84 del 1994 non pone un limite temporale entro il quale procedere all'adozione di un nuovo Piano regolatore portuale, limitandosi a prevedere che "i piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento" (art. 27, comma terzo).

La maggioranza delle Autorità portuali ha provveduto a tale aggiornamento, anche sulla base di "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali" elaborate da una Commissione appositamente costituita presso il Ministero delle infrastrutture, comunicate alle varie Autorità con circolare esplicativa dell'ottobre 2004. Permangono, nondimeno, difficoltà in talune specifiche realtà portuali, delle quali si dirà nella parte conclusiva della relazione.

L'art. 9, comma terzo della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prescrive la stesura, da parte dell'Autorità portuale, di un piano operativo triennale (POT) "concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli

obiettivi prefissati", approvato dal Comitato portuale "entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del Presidente" e soggetto a revisione annuale. Il POT, che deve ovviamente permanere all'interno di uno schema di assoluta coerenza con il Piano regolatore portuale, consente di proporre al Ministero vigilante e alle Amministrazioni locali il programma delle opere da realizzare per lo sviluppo e il miglioramento del Porto, con quantificazione della relativa spesa e costituisce, inoltre, un utile strumento di conoscenza della realtà portuale e delle relative politiche di sviluppo.

L'art. 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 ("legge quadro in materia di lavori pubblici") e successive modificazioni ed integrazioni stabilisce che l'attività di realizzazione delle opere pubbliche si svolge sulla base di un programma triennale e di suoi aggiornamenti annuali, predisposti ed attuati, unitamente all'elenco dei lavori da realizzare nell'anno, dai soggetti tenuti all'osservanza della legge, tra i quali rientrano, quali enti pubblici, le Autorità portuali<sup>3</sup>.

Secondo il disposto normativo "il programma indica, per tipologia e in relazione alle specifiche categorie degli interventi, le loro finalità, i risultati attesi, le priorità, le localizzazioni, le problematiche di ordine ambientale, paesistico ed urbanistico-territoriale, le relazioni con i piani di assetto territoriale e di settore, il grado di soddisfacimento della domanda, le risorse disponibili, la stima dei costi e dei tempi di attuazione". È anche prevista la preventiva redazione di studi di fattibilità per gli interventi in esso inseriti<sup>4</sup>.

### **C) Ordinamento contabile ed autonomia finanziaria**

#### *Ordinamento contabile*

La legge di riforma 28 gennaio 1994, n. 84, riconosce alle Autorità portuali autonomia finanziaria e contabile, da esercitare nel rispetto di norme procedurali codificate in regolamenti di amministrazione e contabilità che, deliberati da ciascuna Autorità, sono sottoposti alla approvazione dei Ministeri vigilanti (infrastrutture e trasporti, economia e finanze).

<sup>3</sup> La procedura è divenuta operativa a partire dal programma triennale 2001-2003, dopo la pubblicazione, nell'aprile 2000, del regolamento di attuazione della legge quadro, approvato con d.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554 e l'emanazione, nel giugno successivo, del decreto del Ministro dei lavori pubblici di approvazione degli schemi tipo del programma triennale e dell'elenco annuale dei lavori.

<sup>4</sup> La procedura e gli schemi tipo sulla base dei quali le Amministrazioni aggiudicatrici devono adottare il programma sono stati definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con decreto del 22 giugno 2004, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 51 del 30 giugno 2004.

Ai regolamenti vigenti nell'esercizio finanziario cui fa riferimento la presente relazione, coerenti con le impostazioni previste dal d.P.R. n. 696 del 1979, si sono sostituiti, nel corso del 2007 ma con applicabilità posticipata all'esercizio 2008, nuovi Regolamenti adeguati ai principi e ai criteri della legge n. 94 del 1997 e successive modifiche ed integrazioni, nonché alle prescrizioni ed agli schemi del d.P.R. n. 97 del 2003.

L'esercizio del controllo esercitato sui documenti contabili elaborati sulla base dei regolamenti vigenti fino a tutto l'esercizio 2007 ha evidenziato anomalie e carenze che sono state puntualmente rappresentate nei precedenti referti e che, in questa sede, brevemente si riassumono.

In primo luogo, sono state riscontrate differenze nella classificazione di alcune entrate e nella esposizione in bilancio di alcune voci di spesa. In particolare, l'entrata proveniente dalle tasse portuali sulle merci imbarcate e sbarcate è stata considerata da alcune Autorità come entrata propria ed inclusa nella categoria delle "entrate tributarie", mentre dalla maggior parte delle altre Autorità la stessa entrata è stata considerata e classificata come trasferimento di parte corrente dello Stato.

Sul versante delle spese, le risorse acquisite mediante il sistema dei limiti di impegno, vincolate alla realizzazione di opere di grande infrastrutturazione, sono state considerate da parte di alcune Autorità come regolarmente accertate ed impegnate nonostante la mancanza di atti giuridicamente validi a tal fine, contribuendo in tal modo alla formazione di ingenti importi dei residui, sia attivi che passivi, che non rispecchiano l'effettiva situazione creditoria e debitoria dell'Ente nei confronti di soggetti terzi.

In particolare i residui attivi si riferiscono principalmente alle risorse che saranno acquisite in seguito all'accensione di mutui, sicchè, all'atto di iscrizione dell'entrata, non è ancora possibile conoscerne né l'importo esatto né l'epoca dell'effettiva disponibilità. Analogamente, le spese iscritte in bilancio per importi pari alle corrispondenti entrate, non derivano da impegni effettivamente assunti nei confronti di soggetti terzi e pertanto anche i residui passivi derivanti da tali impegni non rappresentano reali situazioni debitorie.

Va infine evidenziato che nelle relazioni di accompagnamento ai conti non sono state quasi mai rinvenute informazioni significative in ordine all'andamento dei lavori eseguiti fino alla data di chiusura dell'esercizio, mancando ogni concreto riferimento agli stati di avanzamento presentati dagli appaltatori delle opere, agli impegni assunti a fronte delle richieste formulate nonché ai pagamenti effettuati a titolo di acconto o a saldo.

I nuovi regolamenti di contabilità, essendo tutti ispirati ai principi sanciti dal regolamento approvato con il D.P.R. n. 97 del 2003, dovrebbero comportare l'applicazione di uniformi criteri di redazione dei documenti contabili.

*Completamento del processo di autonomia finanziaria*

L'autonomia finanziaria riconosciuta in via di principio alle Autorità portuali dalla legge n. 84 del 1994 ha trovato significativo impulso con le disposizioni della legge 27 dicembre 2006, n. 296, della quale si è già detto.

Il processo è in via di evoluzione e potrebbe trovare completamento in un provvedimento organico di riforma, di cui si auspica da tempo e da più parti l'attuazione.

A legislazione vigente, alle Autorità portuali viene attribuito il gettito della tassa erariale e della tassa portuale per far fronte soprattutto agli oneri di manutenzione dei porti; è istituito un fondo perequativo per le Autorità portuali che abbiano minori introiti per le tasse ad esse devolute e per i maggiori oneri di manutenzione delle parti comuni; è prevista la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi ed è previsto il completamento del processo di autonomia finanziaria attraverso l'attribuzione di una quota dei tributi statali nonché delle tasse e dei diritti marittimi per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione.

E' stato abolito, per converso, il sistema di contribuzione statale a favore delle Autorità per i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria e per la realizzazione di nuove opere, ora poste a totale carico delle Autorità portuali. Per le Autorità che non riescono a reperire le risorse necessarie per far fronte alle loro esigenze, sono previsti finanziamenti da parte del Ministero vigilante utilizzando l'apposito fondo perequativo.

## **2. Autorità portuale di Ancona**

### **2.1. Organi**

#### *2.1.1 Il Presidente*

L'incarico di Presidente dell'Autorità portuale di Ancona è stato conferito con il decreto ministeriale in data 28 gennaio 2005 per la durata di un quadriennio, a decorrere dalla data di notifica del decreto stesso.

L'importo del compenso annuo lordo attribuito al Presidente dell'Autorità portuale di Ancona nel 2006, già diminuito del 10% come previsto dai commi 58 e 59 dell'art. 1 della legge 23 dicembre 2005 n. 266, è di € 185.048,19.

Con D.M. in data 20 marzo 2009 è stato nominato il nuovo Presidente dell'Autorità portuale per un quadriennio a decorrere dalla data di notifica del decreto medesimo, avvenuta il 23 marzo 2009.

#### *2.1.2 Il Comitato portuale*

Il Comitato portuale, già rinnovato con delibera commissariale n. 12 del 20 novembre 2003 per il quadriennio 2003-2006, con delibera presidenziale n. 138 del 28 novembre 2007 è stato rinnovato per il successivo quadriennio 2007-2011.

Il gettone di presenza spettante ai componenti del Comitato portuale di € 77,47 è stato ridotto del 10%, come disposto dai commi 58 e 59 dell'art. 1 della legge 266/2005, e portato ad € 69,72.

#### *2.1.3 Il Collegio dei revisori dei conti*

La composizione del Collegio dei revisori dei conti dell'Autorità portuale di Ancona è stata stabilita con decreto ministeriale in data 30 marzo 2004 e non ha subito variazioni nel 2006.

Con D.M. 3 luglio 2007 è stato nominato il nuovo Presidente del Collegio dei revisori e con successivo D.M. 31 marzo 2008 sono stati nominati i nuovi componenti dell'organo.

In applicazione del D.M. in data 31 marzo 2003, sono state stabilite le sottostanti misure dell'indennità annua lorda spettante ai componenti del Collegio dei revisori dei conti dell'Autorità portuale di Ancona a partire dal 1° luglio 2003:

- a) Presidente = euro 7.600,00
- b) Membro effettivo = euro 6.300,00
- c) Membro supplente = euro 1.300,00

Le menzionate misure sono state ridotte del 10% come previsto dai commi 58 e 59 dell'art. 1 della legge 266/2005 a decorrere dal 1° gennaio 2006.

#### 2.1.4 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Di seguito sono indicati gli importi della spesa impegnata nel 2006 per il pagamento dei compensi spettanti agli organi di amministrazione e di controllo, escluso il Segretario generale.

A carico del capitolo di spesa 1.1 "Indennità e rimborsi al Presidente", sono stati registrati, per l'esercizio 2006, i seguenti oneri aggiuntivi in applicazione della nota del Ministero dei Trasporti prot. n. 9409 del 28 luglio 2006:

- € 30.243,98 per arretrati al Commissario per il periodo 1/1/2004-7/2/2005;
- € 12.581,41 per arretrati al Vice Commissario per il periodo 1/7/2004-7/2/2005;
- € 39.122,82 per arretrati al Presidente per il periodo 8/2/-31/12/2005;
- € 39.302,28 per adeguamento dell'indennità di carica spettante al Presidente dal 1°/1/2006;

La somma totale di tali oneri ammonta ad € 121.250,49.

| Organi/Esercizio finanziario | 2005           | 2006           |
|------------------------------|----------------|----------------|
| Presidente                   | 182.748        | 282.549        |
| Comitato                     | 13.712         | 12.271         |
| Collegio revisori dei conti  | 30.568         | 27.755         |
| <b>Totale</b>                | <b>227.028</b> | <b>322.575</b> |

## 2.2 Personale

### 2.2.1 Pianta organica

Con delibera n. 12 del 29 marzo 2003 il Comitato portuale ha modificato la pianta organica della Segreteria tecnico-operativa, deliberata in data 13 settembre 1996, prevedendo un contingente di 26 unità, oltre al Segretario Generale.

Con delibera n. 28 del 30 novembre 2005 il Comitato portuale ha deliberato l'assestamento della pianta organica della Segreteria tecnico-operativa, approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 15 dicembre 2005.

La summenzionata pianta organica prevedeva complessivamente n. 26 posizioni, pertanto restavano fuori pianta in posizione di esubero ex art. 23 della legge 84/1994, n. 2 dipendenti, con qualifica di operaio, adibiti alle attività di gestione della Stazione Marittima Passeggeri.

Con delibera n. 3 del 7 marzo 2007 è stata adottata la nuova pianta organica, approvata dal Ministero vigilante il 21 marzo 2007. Tale pianta organica prevede 2 dirigenti, 6 quadri e 18 impiegati per un totale di 26 unità oltre al Segretario generale.

Nel prospetto che segue sono riportati i dati relativi alla composizione della pianta organica ed al personale in servizio al 31 dicembre degli anni 2005 e 2006.

| Qualifiche/livelli            | Pianta organica | Personale al<br>31.12.2005 | Personale al<br>31.12.2006 |
|-------------------------------|-----------------|----------------------------|----------------------------|
| Dirigenti                     | 2               | 2                          | 2                          |
| Quadri                        | 6               | 5                          | 6                          |
| Livelli                       | 18              | 15 *                       | 15 *                       |
| Esuberi (ex art. 23 L. 84/94) | 0               | 2                          | 2                          |
| <b>Totali</b>                 | <b>26</b>       | <b>24</b>                  | <b>25</b>                  |

\* Di cui 1 con contratto a tempo determinato.

### 2.2.2 Il Segretariato generale

L'incarico di Segretario generale, conferito con la delibera del Comitato portuale n. 5 in data 22 marzo 2005, è stato rinnovato con delibera n. 20 dello stesso organo in data 19 ottobre 2007.

Il trattamento economico e normativo è quello stabilito dalla contrattazione collettiva nazionale di lavoro della categoria, e precisamente dal CCNL dei Dirigenti di Aziende Industriali del 23 maggio 2000 e successive modificazioni, applicato al personale Dirigente dell'Autorità portuale di Ancona a termini della deliberazione del Comitato portuale n. 50 del 2 dicembre 2003.

Il compenso annuo lordo del Segretario generale relativo all'anno 2006 è pari ad € 132.600,00 suddiviso per 14 mensilità; per il 2009 il compenso ammonta ad € 140.250,00 suddiviso per 14 mensilità.

### 2.2.3 Costo del personale

Nel prospetto che segue sono riportati gli importi della spesa impegnata nell'esercizio 2006 e quello accantonato per il T.F.R. per il personale, compreso il Segretario generale, posti a confronto con quelli del 2005.

|                                                  | 2005             | 2006             |
|--------------------------------------------------|------------------|------------------|
| Emolumenti fissi al personale dipendente         | 865.439          | 911.308          |
| Emolumenti variabili al personale dipendente     | 159.498          | 153.644          |
| Emolumenti al personale non dipendente dall'Ente |                  | 5.020            |
| Indennità e rimborsi spese per missioni          | 5.837            | 7.830            |
| Altri oneri per il personale                     | 24.817           | 27.253           |
| Organizzazione di corsi                          | 7.546            | 10.576           |
| Oneri previdenziali ed assistenziali             | 284.899          | 332.764          |
| <b>Totale spesa impegnata</b>                    | <b>1.350.036</b> | <b>1.448.395</b> |
| Accantonamento per il T.F.R. (Conto economico)   | 77.497           | 80.743           |
| <b>Costo totale</b>                              | <b>1.427.533</b> | <b>1.529.138</b> |

Nel prospetto che segue sono riportati i valori del costo medio unitario del personale per l'esercizio 2006, raffrontati con quelli del 2005.

| 2005          |                 |                | 2006          |                 |                |
|---------------|-----------------|----------------|---------------|-----------------|----------------|
| Costo globale | Unità personale | Costo unitario | Costo globale | Unità personale | Costo unitario |
| 1.427.533     | 25              | 57.101         | 1.529.138     | 26              | 58.813         |