

Le risorse per il finanziamento della portualità'

Attualmente risultano destinate alla portualità le risorse individuate dall'articolo 13 del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, e quelle individuate dall'articolo 1, commi 153 e 236, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015).

L'articolo 13, comma 1, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, ha individuato quote annuali di contributi da revocare e da far affluire al Fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.

Dedotte le risorse da destinare, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a interventi individuati dallo stesso articolo 13 (progetti cantierabili relativi a opere di connessione indispensabili per lo svolgimento dell'Expo 2015, opere per l'accessibilità ferroviaria Malpensa, linea M4 della metropolitana di Milano), le disponibilità residue devono essere destinate, come previsto dal successivo comma 4 del predetto articolo 13, alla "realizzazione di 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", con la precisazione che "nella fase iniziale" i finanziamenti devono "favorire i traffici con i Paesi dell'Unione Europea". La norma ha inoltre previsto che tale destinazione debba essere sottoposta al CIPE entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e sentite le Regioni interessate.

Lo stesso comma 4 ha inoltre previsto che debbano essere destinati alla finalità sopra citata ("realizzazione di 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, nella fase iniziale per favorire i traffici con i Paesi dell'Unione Europea") anche i fondi statali di cui all'articolo 1, comma 994, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 ^[1], trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, anche mediante operazioni finanziarie di mutuo con oneri di ammortamento a carico dello Stato, a fronte dei quali, trascorsi almeno due anni dal trasferimento o dall'assegnazione, non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori, fatti salvi gli effetti dei bandi pubblicati prima della data di entrata in vigore del presente decreto.

Le risorse da revocare sono individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, nel limite di 200 milioni di euro per l'anno 2014, ad un apposito Fondo, istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tali risorse, per le quali deve essere adottato il citato decreto di individuazione, sono state quantificate nell'importo complessivo di 14 milioni di euro; derivando, però, da contributi annui per il periodo 2007-2021, il citato decreto ne dovrebbe indicare le varie annualità di provenienza.

Il successivo comma 6 del citato articolo 13 ha inoltre previsto, a decorrere dall'anno 2014, l'assegnazione di una quota di 23 milioni di euro delle risorse di cui all'articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ^[2], per la "realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della

^[1] Articolo 1, comma 994, della legge 27 dicembre 2006, n. 296: È autorizzato un contributo di 15 milioni di euro annui per quindici anni a decorrere dall'anno 2007, a valere sulle risorse per la realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, quale contributo per i mutui contratti nell'anno 2007 per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali che risultino immediatamente cantierabili.

^[2] Articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e s.m.i.: Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla

competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali” previsti al precedente comma 4.

Nell’ambito delle predette risorse, la norma ha peraltro previsto riduzioni delle disponibilità (3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 e 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020) per ottemperare alla previsione dell’articolo 8, comma 13, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179^[3].

La successiva legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015) ha modificato o integrato le risorse utilizzabili e ha individuato 2 tipologie di interventi finanziabili:

- per la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali (da intendersi come accessi via mare o via terra), l’articolo 1, comma 153, ha autorizzato la spesa di 100 milioni di euro per ognuno degli anni 2017, 2018 e 2019, da ripartire con delibera del CIPE previa verifica dell’attuazione del succitato articolo 13, comma 4, del decreto legge n. 145/2013;
- per il miglioramento della competitività dei porti italiani e l'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali (senza più prevedere che nella fase iniziale gli interventi favoriscano i traffici con i Paesi dell’Unione Europea), l’articolo 1, comma 236, ha previsto che il CIPE assegni:
 - le risorse di cui al comma 6 del citato articolo 13 del decreto-legge n. 145/2013, ora individuate nel minor importo di 20 milioni di euro annui per gli anni dal 2015 al 2024 (disponibilità complessiva prevista dall’articolo 13, comma 6, al netto dei tagli 222 milioni di euro);
 - l’importo di 39 milioni di euro quale disponibilità residua derivante dalle revoche disposte dall'articolo 13, comma 1, del citato decreto-legge n. 145/2013.

La stessa legge di stabilità 2015 ha altresì previsto, in tabella E, il rifinanziamento della “realizzazione piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia”, intervento cui erano state inizialmente assegnate risorse dall’articolo 1, comma 186, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (Legge di stabilità 2013)^[4]. Le risorse ora destinate al suddetto intervento riguardano le annualità 2016, 2017 e 2018.

In sintesi, le risorse statali disponibili per il sistema portuale a legislazione vigente risultano le seguenti:

(importi in milioni di euro)

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	totale
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--------

manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto nel limite di 70 milioni di euro annui.

[3] Articolo 8, comma 13, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179: Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e dell'economia e delle finanze, da adottarsi, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità per la trasmissione elettronica dei dati di cui ai formulari FAL con l'implementazione dell'interfaccia unica costituita dal sistema PMIS, assicurando l'interoperabilità dei dati immessi nel sistema PMIS con il Safe Sea Net e con il Sistema informativo delle dogane, per quanto riguarda gli aspetti di competenza doganale, e la piena accessibilità delle informazioni alle altre autorità competenti, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, e successive modificazioni, oltre che agli Stati membri dell'Unione europea. L'interoperatività va altresì assicurata rispetto alle piattaforme realizzate dalle autorità portuali per il miglior espletamento delle funzioni di indirizzo e coordinamento dei nodi logistici che alle stesse fanno capo. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

[4] Articolo 1, comma 186, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (Legge di stabilità 2013): Al fine di consentire il finanziamento delle attività finalizzate alla realizzazione di una piattaforma d'altura davanti al porto di Venezia è autorizzato il trasferimento all'Autorità portuale di Venezia di 5 milioni di euro per l'anno 2013 e di 95 milioni di euro per l'anno 2015 (L'autorizzazione di spesa per l'annualità 2015 è stata poi ridotta di 94,8 milioni di euro dal comma 4, lettera d), del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, per consentire l'incremento delle risorse del Fondo di cui all'articolo 18, comma 1, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69).

