



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

Servizio IV: Attività produttive e Infrastrutture
Cod. sito: 4.13/2015/23

Presidenza del Consiglio dei Ministri
CSR 0005258 P-4.23.2.13
del 03/12/2015



12848007

Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- Gabinetto
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it
- Ufficio legislativo
ufficio.legislativo@pec.mit.gov.it
- Direzione generale per la vigilanza sulle
Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il
trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
dg.tm@pec.mit.gov.it
ROMA

Al Ministero dell'economia e delle finanze
- Gabinetto
ufficiodigabinetto@pec.mef.gov.it
- Ufficio legislativo
legislativo.economia@pec.mef.gov.it
- Dipartimento RGS
rgs.ragionieregenerale.coordinaamento@pec.mef.gov.it
ROMA

Al Presidente della Conferenza dei Presidenti
delle Regioni e delle Province autonome
c/o CINSEDO
conferenza@pec.regioni.it
ROMA

Ai Presidenti delle Regioni e delle
Province autonome di Trento e Bolzano
LORO SEDI
(CSR pec lista 3)

Alla Regione Campania
Capofila per materia
cap.gab@pec.regione.campania.it
ufficio.roma@pec.regione.campania.it
NAPOLI

Oggetto: Schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il
Ministro dell'economia e delle finanze, di riparto del Fondo per il finanziamento degli interventi di
adeguamento dei porti, istituito ai sensi dell'articolo 18-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, ai fini dell'acquisizione del
parere previsto dall'articolo 18-bis, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, lo schema di
decreto interministeriale indicato in oggetto, unitamente alla Relazione illustrativa (All.1 e 2).



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E DI BOLZANO

Si comunica che per l'esame del provvedimento è indetta una riunione tecnica per il giorno 15 dicembre 2015 alle ore 12,30, sala -1 A, via della Stamperia, 8 Roma.

Si chiede alle Regioni di voler trasmettere le proprie eventuali osservazioni in tempo utile per la proficua discussione in sede tecnica.

Tutta la documentazione è disponibile sul sito www.statoregioni.it

Il Direttore
Cons. Antonio Naddeo



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

DI CONCERTO CON

Il Ministro dell'Economia e delle Finanze

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante "Riordino della legislazione in materia portuale";

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, che all'articolo 128 reca disposizioni in materia di programmazione delle opere pubbliche;

VISTA la legge 23 dicembre 2014, n. 190, concernente "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" (legge di stabilità 2015);

VISTA la legge 23 dicembre 2014, n. 191, concernente "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015 - 2017;

VISTO l'articolo 14 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 che, nell'inserire nella legge n. 84 del 1994 un nuovo articolo 18-bis, 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, istituisce un Fondo destinato al 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, aumentato a 90 milioni di euro annui dall'articolo 22, comma 3, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, con contestuale estensione della finalizzazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione ed alla riqualificazione degli ambiti portuali;

CONSIDERATO che le risorse di che trattasi risultano appostate nello stato di previsione della spesa del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sul capitolo di bilancio n.7264;

VISTO l'articolo 13, comma 6, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n.9, con il quale si prevede che una parte delle suddette risorse, pari, per l'anno 2014, a 23 milioni di euro, sia assegnata alla realizzazione di interventi di immediata cantierabilità

finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei porti;

CONSIDERATO che il predetto comma 6 prevede, altresì, che nell'ambito delle suddette risorse, una quota pari a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 nonché pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020, è destinata, al fine di ottemperare alla previsione di cui all'articolo 8, comma 13, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, per far fronte alle spese connesse all'adeguamento e allo sviluppo del Sistema Informativo per la gestione portuale, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera t-undecies del decreto legislativo 19 agosto 2005, n.196;

CONSIDERATO che ai sensi del successivo comma 7 dell'articolo 13 all'assegnazione delle suddette risorse, ad esclusione dei tre milioni da destinare alle spese connesse all'adeguamento e allo sviluppo del Sistema Informativo per la gestione portuale, provvederà il CIPE su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con le Regioni interessate ;

VISTO il decreto 23 giugno 2014, n.6/14, registrato alla Corte dei Conti in data 6 agosto 2014, al Reg 1, Fog. 3254, col quale, in attuazione del richiamato comma 6, si è provveduto a disporre a favore del Comando Generale delle Capitanerie di Porto l'assegnazione della quota-parte di risorse relative all'annualità 2014, pari ad euro 3 milioni;

CONSIDERATO che, secondo le previsioni del predetto articolo, entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifica l'ammontare dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nonché la quota da iscrivere nel Fondo;

CONSIDERATO altresì che le disposizioni citate prevedono che, sulla base della documentazione trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dalle Autorità portuali in relazione alla realizzazione delle infrastrutture portuali, il Fondo è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per suo tramite e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e dei piani regolatori portuali;

VISTA la nota Ministero dell'economia e delle finanze in data 2 febbraio 2015, n. 391/2015, con la quale, sulla base dei dati trasmessi al predetto Ministero dalla competente Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, si comunica che l'imposta sul valore aggiunto riscossa nell'anno 2013 è complessivamente determinata in euro 12.377.618.668,79, suddivisa tra le varie Autorità portuali nei termini di cui all'Allegato n.1 al presente provvedimento, di cui costituisce parte integrante, e che applicando la misura dell'uno per cento prevista dalla norma si perviene ad un

importo di 123.776.186,68 dal quale deriva la quota da iscrivere al Fondo in argomento in misura pari alla misura massima fissata dalla norma di euro 90 milioni;

RITENUTO di dover provvedere alla ripartizione del Fondo con riferimento alla quota concernente l'anno 2014, assicurando a ciascuna Autorità portuale l'ottanta per cento della quota relativa all'imposta sul valore aggiunto dovuta all'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il suo tramite, proporzionalmente rapportato all'importo insuperabile di euro 90 milioni, determinato, per tale anno, quale dotazione del Fondo stesso;—

→ | CONSIDERATO che a detto importo deve essere comunque detratta la somma di 23 milioni di euro ex articolo 13, comma 6, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n.9 e che, conseguentemente, la somma effettivamente da ripartire tra le Autorità portuali viene rideterminata in euro 67 milioni, di cui l'ottanta per cento, da ripartire con il criterio della proporzionalità all'imposta sul valore aggiunto prodotta, ammonta ad euro 53,6 milioni;

CHE alla ripartizione del restante venti per cento, pari a 13,4 milioni di euro, si provvede secondo finalità di carattere perequativo, in misura inversamente proporzionale all'entità dell'imposta sul valore aggiunto accertata in relazione a ciascun porto, tenendo nel debito conto i progetti rispondenti alle tipologie identificate dalle norme di riferimento ed alle priorità indicate dal presente provvedimento, previsti nei piani operativi triennali delle Autorità portuali e conformi alle previsioni dei rispettivi piani regolatori portuali, nel quadro delle linee strategiche della pianificazione comunitaria e nazionale;

RITENUTO che, ai fini della ripartizione della quota del venti per cento del Fondo, nel rispetto dell'anzidetta finalità perequativa, debbano essere anche individuati col presente decreto criteri atti a garantire la selettività degli interventi ed il rispetto degli indirizzi strategici in materia di portualità, attribuendo un più elevato grado di priorità e di preferenza alle iniziative infrastrutturali qualificate dalla legge n. 84 del 1994 come opere di grande infrastrutturazione, in quanto aventi una più incisiva rilevanza strategica, ed a quelle dotate della connotazione dell'immediata cantierabilità, in relazione alla circostanza di aver ottenuto l'approvazione in linea tecnico-economica, di essere in regola con le vigenti disposizioni di carattere ambientale e di non essere soggette ad ulteriori vincoli che possano impedire l'avvio dei lavori, con l'obiettivo di rendere più immediato l'impatto economico della loro realizzazione;

RITENUTO pertanto che comprovate esigenze di carattere perequativo, in armonia, e nel rispetto delle previsioni dei relativi piani operativi triennali e piani regolatori portuali e nel quadro delle linee strategiche della pianificazione comunitaria e nazionale, motivino una particolare attenzione per i porti cui afferiscono le più basse percentuali di imposta sul valore aggiunto, attribuendo in ogni caso priorità alla realizzazione delle opere e degli interventi di grande infrastrutturazione ivi programmati o connotati da elementi di immediata cantierabilità o comunque rientranti nelle tipologie individuate dalle disposizioni normative di riferimento, con la conseguenza che, determinate in prima istanza le

quote del Fondo, proporzionalmente definite sulla dotazione a tal fine disponibile, riferibili all'ottanta per cento dell'imposta sul valore aggiunto generata dai porti inclusi nelle circoscrizioni delle Autorità portuali, come riportate nell'Allegato 2, le restanti disponibilità del fondo vanno attribuite ai porti di Ancona, Marina di Carrara, Olbia-Golfo Aranci, e Piombino, secondo lo schema riportato nell'Allegato 3;

ACCERTATO altresì che dalla documentazione pervenuta dalle altre Autorità portuali è emerso che i rispettivi interventi presentati hanno un minor grado di rispondenza alle disposizioni normative di riferimento ed ai criteri di perequazione e di priorità indicati nel presente decreto;

VISTA la proposta di riparto del Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti del Direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne inoltrata con nota n. 17-INF/Porti/3509 del 2 aprile 2015;

VISTA la nota dell'Ufficio di Gabinetto del Ministero dell'economia e delle finanze n. 12267 del 12 giugno 2015 che in merito alla proposta di riparto rappresenta di non avere osservazioni ostative da formulare;

SENTITA la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano nella seduta del.....

DECRETA

ARTICOLO UNICO

1. L'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite del sistema portuale italiano ammonta, per l'anno 2013, a complessivi euro 12.377.618.668,79, riferita agli importi generati da ciascuna realtà portuale secondo la suddivisione riportata nell'Allegato 1 al presente provvedimento, di cui costituisce parte integrante.

2. Per l'anno 2014 la dotazione del Fondo di cui all'articolo 18-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, introdotto dall'articolo 14 del decreto-legge 22 giugno 2012, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, calcolata in percentuale dell'uno per cento dell'ammontare totale, è determinata in complessivi novanta milioni di euro, nel rispetto del limite massimo previsto dal comma 1 del menzionato articolo 18-*bis*, come modificato dall'articolo 22, comma 3, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98.

3. Per tutto quanto precisato in premessa, l'importo del Fondo, determinato dal comma 2 del presente decreto, cui deve essere sottratta la somma di euro ventitre milioni, in forza dell'art. 13, comma 6 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n.9, e quindi rideterminato in euro 67 milioni, è ripartito, per la quota-parte dell'ottanta per cento,

pari a complessivi 53,6 milioni di euro, tra tutte le Autorità portuali, per la realizzazione delle opere infrastrutturali di cui ai rispettivi piani operativi triennali, secondo gli importi di cui all'Allegato 2 al presente provvedimento, che ne costituisce parte integrante.

4. Il restante importo, pari a complessivi 13,4 milioni di euro, è ripartito, in conformità delle pertinenti esigenze perequative come specificate in premessa, tra le Autorità portuali che ne hanno fatto richiesta, dando peraltro priorità alle rispettive iniziative infrastrutturali aventi carattere di immediata cantierabilità o comunque rientranti nelle tipologie di interventi identificate dalla normativa di riferimento. A tal fine si considerano coerenti con le suddette esigenze ed immediatamente cantierabili gli interventi che rispondono ai seguenti requisiti:

- a) l'intervento deve preferibilmente rivestire il carattere di opera di grande infrastrutturazione portuale come definita dall'articolo 5, comma 9, della legge 28 gennaio 1994, n.84 ovvero essere attinente ai collegamenti stradali e ferroviari nei porti od alla messa in sicurezza, manutenzione e riqualificazione degli ambiti portuali;
- b) il relativo progetto deve aver ottenuto l'approvazione in linea tecnico-economica ed essere conforme al vigente piano regolatore portuale;
- c) il progetto medesimo deve essere in regola con le vigenti disposizioni in materia di valutazione d'impatto ambientale e non deve essere soggetto ad ulteriori vincoli che siano suscettibili di impedire l'immediato avvio dei lavori;
- d) il progetto deve rispondere ad esigenze aventi rilevanza nell'ambito degli indirizzi strategici in materia di portualità.

5. In esito alla disamina delle richieste pervenute, effettuata alla luce dei criteri di cui al comma 4 e secondo le modalità perequative enunciate in premessa, l'importo indicato al medesimo comma è ripartito tra le Autorità portuali di Ancona, Olbia-Golfo Aranci, Marina di Carrara e Piombino, in relazione agli importi ed alle opere di cui all'Allegato 3 al presente provvedimento, che parimenti ne costituisce parte integrante.

Il presente provvedimento è inviato alla Corte dei Conti per la registrazione.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E
DELLE FINANZE

ALLEGATO 1

IVA COMPLESSIVA DOVUTA SU IMPORTAZIONE MERCI NEI PORTI

AUTORITA' PORTUALE	IVA PRODOTTA	PERCENTUALE SUL TOTALE IVA PRODOTTA
ANCONA	337.456.052,48	2,72634
AUGUSTA	1.927.521.295,10	15,57263
BARI	66.281.846,57	0,53550
BRINDISI	169.606.662,51	1,37027
CAGLIARI	15.900.727,45	0,12846
CATANIA	25.956.238,48	0,20970
CIVITAVECCHIA	494.098.456,14	3,99187
GENOVA	2.933.086.334,94	23,69669
GIOIA TAURO	39.201.332,65	0,31671
LA SPEZIA	745.517.051,55	6,02311
LIVORNO	1.133.048.194,69	9,15401
MANFREDONIA	2.112.136,82	0,01706
MARINA DI CARRARA	5.555.940,42	0,04489
MESSINA	958.375.201,75	7,74281
NAPOLI	578.956.991,26	4,67745
OLBIA E G. ARANCI	64.314,50	0,00052
PALERMO	12.105.015,55	0,09780
PIOMBINO	1.118.217,54	0,00903
RAVENNA	331.792.987,01	2,68059
SALERNO	80.657.365,32	0,65164
SAVONA	968.510.310,42	7,82469
TARANTO	406.392.508,05	3,28329
TRIESTE	153.711.458,56	1,24185
VENEZIA	990.592.029,03	8,00309
TOTALI	12.377.618.668,79	100,00000

2

ALLEGATO 2

RIPARTIZIONE DELL'80% DELLA DOTAZIONE 2014 DEL FONDO
(53,6 MILIONI SU DOTAZIONE DI 67 MILIONI DI EURO)

AUTORITA' PORTUALE	IMPORTO PROPORZIONALE SPETTANTE	PERCENTUALE SULLA DOTAZIONE COMPLESSIVA DISPONIBILE
ANCONA	1.461.318,60	2,72634
AUGUSTA	8.346.932,01	15,57263
BARI	287.026,69	0,53550
BRINDISI	734.464,14	1,37027
CAGLIARI	68.856,46	0,12846
CATANIA	112.400,81	0,20970
CIVITAVECCHIA	2.139.642,36	3,99187
GENOVA	12.701.427,61	23,69669
GIOIA TAURO	169.757,32	0,31671
LA SPEZIA	3.228.384,64	6,02311
LIVORNO	4.906.548,25	9,15401
MANFREDONIA	9.146,39	0,01706
MARINA DI CARRARA	24.059,43	0,04489
MESSINA	4.150.144,89	7,74281
NAPOLI	2.507.113,49	4,67745
OLBIA E G.ARANCI	278,51	0,00052
PALERMO	52.419,52	0,09780
PIOMBINO	4.842,33	0,00903
RAVENNA	1.436.795,28	2,68059
SALERNO	349.278,39	0,65164
SAVONA	4.194.033,93	7,82469
TARANTO	1.759.840,81	3,28329
TRIESTE	665.631,60	1,24185
VENEZIA	4.289.656,53	8,00309
TOTALI	53.600.000,00	100,00000

RIPARTIZIONE DELLA RESTANTE QUOTA DEL 20 %
DELLA DOTAZIONE DEL FONDO

(QUOTA PEREQUATIVA)

AUTORITA' PORTUALE	IMPORTO SPETTANTE	OPERE DA REALIZZARE
ANCONA	Euro 2.400.000,00	<i>"Realizzazione della nuova piattaforma logistica nell'area ferroviaria già scalo Marotti, Il stralcio"</i>
MARINA DI CARRARA	Euro 6.000.000,00	<i>"Interfaccia porto-Città - ambito 1"</i>
OLBIA GOLFO ARANCI	Euro 1.000.000,00	<i>"Lavori di realizzazione della rete idrica antincendio del porto"</i>
PIOMBINO	Euro 4.000.000,00	<i>"Nuova strada di ingresso al porto di Piombino (stralcio SS398 dello svincolo Terre Rosse)"</i>

13, 4

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

PER LA CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E DI BOLZANO SULLO SCHEMA DI DECRETO INTERMINISTERIALE DI RIPARTO DEL FONDO DI CUI ALL'ARTICOLO 18-BIS DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84

L'articolo 14 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, ha provveduto ad inserire nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 un nuovo articolo 18-*bis*, con la finalità di agevolare la realizzazione delle opere previste nei piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali delle Autorità portuali e di promuovere il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, istituendo a tale scopo un apposito Fondo, alimentato su base annua, in misura pari all'uno 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. L'articolo 22, comma 3, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, ha successivamente incrementato detto limite a 90 milioni annui, estendendo contestualmente la finalizzazione delle risorse agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione ed alla riqualificazione degli ambiti portuali.

Da ultimo, l'articolo 13, comma 6, del decreto-legge 23/12/2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21/02/2014, n. 9, ha previsto che una parte delle suddette risorse, pari, per l'anno 2014, a 23 milioni di euro, sia assegnata alla realizzazione di interventi di immediata cantierabilità finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei porti, e far fronte alle spese connesse all'adeguamento e allo sviluppo del Sistema Informativo per la gestione portuale, in attuazione della Direttiva 2002/59/CE.

Di conseguenza, la somma effettivamente da ripartire per le finalità indicate dall'articolo 18-*bis* della legge n. 84 del 1994, con il meccanismo di ripartizione previsto dalla norma stesa, è ridotta a complessivi 67 milioni di euro.

In base alle previsioni del predetto articolo, entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze è tenuto a quantificare l'ammontare dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nonché la quota da iscrivere nel Fondo. Le disposizioni di legge in esame prevedono inoltre

che, sulla base della documentazione trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dalle Autorità portuali in relazione alla realizzazione delle rispettive infrastrutture portuali, il Fondo in parola debba essere ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per suo tramite e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e dei piani regolatori portuali.

L'ammontare dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, secondo quanto comunicato dal Ministero dell'economia e delle finanze sulla base dei dati trasmessi al predetto Ministero dalla competente Agenzia delle Dogane e dei Monopoli con nota n. 78920, del 15 dicembre 2014, è stato complessivamente quantificato per l'anno 2013 in euro 12.377.618.668,79, suddiviso tra le varie Autorità portuali secondo lo schema allegato alla citata nota n. 78920/2014.

Per quanto attiene al meccanismo di riparto adottato nel decreto in esame, va evidenziato che, analogamente ai contenuti del decreto interministeriale n. 54 del 20 febbraio 2014 di ripartizione dell'annualità 2013, debitamente vistato dal competente Ufficio centrale di bilancio e registrato alla Corte dei conti, la quota-parte dell'ottanta per cento del Fondo viene ripartita in base ad un meccanismo puramente matematico, privo di elementi di discrezionalità, in quanto, una volta stabilita, secondo i dati forniti dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, tramite il Ministero dell'economia e delle finanze, la percentuale di IVA rilevata con riferimento ai porti di ciascuna Autorità portuale, l'ammontare del Fondo (53,6 milioni di euro) è suddiviso tra le varie Autorità portuali applicando la medesima percentuale ed ottenendo così un riparto proporzionalmente rapportato all'importo stabilito dalla Legge.

La restante quota del venti per cento, pari ad euro 13,4 milioni, conformemente al dettato legislativo, deve essere ripartita secondo finalità di carattere perequativo. È evidente che la perequazione va riferita al contesto di riferimento, per cui non può che intendersi correlata alle esigenze infrastrutturali delle Autorità portuali che abbiano "generato" meno IVA con le proprie attività e che, conseguentemente, abbiano ottenuto minori risorse a valere sulla quota-parte dell'ottanta per cento del Fondo. Per tali motivi, chiaramente espressi nell'ambito del provvedimento, insieme

a tutti gli altri elementi di valutazione assunti quali criteri per la selezione dei progetti da finanziare, gli interventi selezionati sono stati esaminati muovendo dal principio di ripartire le risorse in misura inversamente proporzionale all'entità dell'imposta sul valore aggiunto accertata in relazione a ciascuna realtà portuale, ma tenendo altresì conto delle finalità espressamente indicate dalla normativa di riferimento, nonché dei criteri che devono presiedere ad una efficace e corretta finalizzazione delle risorse: in tal senso, la selezione è stata effettuata valutando i progetti segnalati dalle Autorità portuali che hanno registrato importi di IVA "prodotta" (e percepita mediante assegnazione dell'ottanta per cento del Fondo) meno rilevanti, in relazione ai quali è stata data rilevanza altresì, sullo sfondo, al rispetto degli indirizzi strategici in materia di portualità ed ovviamente, alla previsione degli interventi nei Piani Operativi Triennali e nei Piani Regolatori Portuali, e, nel dettaglio, alle caratteristiche di immediata cantierabilità dei progetti stessi, con preferenza per le opere di grande infrastrutturazione portuale come definite dalla legge, ovvero per le opere comunque rientranti nelle tipologie individuate dalle norme di legge di riferimento e nel decreto stesso, che – è utile evidenziarlo – si sostanziano nel *«potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e nella messa in sicurezza, manutenzione e riqualificazione strutturale degli ambiti portuali»*, il tutto nel contesto di un importo complessivamente alquanto modesto.

I progetti presentati dalle Autorità portuali di Ancona, Olbia Golfo Aranci, Marina di Carrara e Piombino, risultano rispondere, comparativamente, in maggior misura a tali connotazioni, soprattutto per essere intesi a realizzare opere strategiche, caratterizzate dall'accertata immediata cantierabilità, degli interventi connesse alla sicurezza e riqualificazione strutturale di componenti della dotazione infrastrutturale del porto. Nel dettaglio:

Ancona = Il porto rientra tra quelli con un gettito medio d'IVA prodotto e, pertanto, gli interventi possono assumere carattere di priorità nella valutazione di ripartizione della quota del 20% del Fondo, essendo poco significativo l'importo che all'Autorità portuale di Ancona viene ad essere attribuito a valere sulla quota dell'80% del Fondo (1,46 M/euro). In particolare si ritiene che l'intervento denominato *«Realizzazione della nuova piattaforma logistica nell'area ferroviaria già scalo Marotti, Il stralcio»*, di complessivi euro 3.660.000,00, possa soddisfare i requisiti richiesti dalla norma e dal decreto applicativo della stessa, attesa anche la valenza altamente strategica dell'iniziativa, e che, quindi, potrebbe essere ammesso al cofinanziamento a valere sulla quota del 20% del Fondo, nel limite di 2,4 milioni di euro, restando l'onere del completamento del finanziamento a carico dell'Autorità portuale.

Marina di Carrara = Il porto rientra fra quelli con un gettito di IVA molto basso, e, pertanto, gli interventi assumono carattere di priorità nella valutazione di ripartizione della quota del 20% del Fondo, essendo poco significativo l'importo che all'Autorità portuale di Marina di Carrara viene ad essere attribuito a valere sulla quota dell'80% del Fondo (0,02 M/euro). In particolare si ritiene che possa soddisfare i requisiti richiesti dalla norma e dal decreto applicativo della stessa l'intervento denominato: "*Interfaccia porto-città – ambito 1*" il cui primo lotto funzionale ammonta a 7,5 milioni di euro, che potrebbe, quindi, essere ammesso al cofinanziamento a valere sulla quota del 20% del Fondo, nel limite di 6,0 milioni di euro, restando l'onere del completamento del finanziamento a carico dell'Autorità portuale.

Olbia Golfo Aranci = Il porto rientra fra quelli con un gettito di IVA insignificante e, pertanto, gli interventi assumono carattere di priorità nella valutazione di ripartizione della quota del 20% del Fondo, essendo praticamente nullo l'importo che all'Autorità portuale di Olbia viene ad essere attribuito a valere sulla quota dell'80% del Fondo (0,0003 M/euro). In particolare si ritiene che l'intervento denominato "*Lavori di realizzazione della rete idrica antincendio del porto*" di complessivi euro 1.276.467, possa soddisfare i requisiti richiesti dalla norma e dal decreto applicativo della stessa, attesa la finalità cui assolve di messa in sicurezza dell'ambito portuale, e che, quindi, potrebbe essere ammesso al cofinanziamento a valere sulla quota del 20% del Fondo, nel limite di 1,0 milione di euro, restando l'onere del completamento del finanziamento a carico dell'Autorità portuale.

Piombino = Il porto rientra fra quelli con un gettito di IVA molto basso, e, pertanto, gli interventi assumono carattere di priorità nella valutazione di ripartizione della quota del 20% del Fondo, essendo non significativo l'importo che all'Autorità portuale di Piombino viene ad essere attribuito a valere sulla quota dell'80% del Fondo (0,004 M/euro). In particolare si ritiene che possa soddisfare i requisiti richiesti dalla norma e dal decreto applicativo della stessa l'intervento infrastrutturale denominato: "*Nuova strada di ingresso al porto di Piombino (stralcio SS398 dello svincolo Terre Rosse)*" di complessivi 16,5 milioni di euro, che potrebbe, quindi, essere ammesso al cofinanziamento a valere sulla quota del 20% del Fondo, nel limite di euro 4,0 milioni, essendo la restante parte già finanziata dall'Autorità portuale.

Per completezza, si sintetizzano, qui di seguito, anche le valutazioni relative agli altri interventi ad oggi segnalati dalle varie Autorità portuali:

Brindisi = Il porto rientra fra quelli con un gettito di IVA medio basso e, pertanto, gli interventi proposti possono assumono carattere di priorità nella valutazione di

ripartizione della quota del 20% del Fondo, essendo poco significativo l'importo che all'Autorità Portuale di Brindisi viene attribuito sulla quota dell'80% del Fondo (0,73 M/euro). Tuttavia detti interventi risultano comparativamente meno rispondenti ai criteri di selezione dati (due opere proposte presentano, nel complesso, costi di finanziamento troppo elevati rispetto alle disponibilità della quota-parte del 20% del Fondo, mentre, la terza, di minore importo, attiene ad interventi di riqualificazione del lungomare che non possono essere considerati prioritari alla luce dei criteri individuati dalla norma e dal decreto di applicazione della stessa) e non rivestono, sempre in termini comparativi, carattere di priorità nella ripartizione della quota del 20% del Fondo.

Livorno = Il porto rientra tra quelli con un elevato gettito d'IVA prodotto e, pertanto, le opere proposte non hanno titolo a partecipare alla ripartizione della quota del 20% del Fondo, essendo ben rilevante la somma che a detto porto viene ad essere attribuita a valere sulla quota dell'80% del Fondo stesso (4,9 M/euro). Inoltre, le opere proposte presentano, nel complesso, costi di finanziamento troppo elevati rispetto alle disponibilità della quota-parte del 20% del Fondo.

Messina = Il porto rientra tra quelli con un elevato gettito d'IVA prodotto e, pertanto, l'opera proposta non ha titolo a partecipare alla ripartizione della quota del 20% del Fondo, essendo ben rilevante la somma che a detto porto viene attribuita a valere sulla quota dell'80% del Fondo stesso (4,2 M/euro). Inoltre, l'opera proposta risulta già finanziata e in corso di esecuzione.

Ravenna = Il porto di Ravenna in relazione al gettito d'IVA prodotto è tale da non collocarlo tra quelli comparativamente aventi minor gettito del tributo, ricevendo dalla ripartizione dell'80% del Fondo (1,44 M/euro); il porto in questione, tra l'altro, risulta aver già beneficiato, nell'anno 2014, di finanziamenti a valere sulla quota del 20% del Fondo. Inoltre, le opere proposte presentano, nel complesso, costi di finanziamento troppo elevati rispetto alle disponibilità della quota-parte del 20% del Fondo.

Salerno = Il porto rientra tra quelli con un gettito medio-basso d'IVA prodotto e, pertanto, gli interventi assumono carattere di priorità nella valutazione di ripartizione della quota del 20% del Fondo, essendo poco significativo l'importo che all'Autorità portuale di Salerno viene attribuito a valere sulla quota dell'80% del Fondo (0,35 M/euro). Tuttavia, l'intervento proposto risulta, comunque, comparativamente meno rispondente ai criteri di selezione dati e, inoltre, il porto in questione risulta aver già beneficiato, nell'anno 2014, di finanziamenti a valere sulla quota del 20% del Fondo.

Savona = Il porto rientra tra quelli con un gettito elevato d'IVA prodotto e, pertanto, l'opera proposta non ha titolo a partecipare alla ripartizione della quota del 20% del Fondo, essendo ben rilevante la somma che a detto porto viene attribuita a valere sulla quota dell'80% del Fondo stesso (4,2 M/euro). Inoltre, l'opera proposta presenta, nel complesso, costi di finanziamento troppo elevati rispetto alle disponibilità della quota-parte del 20% del Fondo.

Taranto = La posizione del porto di Taranto in relazione al gettito d'IVA prodotto è tale da non collocarlo tra quelli comparativamente aventi minor gettito del tributo, di talché sembra sufficientemente rilevante, anche in relazione alle esigenze del porto, l'ammontare delle risorse che detto scalo riceverà dalla ripartizione dell'80% del Fondo (1,8 M/euro).

Trieste = Il porto rientra tra quelli con un gettito medio-basso d'IVA prodotto e, pertanto, gli interventi possono assumere carattere di priorità nella valutazione di ripartizione della quota del 20% del Fondo, essendo poco significativo l'importo che all'Autorità portuale di Trieste viene attribuito a valere sulla quota dell'80% del Fondo (0,67 M/euro). Tuttavia gli interventi proposti risultano, comunque, comparativamente meno rispondenti ai criteri di selezione dati, (una delle due opere proposte presenta, nel complesso, costi di finanziamento troppo elevati rispetto alle disponibilità della quota-parte del 20% del Fondo, mentre, l'altra, di minore importo, attiene ad interventi che non possono essere considerati prioritari alla luce dei criteri individuati dalla norma e dal decreto di applicazione delle stesse).
