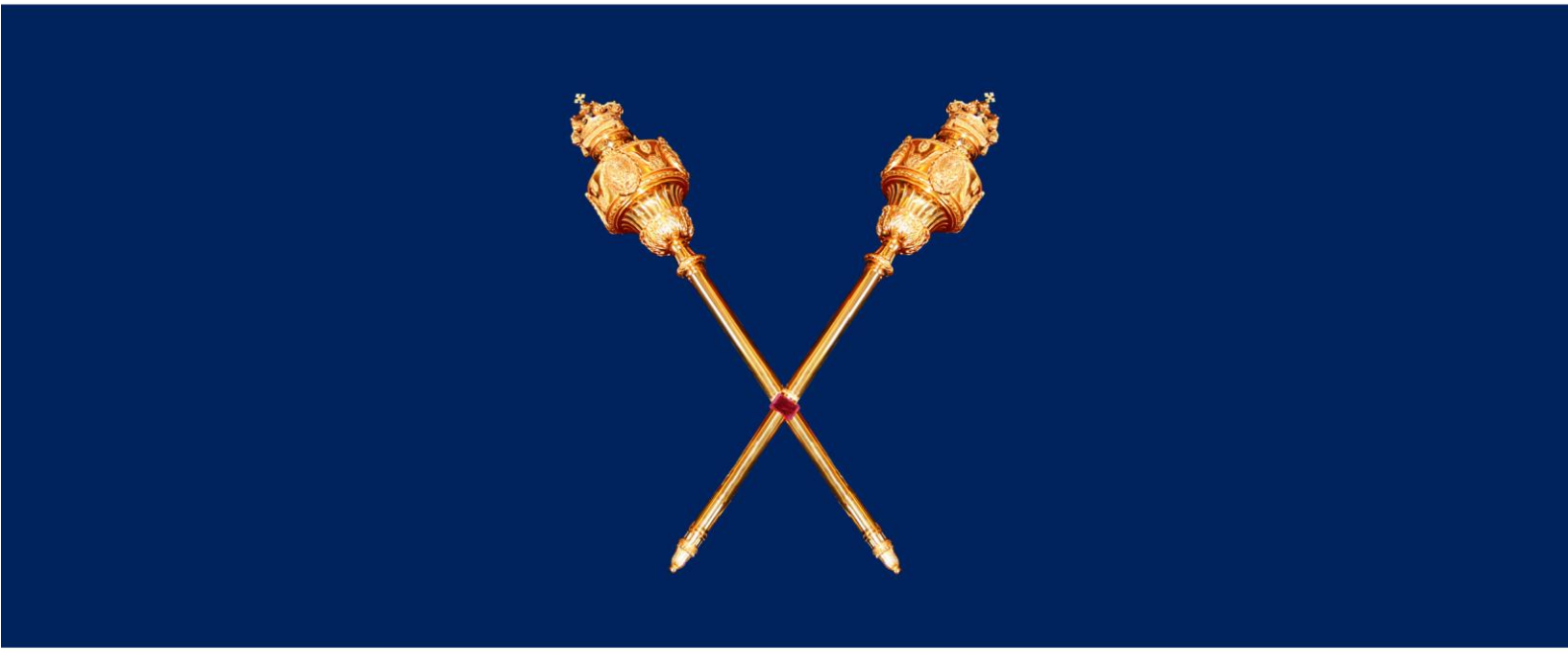
CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO-SETTENTRIONALE

2022

Determinazione del 4 luglio 2024, n. 107



CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO-SETTENTRIONALE

2022

Relatore: Consigliere Maria Laura Prislei

CORTE DEI CONTI

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati la

dott.ssa Alessandra Manetti

Determinazione n. 107/2024

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 4 luglio 2024,

visto l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

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

viste le leggi 21 marzo 1958, n. 259 e 14 gennaio 1994, n. 20;

visto l'art. 6, comma 9, della legge 28 gennaio 1994, n.84 e successive modifiche ed integrazioni, che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali (ora Autorità di sistema portuale) al controllo della Corte dei conti;

vista la determinazione n. 21 del 20 marzo 1998, con la quale questa Sezione ha deliberato che il controllo di competenza è da esercitare ai sensi degli artt. 2, 7 e 8 della citata legge n. 259 del 1958;

visto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mar Tirreno centro-settentrionale, comprensiva dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta;

visto il rendiconto generale dell'Autorità di sistema suddetta, relativo all'esercizio finanziario 2022, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Maria Laura Prislei 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'AdSP del Mar Tirreno centro-settentrionale per l'esercizio 2022;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano comunicare, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, alle dette Presidenze, il rendiconto generale - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce, quale parte integrante;

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 958, n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale dell'AdSP del Mar Tirreno centro-settentrionale per l'esercizio 2022**,** corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione, e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per il già menzionato esercizio.

RELATORE
Maria Laura Prislei
firmato digitalmente

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
firmato digitalmente

DIRIGENTE
Fabio Marani
firmato digitalmente
depositato in segreteria

INDICE

PREMESSA 1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO 2
1.1 Inquadramento normativo 2
1.2 Interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza 5
1.3 Situazione gestionale 10
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO 12
3. PERSONALE 15
3.1 Assetto organizzativo 15
3.2 Pianta organica e consistenza del personale 16
3.3 Costo del personale 19
3.4 Incarichi di studio e consulenza 25
3.5 Anticorruzione e trasparenza – valutazione della *performance* amministrativa 26
4. CONTENZIOSO 28
5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE 32
5.1 Piano regolatore portuale 33
5.2 Piano operativo triennale (Pot) 35
5.3 Programma triennale delle opere (Pto) 35
6. ATTIVITÀ 36
6.1 Attività promozionale 36
6.2 Attività negoziale 36
6.3 Servizi di interesse generale 38
6.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione 41
6.5 Attività autorizzatoria di operazioni e servizi portuali e di gestione del demanio marittimo 43
6.6 Traffico portuale 47
6.6.1 Traffico merci 47
6.6.2 Traffico passeggeri 49
7. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE 50
7.1 Il rendiconto generale 2022 50
7.2 Dati significativi della gestione 50
7.3 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate 51
7.4 Situazione amministrativa e andamento dei residui 59
7.5 Il conto economico 64
7.6 Lo stato patrimoniale 67
7.7 Partecipazioni societarie 72
8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 75

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Finanziamenti PNRR-PNC + altre fonti finanziarie 6
Tabella 2 – Interventi finanziati con fondi PNRR-PNC +altre fonti finanziarie 7
Tabella 3 - Compensi e rimborsi spese agli organi 14
Tabella 4 - Pianta organica 18
Tabella 5 - Civitavecchia – n. dipendenti in servizio 18
Tabella 6 - Fiumicino - n. dipendenti in servizio 18
Tabella 7 - Gaeta - n. dipendenti in servizio 18
Tabella 8 - Disaggregazione spesa per il personale 19
Tabella 9 – Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2021 (in euro) 20
Tabella 10 – Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2022 (in euro) 20
Tabella 11 – Premi corrisposti nel 2022 e raffronto con l'esercizio precedente 21
Tabella 12 – Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia 37
Tabella 13 - Opere infrastrutturali 42
Tabella 14 - Entrate per canoni 47
Tabella 15 - Traffico merci disaggregato per i tre porti (in tonnellate e in TEU) 48
Tabella 16 - Incidenza percentuale di ciascuna tipologia di merci sul totale 49
Tabella 17 - Traffico passeggeri 49
Tabella 18 - Risultati della gestione 51
Tabella 19 - Rendiconto finanziario (dati aggregati) 52
Tabella 20 - Rendiconto gestionale 53
Tabella 21 - Spesa società di interesse generale (SIEG) e la Port Authority Security (PAS). 58
Tabella 22 - Situazione amministrativa 60
Tabella 23 - Disaggregazione dei residui 62
Tabella 24 – Conto economico 64
Tabella 25 - Ricavi per prestazioni di servizi 65
Tabella 26 - Stato patrimoniale 68
Tabella 27 – Fondo rischi ed oneri 71
Tabella 28 - Partecipazioni societarie 72

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2022 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2021, è stato approvato con determinazione n. 45 del 13 aprile 2023 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n.77.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1 Inquadramento normativo

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 è intervenuto sulla previgente legislazione portuale, modificando gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani con l'istituzione delle Autorità di sistema portuale, di seguito AdSP, in nuovi enti pubblici non economici destinati a sostituire le Autorità portuali preesistenti, anch'essi dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

In tale contesto normativo si colloca la nascita dell'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno centro-settentrionale comprendente i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, succeduta all'Autorità portuale di Civitavecchia.

Le funzioni ed i compiti di detta Autorità di sistema portuale sono ricavabili dalle disposizioni che attengono all'operatività dei porti. Il quadro normativo di riferimento ha già formato oggetto di dettagliata esposizione nei precedenti referti ai quali si fa qui rinvio.

In via generale va detto che le AdSP hanno il compito di indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali. Svolgono la manutenzione delle parti comuni e dei fondali, sorvegliano la fornitura dei servizi di interesse generale, amministrano in via esclusiva le aree e i beni demaniali, pianificano lo sviluppo del territorio portuale. Inoltre, coordinano le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell'ambito portuale e promuovono forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Nelle relazioni per gli esercizi 2020 e 2021, in particolare, sono state citate le molteplici misure di sostegno al settore portuale, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da "Covid-19,". Giova qui rammentare che le norme emergenziali e segnatamente l'art. 199, c. 3, del d.l. n. 34 del 2020 sono intervenute anche sul delicato terreno delle proroghe dei rapporti autorizzatori e concessori già scaduti all'atto della dichiarazione dello stato di emergenza pandemica e ancora in corso nel maggio del 2020, alla data di emanazione del decreto legge, postergandone la durata ex lege per 12 mesi. Per effetto dell'art. 5, c. 3 bis, del d.l. 21 ottobre 2021, n. 146, convertito dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, le proroghe in argomento sono state elevate a 24 mesi, sia pure con salvaguardia degli esiti di eventuali gare già bandite. L'applicazione di siffatte disposizioni evidentemente influisce sull'ordinaria sequenza di scadenze e rinnovi delle concessioni in argomento, anche per il 2021 e2022.

A tali misure si sono aggiunti gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e

resilienza (PNRR) stanziati dall'art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n.101, finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e all'aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche). Il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale previsto dal provvedimento legislativo da ultimo citato prevede investimenti per complessivi 2,8 mld, ripartiti con il decreto Mims del 13 agosto 2021, n. 330. Di questi 159,7 milioni sono specificamente destinati all'Autorità in esame; dei dettagli circa la destinazione di tali risorse si dà conto nel successivo paragrafo 1.2.

Il legislatore è recentemente intervenuto anche sulla *vexata quaestio* del regime fiscale da applicare alle Autorità di sistema portuale, a seguito delle censure mosse dalla Commissione europea con la decisione del 4 dicembre 2020 circa l'affermato contrasto dell'esenzione dei porti italiani dall'applicazione dell'IRES con la disciplina europea di divieto di aiuti di Stato alterativi della concorrenza.

In materia, si richiama l'articolato intervento legislativo di cui all'art. 4 bis del decreto-legge n. 68 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, che ha arricchito di nuovi commi l'art. 6 della legge quadro sui porti. Le nuove disposizioni stabiliscono che le AdSP sono soggette in via di principio ad imposizione fiscale reddituale *ex* art. 73 del d.p.r. 22 dicembre 1986, n. 917 (Testo unico delle imposte sui redditi – TUIR), annoverando tuttavia fra le entrate tassabili unicamente quelle qualificabili come ricavi commerciali con esclusione di quelle prelevate autoritativamente, cioè nell'esercizio di attività pubblicistica (tassa di ancoraggio, tasse portuali, tasse connesse alle autorizzazioni di attività portuali) . A successivo decreto interministeriale è stata demandata la fissazione dei limiti minimi e massimi nonché dei criteri, rispettivamente per la commisurazione e l'applicazione - con provvedimenti delle stesse Autorità - di detti prelievi fiscali, a decorrere dall'anno di imposta 2022. Quanto ai canoni da concessioni demaniali, invece, ne è stata stabilita la riconduzione al reddito imponibile, ma con una riduzione forfetaria del 50 per cento. Va richiamata a tale proposito la recente sentenza del Tribunale UE, depositata il 20 dicembre scorso, che ha deciso sul ricorso volto all'annullamento della decisione (UE) 2021/1757 della Commissione europea, causa T 166/21, concludendo nel senso che la decisione (UE) 2021/1757 della Commissione, del 4 dicembre 2020, relativa al regime di aiuti SA.38399 – 2019/C (ex 2018/E) cui l'Italia ha dato esecuzione – Tassazione dei porti in Italia, è annullata nella parte in cui essa qualifica il rilascio di

autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica. Per il resto, il ricorso è respinto. In tale prospettiva, il Tribunale dell'Unione europea conferma che non è lecita l'esenzione dei redditi delle AdSP nazionali, se non quelli generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'articolo 16 della legge n. 84/1994, aspetto su cui peraltro il legislatore del 2022 aveva già provveduto a non qualificare tale attività come esercizio di attività commerciale.

In materia poi di concessioni del demanio portuale, si deve evidenziare la sostituzione del testo dell'art. 18 della l. 84 del 1994 operata dall'art. 5, c.1, l. 5 agosto 2022 n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021). Il nuovo testo stabilisce che le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei princìpi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. Al fine del raggiungimento dell'uniformità del rilascio, il successivo comma 2 prevede l'emanazione, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge (27 agosto 2022), di un decreto attuativo da parte del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che - nel rispetto del principio di concorrenza - definisca i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, l'individuazione di limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari. Si rammenta, in proposito, che la precedente formulazione della norma appariva più generica, non prevedendo espressamente il ricorso a procedure ad evidenza pubblica ma limitandosi a demandare ad un decreto ministeriale (peraltro mai emanato) la definizione di idonee forme di pubblicità in materia di affidamento delle concessioni delle aree demaniali.

Il regolamento attuativo di cui all'art. 5, c. 2, della l. 5 agosto 2022, n. 118 è stato emanato con decreto del Mit, di concerto con il Mef, del 28 dicembre 2022, n. 202, entrato in vigore il 15 gennaio 2023. Con l'emanazione di tale decreto si è colmata una lacuna normativa in un settore fortemente strategico, che richiede regole certe e condivise, fin dalla legislazione del 1994 e ora anche obiettivo di PNRR. È opportuno evidenziare che, in base al nuovo comma 3 del medesimo articolo 18, sono fatti comunque salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i contenuti, le pattuizioni degli atti concessori in essere, nonché i canoni stabiliti dalle Autorità

di sistema portuale, relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore della l. n. 118 del 2022.

In base al comma 7, le concessioni possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali da localizzarsi preferibilmente in aree sottoposte ad interventi di risanamento ambientale ovvero in aree abbandonate e in disuso. La nuova formulazione del comma 9 al fine di evitare concentrazioni e posizioni dominanti, prevede che il concessionario di un'area demaniale in ambito portuale possa svolgere l'attività autorizzata solo nell'area oggetto della concessione stessa e possa ottenere solo una concessione nel medesimo porto, salvo che si tratti di plurime concessioni inerenti ad attività merceologicamente differenti. È prevista peraltro una deroga al divieto di cumulo nei porti di dimensioni maggiori, classificati, ai sensi dell'art. 4 della l. n. 84 del 1994, di rilevanza economica internazionale e nazionale.

1.2 Interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza

Di rilevante impatto futuro le disposizioni di semplificazione, le norme ed i provvedimenti attuativi della programmazione straordinaria confluita nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e nel Programma a carico dei fondi complementari.

Il PNRR attribuisce particolare rilievo al settore dei porti, accentuandone la connotazione di *asset* strategico della politica della mobilità e dedicando ad esso un intero ambito (componente 2 - intermodalità e logistica integrata) della Misura 3 (infrastrutture per una mobilità sostenibile) - e prevedendo apporti finanziari significativi, pari a complessivi 270 milioni di euro a carico dei fondi europei, per la sostenibilità ambientale dei porti stessi (c.d. programma *Green Ports*).

Con l'art. 1, c. 1, del decreto legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, è stato approvato inoltre il Piano nazionale per gli investimenti complementari, finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del PNRR. Con il decreto Mef del 6 agosto 2021, le predette risorse finanziarie sono state assegnate alle amministrazioni titolari degli interventi e individuati i traguardi e gli obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione.

Per gli anni dal 2021 al 2026, sono state assegnate risorse per complessivi 30,6 mld, di cui al settore portuale sono stati destinati 2,8 mld, poi ripartiti con decreto Mims del 13 agosto 2021, n. 330 come segue:

- gli interventi per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle

infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici ammontano a 1,47 miliardi;

- quelli per l'aumento selettivo della capacità portuale sono pari a 390 milioni;
- quelli per l'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale ammontano a 250 milioni;
- gli interventi per l'efficientamento energetico a 50 milioni;
- per gli interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni inquinanti e alla sostenibilità ambientale (progetti per l'elettrificazione delle banchine, c.d. *cold ironing*) è previsto uno stanziamento di 675,5 milioni.

In tale contesto sono state assegnate, come detto, all'AdSP del Mare Tirreno centro settentrionale 159,7 milioni, a valere sulle risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e la resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, nonché per opere di elettrificazione delle banchine in tutti i porti e per opere connesse all'ultimo, penultimo miglio ferroviario/stradale. A valere sul PNRR, nell'ambito dei 6 progetti "Green Ports", sono state assegnate inoltre all'AdSP MTCS euro 22.165.082

Tutte le sopra elencate risorse sono destinate alla componente M3C2 "intermodalità e logistica integrata".

Tabella 1 - Finanziamenti PNRR-PNC + altre fonti finanziarie

	Somme previste PNRR-PNC			**PNRR-PNC + altre fonti finanziarie**			**% PNRR-PNC su finanziamento complessivo**
	missione e componenti			**missione e componenti**			
	M2C2	**M3C2**	**M5C3**	**M2C2**	**M3C2**	**M5C3**	
AdSP Mare Tirreno centro settentr.		**181.815.082**			**300.222.432**		60,56

Fonte: rielaborazione su dati AdSP

Nella tabella seguente sono riportati i progetti finanziati e le fonti di finanziamento:

Tabella 2 – Interventi finanziati con fondi PNRR-PNC +altre fonti finanziarie

Interventi	Importo complessivo dell'intervento	Investimento PNRR- PNC	Altre fonti di finanziamento	PNRR/PNC	Altri finanz.nti	Stato di avanz.to
Prolungamento Banchina 13 II lotto (II lotto OO.SS)	106.063.749	26.650.000	79.413.749	25,1	74,9	Progettaz. esecutiva
Nuovo accesso al bacino storico (II lotto OO.SS.)	66.910.944	43.000.000	23.910.944	64,3	35,7	Progettaz. esecutiva
Ponte di collegamento con antemurale (II lotto OO.SS.)	14.241.160	10.000.000	4.241.160	70,2	29,8	Progettaz. esecutiva
Porto di Civitavecchia: Cold Ironing	80.000.000	80.000.000	0	100	0	in gara
Impianti fotovoltaici su tetti edifici gestiti da AdSP	5.088.700	5.088.700	0	100	0	avviato il servizio di PFTE
Efficientamento energetico edifici portuali di Civitavecchia	1.176.163	1.176.163	0	100	0	avviato il servizio di PFTE
Colonnine di ricarica per veicoli elettrici presso i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta	237.331	237.331	0	100	0	avviato il servizio di PFTE
Altri 3 progetti Green Ports	26.504.385	15.662.888	**10.841.497**	59,1	40,9	non avviati
Totale interventi	**300.222.432**	**181.815.082**	**118.407.350**	**60,6**	**39,4**	

Fonte: rielaborazione su dati AdSP

Dagli elementi trasmessi dall'Ente con nota del 28 febbraio 2024, in occasione del monitoraggio effettuato da questa Sezione con riferimento alla data del 31 dicembre 2023, risulta che l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale è soggetto attuatore di 10 progetti per complessivi euro 300.222.432, tutti relativi alla missione M3, componente 2, di cui 4 finanziati dal PNC +altre fonti e 6 progetti, rientranti nell'ambito dell'iniziativa "Green Ports." finanziati dal PNRR.

Per quanto riguarda i 4 progetti finanziati dal PNC per un importo complessivo di euro 159.650.000, i primi tre sono ricompresi negli investimenti infrastrutturali tesi allo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici e ai collegamenti di ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale, mentre il quarto progetto riguarda l'elettrificazione delle banchine (*cold ironing*) nel porto di Civitavecchia.
Circa i primi tre progetti, che, comprese le altre fonti (fondo opere indifferibili e fondi AdSP), sono finanziati per euro 187.215.853, i lavori sono stati affidati ed è stato avviato il servizio di progettazione esecutiva, mentre il progetto relativo al *cold ironing*, interamente finanziato dal PNC per euro 80 mln, risulta in fase di gara. L'AdSP ha comunicato di aver rispettato per tutti e quattro i progetti, gli obiettivi al 31 dicembre 2023, così come definiti dal Decreto MEF del 15 luglio 2021.
Le somme trasferite a carico del PNC ammontano a 81.247.553 euro, mentre i pagamenti effettuati dall'AdSP per questi 4 progetti, ammontano a euro 838.426.
Con riferimento ai progetti finanziati dal PNRR, il progetto "Green ports" finanzia interventi per l'efficientamento energetico, la riduzione delle emissioni di CO2 e di altre emissioni inquinanti nei porti per promuovere la sostenibilità ambientale delle attività portuali, anche a beneficio delle aree urbane circostanti. Per tre dei quattro progetti i lavori risultano affidati e avviato il servizio di fattibilità tecnico economica ed altri sono in corso, mentre tre progetti risultano non ancora avviati. Di uno non si conoscono le motivazioni del mancato avvio.
Un altro prevede una quota di euro 3.793.474 attribuita all'AdSP per progetti riservati ai concessionari, in relazione alla quale l'AdSP ha comunicato di essere in attesa da parte di Assoporti del bando di gara comune a tutte le AdSP.
Per quanto riguarda l'ultimo, assegnato dal Mase ad agosto 2023 e relativo alla realizzazione di un impianto fotovoltaico, l'AdSP ha comunicato che è in fase di redazione il Piano triennale dei partenariati pubblico - privati.
Le somme trasferite a valere sui finanziamenti PNRR ammontano a 1.071.909 euro; quelle pagate dall'AdSP a 909.025 euro.
In occasione del referto precedente era stato osservato che l'AdSP aveva impegnato tutta la somma accertata in entrata, anche se i trasferimenti di fondi ed i relativi pagamenti erano ancora esigui. Si sottolinea anche per il 2022 l'anomalia dell'assunzione di un impegno complessivo al quale non corrispondono obbligazioni giuridicamente perfezionate. Tale

modalità genera residui impropri, nel caso di specie di rilevante ammontare, che incidono sui risultati di bilancio e la cui effettività potrà essere verificata solo nel tempo.

Con il d.l. n.19 del 2 marzo 2024, convertito dalla legge 29 aprile 2024, n. 56, contenente "ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR", all'art.1, comma 6, è stata operata una rimodulazione degli interventi finanziati dal PNC. Per molti programmi delle AdSP c'è stata una ridefinizione solo temporale, con lo storno dei fondi previsti per il 2024 e 2025 e il rifinanziamento nella medesima misura nel 2027 e 2028[1].

Le norme (art.1, c.11 e 12) hanno disposto anche che, al fine di adeguare i programmi e gli interventi del PNC ai rifinanziamenti e alle riduzioni disposte, con decreto del MEF, adottato di concerto con il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, da emanare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del d.l. n.19/2024, si provvederà all'aggiornamento dei cronoprogrammi procedurali contenenti gli obiettivi iniziali, intermedi e finali dei programmi e degli interventi del medesimo Piano, fermo restando il rispetto del cronoprogramma finanziario.. Le norme hanno abrogato inoltre il comma 7-*bis* dell'art. 1 del d.l. n. 59 del 2021, che prevedeva la revoca dei finanziamenti a valere sulle risorse del PNC, nel caso di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale degli adempimenti o nel caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio, qualora non risultassero assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti.

Tra i vari provvedimenti contenuti nel citato decreto PNRR, all'art. 20 *bis* si dispone che le Autorità di sistema portuale garantiscono entro il 30 giugno 2024 l'interoperabilità tra i sistemi *Port community system* con la Piattaforma logistica nazionale per la rete dei porti, mediante la realizzazione di un sistema digitale che consenta lo scambio di dati tra le amministrazioni pubbliche e i soggetti privati operanti nel settore del trasporto di merci e della logistica.

Il Mit, con d.m. del 28 febbraio 2024, ha assegnato alle 16 AdSP l'importo complessivo di euro 15.994.300, a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" – Sub investimento 2.1.2 "Rete di porti e interporti" del PNRR, per finanziare le proposte di investimento finalizzate allo sviluppo e l'implementazione dei servizi *Port Community System* (PCS) per l'interoperabilità con le Pubbliche amministrazioni coinvolte e la Piattaforma logistica digitale nazionale (PLN).

[1] Gli incrementi di cui al comma 6, c, 4, 5 e 6, trovano infatti corrispondenza nelle riduzioni disposte al comma 8, lettera a, 11,12,13 e 14.

1.3 Situazione gestionale

Nei precedenti referti si era dato atto delle notevoli criticità gestionali che avevano portato alla dichiarazione dello stato di crisi dell'AdSP, di cui al decreto del Presidente n. 49 del 4 marzo 2021, determinato dalla già difficile situazione di bilancio 2019, aggravata nel 2020 e nel 2021 dall' ingente riduzione del traffico merci e passeggeri per la pandemia da *Covid 19,* che aveva provocato un drastico calo delle entrate tributarie e dei diritti di porto.

Il bilancio di previsione 2021 era stato approvato soltanto nel mese di aprile 2021, a seguito dell'adozione da parte del Comitato di gestione, in data 15 aprile, di un "*Piano di risanamento*" tendente a risolvere lo "*stato di crisi*" dell'AdSP. I correttivi deliberati da tali misure, (principalmente sospendendo una parte del trattamento accessorio e riducendo le poste patrimoniali del fondo rischi correlate a quelle finanziarie relative a crediti e debiti) avevano consentito l'approvazione dei rendiconti 2020 e 2021. I Ministeri vigilanti si erano espressi favorevolmente su entrambi i documenti, "*non senza rimarcare l'esigenza che l'Autorità assicuri il rispetto di quanto formalizzato nel piano di risanamento, costantemente monitorato dal Collegio dei revisori, e continui ad attuare un'incisiva politica di contenimento delle spese e un'oculata programmazione delle stesse e della loro sostenibilità tale da consentire un equilibrio finanziario duraturo*".

Il Collegio dei revisori aveva espresso parere favorevole sul rendiconto 2021, con le seguenti raccomandazioni:

"*…al fine di evitare potenziali effetti indesiderati sull'equilibrio di bilancio dell'Ente, si invita il medesimo a produrre una costante e tempestiva informativa sull'andamento dei residui attivi e sul loro grado di esigibilità, nonché sull'andamento dei contenziosi in atto e su ogni altro evento rilevante. Infine, in virtù della già citata precarietà finanziaria, si invita l'Ente a porre in essere ogni utile azione volta alla razionalizzazione delle spese.*"

Nel 2021 l'Ente aveva ricevuto una quota di ristori relativi all'anno 2020, ex art. 199, c.1, lettera b, e c. 7, lett. a) del d.l. n. 34 del 2020, complessivamente pari a euro 2.288.000, destinati ai lavoratori ex art. 17 della l. n. 84 del 1994 e con decreto del Mims n. 198 del 14 giugno 2021 era stato autorizzato il pagamento di euro 1.238.193 a favore dell'AdSP, per compensare la riduzione dei canoni concessori alle imprese.

Con decreto dirigenziale del Ministero vigilante n. 535 del 31 dicembre 2021, è stata riconosciuta l'erogazione dei ristori in favore dell'AdSP per euro 11.311.104 quale

compensazione per i mancati introiti (in particolare derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo dei traffici dei passeggeri di linea e dei crocieristi), ai sensi del comma 10 *bis* art. 199 del d.l. n. 34 del 2020. Tale considerevole importo è stato interamente riscosso dall'AdSP nel corso del 2022.

Infine, la legge di bilancio per il 2022 (l. 30 dicembre 2021, n. 234), all'articolo 1, c. 966, ha riconosciuto un contributo di due milioni di euro all'AdSP, riscosso anch'esso nel corso del 2022.

Le misure oggetto del piano di risanamento, come evidenziato nei referti sugli esercizi precedenti, non hanno avuto carattere strutturale, ma hanno spostato sugli esercizi successivi al 2021 alcuni oneri di particolare rilievo, come la parte variabile degli emolumenti al personale dipendente e il rimborso della parte capitale dei mutui stipulati dall'AdSP. Peraltro, i citati finanziamenti ricevuti dall'AdSP a titolo di ristoro nel biennio 2021-2022, unitamente all'incremento delle entrate conseguenti alla ripresa dei traffici merci e passeggeri, hanno consentito nel corso del 2022 di chiudere in avanzo la gestione finanziaria 2022 e di pagare al personale dipendente i premi di produttività dell'esercizio 2020 che erano stati oggetto di sospensione nell'ambito delle misure di risanamento, oltre ai premi di competenza del 2021. Resta ferma l'esigenza di una costante attenzione ai costi ed un monitoraggio circa l'attuazione delle misure oggetto del piano di risanamento di cui sopra.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

Sono organi dell'AdSP, ai sensi dell'articolo 7 della l. n. 84 del 1994 come modificata dal d.lgs. n.169 del 2016, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica di tali organi è stabilita in quattro anni.

Gli emolumenti del Presidente, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione sono a carico del bilancio dell'Autorità e vengono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Peraltro, con dpcm 23 agosto 2022, è stato adottato il "Regolamento in attuazione dell'articolo 1, comma 596, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 in materia di compensi, gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai componenti gli organi di amministrazione e di controllo, ordinari e straordinari, degli enti pubblici" che troverà applicazione a partire dai prossimi rinnovi delle cariche.

Il Presidente

Il Presidente è nominato, per un quadriennio, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Presidente della regione; viene scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il Presidente è titolare di poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione e responsabile della gestione delle risorse finanziarie, in attuazione del piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera b della l. n. 84 del 1994. I relativi emolumenti sono stati stabiliti nella misura massima prevista per tutte le AdSP dal d.m. n. 456 del 16 dicembre 2016, ovvero 230 mila euro lordi annui, di cui una parte fissa, non superiore a 170 mila euro ed una parte variabile, non superiore a 60.000 euro, legata ad obiettivi determinati annualmente con una direttiva del Ministro delle infrastrutture nella quale sono indicate anche le modalità di rilevazione e di monitoraggio dei risultati.

L'attuale Presidente dell'AdSP, nominato per un quadriennio con d.m. n. 573 del 15 dicembre 2020, è in carica dal 16 dicembre 2020.

Gli obiettivi dell'azione presidenziale da tenere in considerazione per il riconoscimento della retribuzione di risultato sono stati fissati per il 2022 con direttiva ministeriale n. 28 del 4 febbraio 2022.

La liquidazione della parte variabile del compenso attribuito al Presidente per il 2022, pari ad

euro 60.000, è stata disposta nel 2023 a seguito del riconoscimento del raggiungimento del 100 per cento degli obiettivi assegnati. Nel 2022 è stata disposta invece, oltre alla liquidazione del premio 2021, anche quella del 2020[2], che era stata sospesa in attuazione del citato piano di risanamento.

Il Comitato di gestione

Il Comitato di gestione dell'AdSP in carica nel 2021 è stato nominato con decreto presidenziale n.15 del 27 gennaio 2021 per il quadriennio 2021 – 2024. È stato integrato con la nomina del rappresentante della città metropolitana di Roma Capitale, con decreto n. 101 del 7 maggio 2021.

I gettoni di presenza corrisposti ai componenti del predetto Comitato sono stati attribuiti nella misura massima prevista dal decreto del Ministro delle infrastrutture n. 456 del 16 dicembre 2016, pari a 30 euro lordi a seduta giornaliera.

Il Collegio dei revisori dei conti

Il Collegio dei revisori è stato nominato con d.m. n. 430 del 28 ottobre 2021 per il quadriennio 2021- 2025, con decorrenza delle funzioni dal 15 novembre 2021.

Il relativo trattamento economico, non essendo mai stato emanato il decreto interministeriale di determinazione dei compensi di cui all'art. 13, c. 2 del d.lgs. n. 169 del 2016 è stato stabilito sulla base del d.m. n. 412 del 2009, da applicare all'intero compenso (parte fissa e variabile) spettante ai Presidenti, come indicato dalla nota Mit del 19 ottobre 2018.

Con decreti Mit n. 424 del 30 dicembre 2022 e n. 115 del 27 aprile 2023 sono stati sostituiti rispettivamente il Presidente del Collegio dei revisori e il componente supplente, entrambi rappresentanti del Mef, per la restante durata dell'organo.

Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Nella tabella che segue è riportata la spesa impegnata nel 2022 per le indennità spettanti agli organi di amministrazione e di controllo (compresi i rimborsi spese), confrontata con quella impegnata nel 2021.

[2] La parte variabile del compenso per il Presidente in carica nel 2020, era stata determinata nell'importo di 37.500 euro lordi, con riferimento al punteggio assegnato (62,5) dal Mims e rapportato al periodo in cui è stato in carica.

-

Tabella 3 - Compensi e rimborsi spese agli organi

Esercizio	2021	2022	Var. % 2022/2021
Presidente	177.460	280.547	58,1
Comitato di gestione	1.650	1.919	16,3
Collegio dei revisori	66.434	52.800	-20,5
Totali	**245.544**	**335.266**	**36,5**
Indennità e rimborsi spese OIV	**15.864**	**15.402**	**-2,9**

Fonte: rendiconti gestionali

Per la funzione di Presidente dell'AdSP è stata impegnata la somma di euro 280.547, costituita dalla parte fissa (euro 170.000), dalla parte variabile 2021 di euro 60.000 e dai rimborsi spese per l'espletamento di attività istituzionali, pari ad euro 13.047. Come già anticipato, la parte variabile di 37.500 euro riconosciuta al Presidente pro tempore per gli obiettivi 2020, che era stata sospesa a seguito del Piano di risanamento 2020-2021, risulta anch'essa impegnata e liquidata a carico del bilancio2022.

Poiché il compenso al Collegio dei revisori è parametrato, come detto, a quello del Presidente dell'AdSP ai sensi del d.m. 18 maggio 2009, comprensivo della parte variabile, le somme impegnate nell'esercizio in esame per il Collegio dei revisori comprendono anche la parte di compenso correlata all'indennità variabile del compenso del Presidente, corrisposta anche ai precedenti membri del Collegio dei revisori rimasti in carica fino al 15 novembre 2021, nella misura determinata nel 2022.

Con decreto del Presidente n. 44 del 25 febbraio 2021 è stato istituito l'OIV per il triennio 2021-2024, composto da tre membri, il cui compenso annuale è stato determinato in euro 15.402. Con decreti presidenziali n. 9 e n. 59 del 2023, è stato sostituito, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, un componente dimessosi a fine agosto 2022.

Infine, con decreto n. 171 del 21 giugno 2023 è stato adottato il quinto aggiornamento dei componenti del Comitato di gestione.

Va detto che, mentre per le missioni del personale sussiste già dal 2016 un Regolamento interno non altrettanto può dirsi per le missioni e le spese di rappresentanza degli organi. Si sottolinea l'opportunità che tale atto venga adottato.

3. PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

Il Segretariato generale

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si avvale del Segretariato generale, che si compone del Segretario generale e della Segreteria tecnico-operativa, ai sensi dell'articolo 10 della l. n. 84 del 1994. Al vertice amministrativo è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente, tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore e assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta.

Il Segretario generale è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e del d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39, e soggetto altresì ai limiti retributivi di cui all'articolo 23-*ter* del d.l. n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 214 del 2011 e s.m.i.. Il contratto di diritto privato del Segretario generale si conforma a quello previsto per i dirigenti d'industria, come da protocollo d'intesa Assoporti-Federmanager del 22 dicembre 2015[3].

Il Segretario generale dell'AdSP del Mare Tirreno centro settentrionale è stato nominato con decreto presidenziale n. 36 del 15 febbraio 2021, con un trattamento economico annuo che si compone di una parte fissa di 150 mila euro e di una parte variabile di euro 30 mila, al raggiungimento degli obiettivi fissati annualmente dal Presidente, sentito il Comitato di gestione, fermo restando il limite retributivo di cui all'art.13 del d.l. 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla l. 24 giugno 2014, n. 89.

L'Organismo di partenariato della risorsa mare

L'articolo 11 della legge di riordino delle Autorità portuali, nel nuovo testo vigente a seguito della novella del 2016, ha previsto l'istituzione presso ciascuna Autorità di sistema portuale di un Organismo di partenariato della risorsa mare, composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, dal Comandante del porto ovvero dei porti, già sedi di Autorità di sistema portuale, nonché da rappresentanti di ciascuna delle categorie commerciali ed economiche che svolgono attività nel porto. L'incarico di componente dell'Organismo è a titolo

[3] Il nuovo contratto dei dirigenti delle AdSP è stato sottoscritto in data 29 luglio 2021.

gratuito, eventuali rimborsi spese per la partecipazione alle attività sono a carico delle amministrazioni, enti e associazioni che designano i rispettivi rappresentanti. L'Organismo ha funzioni di confronto, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine:

a) al documento di pianificazione strategica di sistema;

b) all'adozione del piano operativo triennale;

c) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'AdSP suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del porto;

d) al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

Qualora l'Autorità intenda discostarsi dai pareri resi dall'Organismo, è tenuta a darne adeguata motivazione.

Con decreto n.190 del 28 giugno 2023 sono stati aggiornati i componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, insediatosi in data 23 settembre 2021. Nel corso del 2022 l'Organismo di partenariato si è riunito 6 volte.

3.2 Pianta organica e consistenza del personale

La dotazione organica dell'AdSP, di cui alla delibera n. 1 del 25 gennaio 2018, approvata dal ministero vigilante il 6 febbraio 2018, presenta la seguente composizione: 13 dirigenti, 21 quadri A, 13 quadri B, 70 unità di personale di vario livello, per un totale di 117 unità, con esclusione del Segretario generale. A fronte di tale organico la consistenza effettiva del personale alla fine dell'anno di riferimento è stata di 11 dirigenti, 27 quadri e 69 impiegati, per un totale di 107 persone.

Con i decreti n.94 del 24 marzo 2023 e 98 del 29 marzo 2023 sono stati adottati l'Atto di Organizzazione dell'AdSP, ai sensi dell'art. 2 comma 1 del d.lgs. 1° marzo 2001, n. 165 e i criteri per la ricognizione e l'affidamento al personale dirigente degli incarichi di responsabilità delle strutture dell'Autorità, che prevedono una drastica riduzione del numero di Aree e di Uffici e la rimodulazione/riduzione delle funzioni dirigenziali.

A seguito di tale riorganizzazione il Ministero vigilante, con nota del 13 aprile 2023, ha richiamato l'attenzione dell'AdSP sulle disposizioni dell'art. 33 del d.lgs. n.165 del 2001 in materia di eccedenza di personale e mobilità collettiva applicabili alle AdSP e sull'art. 23, c.2 della l. n. 84 del 1994"…*in base al quale eventuali esuberi vanno gestiti prioritariamente, attraverso*

l'istituto della mobilità presso altre AdSP, al fine di colmare eventuali vacanze in organico ivi esistenti…". Ha chiesto inoltre al Collegio dei revisori dei conti di esprimersi "*in merito agli effetti sul bilancio dell'ente sia dei costi derivanti dalla riduzione del personale dirigenziale, sia, soprattutto, dei potenziali effetti che potrebbero derivare dal contenzioso per effetto degli atti di licenziamento che verranno adottat*i.

L'AdSP ha avviato un programma di incentivo all'esodo dei dirigenti, i cui criteri e misure di risoluzione consensuale sono stati definiti con i decreti n. 313 e 345 del 2022 e da ultimo con il decreto n. 46 del 2023 ed al quale hanno aderito tre dirigenti. L'ammontare dell'indennità di risoluzione consensuale pagata agli stessi è stato complessivamente di euro 567.119.

Per altre 4 unità con qualifica dirigenziale l'Ente ha proceduto alla risoluzione unilaterale del rapporto di lavoro ex art. 2118 c.c. e art. 22 e ss. del CCNL di riferimento, erogando agli stessi l'indennità di mancato preavviso per un importo complessivo di 580.686 euro. Contro tali provvedimenti è stato promosso dai predetti dirigenti ricorso davanti al TAR del Lazio. In esito alla Camera di consiglio del 21 giugno 2023, senza concedere la sospensiva, il Tar ha rinviato la decisione nel merito al 10 gennaio 2024. Con sentenza del 22 gennaio 2024, il Tar Lazio ha dichiarato il ricorso inammissibile per difetto di giurisdizione, in quanto spettante, ai sensi dell'art. 63 del d.lgs. n. 165 del 2001, alla cognizione del Giudice ordinario, in veste di Giudice del lavoro e ha condannato in solido i ricorrenti al pagamento delle spese legali.

Nel frattempo, nel novembre 2023, i dirigenti citati hanno instaurato anche ricorsi innanzi al Tribunale di Civitavecchia, sez. lavoro, *ex* art.414 e 441 bis del c.p.c.

Con il decreto del Dipartimento funzione pubblica del 30 giugno 2022, n. 132, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 209 del 7 settembre 2022 è stato emanato il regolamento che definisce, con operatività dal 1° luglio 2022, i contenuti e lo schema tipo del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO), nonché le modalità semplificate per gli enti con meno di 50 dipendenti.[4] Il PIAO 2023-2025 è stato adottato dall'AdSP MTCS con decreto del Presidente n. 99 del 30 marzo 2023.

La tabella seguente riporta la pianta organica dell'AdSP e la consistenza complessiva del personale al 31 dicembre 2022, messa a confronto con quella dell'esercizio precedente.

[4] Introdotto dall'art. 6 del d. l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, il PIAO è un documento unico di programmazione e *governance* che sostituisce una serie di piani che finora le amministrazioni erano tenute a predisporre. Tra questi, i piani della *performance*, dei fabbisogni, del lavoro agile e dell'anticorruzione. L'obiettivo è la semplificazione dell'attività amministrativa e una maggiore qualità e trasparenza dei servizi pubblici.

Tabella 4 - Pianta organica

Categoria	Pianta organica ex del. n. 1/2018	Consistenza del personale al 31/12/2021	Consistenza del personale al 31/12/2022
Dirigenti	13	11	12
Quadri	34	27	26
Impiegati	70	69	69
Totale	**117**	**107***	**107***

** di cui 3 unità in aspettativa*
Fonte: dati forniti dall'Ente

Nelle tabelle che seguono è indicato, per ciascuna qualifica, il numero dei dipendenti effettivamente in servizio alla fine del 2022, posti a raffronto con quelli del precedente esercizio, distintamente per i tre porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Tabella 5 - Civitavecchia – n. dipendenti in servizio

Categoria	Unità al 31/12/2021	Unità al 31/12/2022
Dirigenti	11	12*
Quadri	21	22*
Impiegati	62	62*
Totale	**94**	**96**

**Una unità è in aspettativa non retribuita.*
Fonte: dati forniti dall'Ente

Tabella 6 - Fiumicino - n. dipendenti in servizio

Categoria	Unità al 31/12/2021	Unità al 31/12/2022
Dirigenti	0	0
Quadri	2	2
Impiegati	3	4
Totale	**5**	**6**

Fonte: dati forniti dall'Ente

Tabella 7 - Gaeta - n. dipendenti in servizio

Categoria	Unità al 31/12/2021	Unità al 31/12/2022
Dirigenti	0	0
Quadri	4	2
Impiegati	4	3
Totale	**8**	**5**

Fonte: dati forniti dall'Ente

Con delibera del Comitato di gestione n.4 del 21 marzo 2023 è stato modificato il regolamento del personale per adeguarlo alle note Mit del 12 settembre e del 20 settembre 2019, in materia di progressioni interne e di pubblicazione degli avvisi di selezione del personale e alle disposizioni dell'art. 35 quater del d.lgs. n. 165 del 2001, introdotto dall'art. 3 del d.lgs. n. 36

del 30 aprile 2022, così come modificato dalla l. n. 29 del 2022[5].

3.3 Costo del personale

Il personale delle AdSP è inquadrato nel c.c.n.l. dei lavoratori dei porti. Tale contratto, scaduto nel 2018, è stato rinnovato nel marzo 2021. Al personale dirigente viene applicato il c.c.n.l. per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi in vigore per il periodo 1° gennaio 2019-31 dicembre 2023.

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente impegnata per il personale nel 2022, incluso il Segretario generale, con le variazioni di ciascuna voce rispetto a quella dell'esercizio precedente.

Tabella 8 - Disaggregazione spesa per il personale

	2021	2022	Var. % 2022-2021
Emolumenti e missioni al Segretario generale	128.002	176.828	38,1
Emolumenti fissi al personale dipendente	4.975.528	4.978.188	0,1
Emolumenti variabili al personale dipendente	104.171	104.427	0,2
Indennità e rimborso spese di missione	17.559	47.676	171,5
Altri oneri per il personale	72.590	1.269.661	1.649,1
Spese per l'organizzazione di corsi e formazione	1.159	3.663	216
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	2.120.146	2.531.203	19,4
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	2.327.820	3.701.503	59,0
Fondo per la progettazione diretta dei lavori	0	342.092	100
Fondo dell'Avvocatura decreto n. 22/2020	11.533	0	-100
Totale	**9.758.508**	**13.155.242**	**34,8**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto

La tabella evidenzia un ingente incremento della spesa per il personale, dovuto principalmente alle misure stabilite dal Piano di risanamento, di cui si è trattato ampiamente nei referti degli esercizi precedenti, che hanno spostato in avanti oneri di competenza degli esercizi 2020-2021. In particolare, la sospensione del pagamento nel 2021 del premio di produttività 2020, ha prodotto effetti nell'esercizio in esame per euro 1.000.621, cui si è aggiunto il premio 2021 per euro 1.071.820. Inoltre, il capitolo relativo agli altri oneri per il personale è passato dai 72.590 euro del 2021 a 1,3 milioni, con la creazione nel corso del 2022, del fondo incentivi all'esodo, di

[5]L'art. 3-bis del regolamento dell'AdSP recita:" *Per l'assunzione del personale non dirigenziale trovano diretta applicazione le disposizioni del D.Lgs. 30 marzo 2001, n. 165 in materia di modalità di espletamento delle procedure di reclutamento; tipologia, contenuto, numero delle prove di esame e relative modalità di svolgimento e correzione; reclutamento di profili specializzati; valutazione dei titoli ed esperienza professionale; utilizzo di strumenti informatici e digitali; forme di preselezione; composizione e funzionamento delle commissioni esaminatrici*."

cui sono stati impegnati euro 568.000 per il fondo indennità di risoluzione consensuale ed euro 620.000 al fondo indennità di risoluzione unilaterale. Il compenso impegnato per il Segretario generale ammonta a 176.828 euro.

L'AdSP ha fornito una tabella che evidenzia il costo del personale, distinto per il Segretario generale, i dirigenti, i quadri e gli impiegati e il costo medio per ciascuna categoria nel 2022[6]. Nella tabella successiva si riportano anche i dati relativi al costo medio del 2021 a fini di comparazione.

Tabella 9 – Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2021 (in euro)

Descrizione	Segretario generale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	128.002	1.539.220	2.342.567	3.695.531	7.705.320
Oneri riflessi (a carico dell'Ente)	46.743	609.688	817.635	1.299.076	2.773.142
Accantonamento Tfr	9.482	113.654	164.574	261.444	549.154
Costi totali	**184.227**	**2.262.562**	**3.324.776**	**5.256.051**	**11.027.616**
Numero dipendenti	1	11	28,58	69	109,58
Costo medio	**184.227**	**205.687**	**116.332**	**76.175**	**100.635**

Fonte: rielaborazione C.d.c. su dati forniti dall'Ente

Tabella 10 – Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2022 (in euro)

Descrizione	Segretario generale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	176.240	1.985.126	2.672.384	3.519.244	8.352.994
Oneri riflessi (a carico dell'Ente)	66.879	791.817	903.658	1.523.415	3.285.768
Accantonamento Tfr	13.090	147.163	182.312	306.769	649.333
Costi totali	**256.209**	**2.924.106**	**3.758.354**	**5.349.427**	**12.288.096**
Numero dipendenti	1	11	26	69	107
Costo medio	**256.209**	**265.828**	**144.552**	**77.528**	**114.842**

Fonte: dati forniti dall'Ente

Dal raffronto delle tabelle n. 9 e n. 10 risulta un costo medio complessivo in aumento rispetto al 2021, sul quale ha inciso la doppia corresponsione del premio di risultato (anno 2020 e 2021), avvenuta come già evidenziato, nel corso del 2022.

Nel referto dello scorso anno si era rilevato che a prescindere dall'effettivo momento del

[6] L'AdSP ha precisato che per la determinazione del numero medio ha considerato il numero di mesi effettivamente lavorati da ogni dipendente.

pagamento, il costo di che trattasi avrebbe dovuto essere rilevato, per competenza economica, nell'esercizio in cui lo stesso si è verificato, come emerge dall'art. 2425 c.c. e Oic 12[7]. Gli effetti di tale non corretta contabilizzazione appaiono evidenti nelle tabelle di cui sopra e nel consuntivo 2022. L'AdSP, con nota del 16 agosto 2023, ha condiviso tale rilievo, dichiarando di aver tenuto presente l'esigenza nella nuova formulazione dell'accordo di secondo livello del personale.

Nella tabella che segue sono indicati i premi conseguenti alle *performance* raggiunte nel 2022 dal personale dipendente, posti a raffronto con quelli relativi all'esercizio 2021.

Tabella 11 – Premi corrisposti nel 2022 e raffronto con l'esercizio precedente

	2021			2022			Δ 22/21
Descrizione	**Personale in servizio**	**Premi erogati (*)**	**IMPORTI**	**Personale in servizio**	**Premi erogati (*)**	**IMPORTI**	
Impiegati	69	68	**307.681**	69	67	**291.131**	-16.550
Quadri	29	29	**184.835**	26	26	**167.791**	- 17.044
Dirigenti	11	10	**229.257**	11	11	**235.072**	5.815
Totali	**109**	**107**	**721.773**	**106**	**104**	**693.994**	**-27.779**
Segretario generale	1	1	25.988	1	1	30.000	4.012
Totali	**110**	**108**	**747.761**	**107**	**105**	**723.994**	**-23.767**

(*) *Un premio per singolo dipendente.*
Fonte: dati forniti dall'Ente

Con riferimento al 2022, gli obiettivi del Segretario generale sono stati definiti con decreti presidenziali n. 62 del 28 febbraio 2022 e n. 243 del 14 luglio 2022, mentre quelli dei dirigenti sono stati assegnati dal S.G. con ordine di servizio n. 6 del 16 marzo 2022. I dirigenti hanno assegnato obiettivi gestionali ai dipendenti incardinati negli uffici di propria competenza.

Con determina del S.G. in data 19 giugno 2023, sono stati erogati i premi di produttività 2022 al personale con qualifica dirigenziale, sulla base delle schede di valutazione dell'OIV.

Anche per il restante personale si è provveduto nel corso del 2023, sulla base delle schede di valutazione trasmesse dai dirigenti di riferimento.

Con delibera n. 65 del 30 dicembre 2022 è stato recepito l'accordo sottoscritto in data 15 dicembre 2022, con validità biennale dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2024 ed è stata trasmessa al Mit "l'ipotesi di accordo integrativo aziendale di secondo livello per il personale

[7] L'OIC 12 elenca le voci da riepilogare nella voce B.9 "Costi per il personale, "riprendendo di fatto lo schema del Codice Civile *ex* art. 2425 e in premessa afferma: "In questa voce sono iscritti tutti i costi sostenuti nel corso dell'esercizio per il personale dipendente, ivi incluso il costo per l'utilizzo del lavoro interinale."

dipendente con qualifica non dirigenziale ". La vicenda, per la particolare complessità e criticità merita un'esposizione di dettaglio.

Con nota del 30 gennaio 2023 il Mit ha formulato sull'accordo numerose osservazioni critiche, in particolare sui seguenti punti: sull'art. 11 con cui è stato introdotto l'elemento retributivo consolidato (ERC), pari a 1.200 euro mensili, per il mancato riferimento a qualsiasi valutazione di *performance;* sull'art. 12, che ha introdotto l'istituto contrattuale "indennità progetti obiettivo", finalizzato a incrementi di produttività, efficienza ecc., in quanto il Mit ha ritenuto che ogni premio si debba ricondurre all'effettiva rendicontazione e validazione degli obiettivi assegnati e non possa avere carattere di anticipazione; infine sull'art. 13 relativo all'indennità di turno e reperibilità personale operativo ufficio sicurezza, il Mit ha ricordato che non può essere attribuito ai quadri.

L'AdSP ha risposto in data 13 febbraio 2023, dichiarandosi favorevole ad accogliere le osservazioni del Mit, tranne quelle relative all'art. 11, in merito al quale ha specificato trattarsi di "elemento retributivo *ex* Autorità Portuale., nel quale sono confluiti istituti frutto di precedenti contrattazioni, che, nel venire definitivamente cristallizzati al fine di garantire il mantenimento del livello retributivo in essere, sono comunque da considerarsi destinati al graduale progressivo esaurimento", ed ha chiarito che l'applicazione di tale istituto continua, esclusivamente, per il solo personale in forza all'AdSP alla data di sottoscrizione del Protocollo d'Intesa tra OO.SS. Nazionali ed Assoporti del 2018 ed è destinata alla progressiva eliminazione nel corso del tempo.

Il Mit ha ribadito l'auspicio che vengano previste per tutto il personale, sia neoassunto che in servizio, forme di premialità di carattere variabile anche in un'ottica di contenimento della spesa.

Al fine di pervenire ad un accordo che tenesse conto delle osservazioni del Mit l'Ente ha convocato due riunioni con le organizzazioni sindacali, il 6 febbraio e il 6 aprile 2023, in conclusione delle quali ha ritenuto comunque di dare applicazione all'accordo nella versione originaria del 15 dicembre 2022, *"salvo conguaglio delle somme pro tempore corrisposte ed in attesa che venga trovata un'intesa, tra la parte datoriale e le OO.SS. per il superamento delle osservazioni prodotte dal Ministero vigilante limitatamente agli artt.11, 12 e 13 del menzionato Accordo decentrato del 15 dicembre 2022."*

Sul successivo addendum al contratto integrativo, sottoscritto in data 19 dicembre 2023, il Collegio dei revisori, da ultimo con verbale del 20 dicembre 2023, ha espresso parere negativo richiamando l'art. 52 del CCNL[8] , rimarcando l'irritualità nella trasmissione e la mancanza della relazione tecnico finanziaria e illustrativa, e motivando con la mancata modifica dell'art. 11 sopracitato, richiesta più volte dal Collegio con note del 20 aprile 2023, del 20 luglio 2023 e del 14 novembre 2023. Ha invece valutato favorevolmente la modifica dell'art.12 (pagamento indennità progetti obiettivo).

Con delibera n. 7 del 9 febbraio 2024, il Comitato di gestione avvalendosi della disciplina di cui all'art. 40, comma 3-*ter*, del d.l. n. 165 del 2001, ha dichiarato di prendere atto dei rilievi e delle osservazioni del Ministero vigilante e del Collegio dei revisori e di dare mandato alla parte datoriale di recepire i rilievi alle delibere n. 65 del 30 dicembre 2022 e n. 2 del 21 febbraio 2023, adeguando le previsioni contrattuali difformi dell'Accordo di secondo livello[9], …fatto salvo l'eventuale conguaglio delle somme *pro tempore* corrisposte.

Inoltre, lo stesso Comitato ha dato atto, in ragione della interinalità della determinazione unilaterale sostitutiva ex art. 40, comma 3-*ter*, del d.lgs. n. 165 del 2001, della necessità che la parte datoriale, anche in assenza di richiesta da parte delle OO.SS., riapra periodicamente le trattative per la definizione consensuale dell'istituto di cui all'art. 11 della citata ipotesi di accordo.

Con decreto presidenziale n. 36 del 22 febbraio 2024, è stato quindi modificato l'accordo di secondo livello, agganciando l'erogazione dell'indennità di cui all'art. 11 a dei parametri variabili quali l'avanzo di amministrazione dell'esercizio precedente, l'incremento dei traffici e l'incremento delle entrate e per l'art. 12 di variare le modalità di consuntivazione degli obiettivi e di erogazione delle indennità legate ai progetti obiettivi, proponendo una erogazione e consuntivazione trimestrale degli obiettivi. Il Collegio dei revisori, con il verbale n. 1 del 6 marzo 2024, ha conseguentemente espresso "….parere favorevole all'approvazione, da parte del Comitato di Gestione, delle modifiche apportate unilateralmente dall'Amministrazione, per quanto riguarda gli artt. 11, precedentemente rubricato

[8] In particolare: "La contrattazione aziendale o di secondo livello, che ha durata triennale, non potrà pertanto modificare quanto stabilito dal presente CCNL, salvo i casi espressamente demandati; ogni patto contrario è nullo." E ancora: "le erogazioni salariali di cui alla lettera a) del presente articolo dovranno essere variabili e non predeterminabili".

[9] Secondo quanto riportato nelle premesse della delibera, sono da considerarsi invalide "le previsioni di cui all' art.11 nella parte in cui definisce la natura dell'elemento retributivo ivi contemplato "fissa e continuativa "ed i criteri per la relativa erogazione; all'art.12, nella parte in cui prevede l'erogazione dei progetti obiettivo in modalità anticipata."

"ELEMENTO RETRIBUTIVO CONSOLIDATO - E.R.C." che ora viene sostituito dall'articolo 11 denominato "INDENNITA' DI INCREMENTO DELLA REDDITIVITA', e l'art. 12 relativamente alle modalità di erogazione dell'indennità dei progetti obiettivo".

Lo stesso Collegio ha raccomandato all'Ente la prosecuzione delle trattative sindacali per la definizione consensuale delle modifiche, la stretta aderenza al proprio atto di indirizzo, alla contrattazione collettiva nazionale e alle disposizioni legislative nella prossima tornata contrattuale e l'adozione nel più breve tempo possibile di un piano delle *performance* dell'Ente e della regolamentazione per la sua valutazione.

Anche a seguito delle agitazioni del personale, l'AdSP ha formulato un pre-accordo per la sottoscrizione del contratto di II° livello che contiene modifiche al precedente Accordo del 15 dicembre 2022. Su tale documento il Mit, con nota n. 4139 del 29 marzo 2024, ha fatto presente di non avere osservazioni in merito al c.d. "Emolumento Retributivo ex A.P." esprimendo nel contempo "forti perplessità sui contenuti dell'articolo 11 nella nuova versione poiché viene inserito un emolumento, predeterminato nell'importo, collegato a parametri suscettibili di oscillazione (quali quelli indicati nella proposta) ed erogato senza alcuna valutazione sull'effettivo apporto, dato dal personale dipendente a cui verrà erogato, al raggiungimento dell'obiettivo indicato ossia l'incremento delle entrate dell'Ente. Peraltro, suscita perplessità la circostanza che detto emolumento sia erogabile al solo personale assunto successivamente alla data di entrata in vigore del d.lgs. 169 del 2016 ossia il 4 agosto 2016 in quanto non si comprende come solo questo possa beneficiare di una premialità che dovrebbe essere destinata a tutti i dipendenti dell'Ente in quanto tutti in grado di concorrere all'incremento delle entrate dell'AdSP. Ciò premesso, fermo restando che l'accordo dovrà essere oggetto di formale espressione del parere da parte del Collegio dei revisori dei conti e approvato dal Comitato di gestione si ritiene opportuno eliminare dall'articolato il nuovo articolo 11 sopra richiamato".

Il Comitato di gestione dell'AdSP, con delibera n. 18 del 22 aprile 2024, ha approvato l'accordo di secondo livello, con validità biennale, dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2024, espungendo l'art. 11 ma lasciando contestualmente l'elemento retributivo *ex* A.P. di euro 1.200 nelle premesse e dichiarando che nell'accordo sono state puntualmente recepite le osservazioni del Ministero vigilante. Tale emolumento, si sostiene, ha natura di retribuzione fissa e continuativa, utile a tutti gli effetti, previsto da norma ad esaurimento e pertanto si applica esclusivamente ai dipendenti in forza ai tempi del Consorzio autonomo del porto di

Civitavecchia (tra l'altro previsto e tutelato dall'art. 23 della l.84/94) e dell'ex Autorità portuale di Civitavecchia, escludendosene l'applicabilità ai dipendenti assunti dall'AdSP del Mar Tirreno centro-settentrionale in data successiva all'entrata in vigore del d. lgs 169/2016 (04 agosto 2016).

Il Collegio dei revisori, con verbale n. 2 del 5 aprile 2024, ha dichiarato di prendere atto del contenuto della nota del Mit n.9686 del 29 marzo 2024, precisando con nota dell'8 aprile 2024, di non poter esprimere un proprio parere formale sull'accordo di secondo livello firmato il 29 marzo 2024, elencandone le ragioni e affermando: "In conclusione, poiché ogni elemento retributivo deve avere un fondamento normativo o contrattuale per essere corrisposto, questo Collegio non riesce a comprendere quale sia la disposizione che giustifichi la corresponsione di un "Emolumento retributivo Ex A.P.", pari a 1.200 Euro, uguale per tutti i dipendenti dell'Ente in questione precedentemente dipendenti dell'ex Autorità Portuale, né quali siano gli emolumenti e le indennità che lo stesso ricomprende."

Preso atto di quanto sopra, questa Corte osserva che l'intera vicenda, durata oltre un anno, e che ha dato luogo a più versioni dell'accordo, peraltro già applicato, è priva del necessario parere favorevole e di compatibilità finanziaria del Collegio dei revisori; raccomanda che sia fatta tempestiva e definitiva chiarezza in ordine al quadro normativo di riferimento.

Infine, con delibera del Comitato di gestione n. 40 dell'11 ottobre 2023, è stato recepito l'accordo di secondo livello del personale con qualifica dirigenziale sottoscritto in data 26 settembre 2023. Il Mit, dopo un contraddittorio con l'AdSP, con nota del 13 dicembre 2023 ha comunicato di non aver osservazioni al riguardo.

A seguito di tale accordo, la consistenza totale del fondo 2023 ammonta a complessivi euro 601.171, di cui 548.667 destinata al personale dirigenziale e 52.504 euro al Segretario Generale.

3.4 Incarichi di studio e consulenza

Nel 2022 l'AdSP ha comunicato di non aver impegnato somme sul capitolo relativo alle spese per consulenze e incarichi professionali.

Sul capitolo relativo alle spese legali sono state impegnate spese per rappresentanza legale in giudizio per euro 133.272, mentre euro 31.659 sono stati impegnati per consulenze tecniche d'ufficio (CTU) e refusione di spese legali da sentenze.

Nel capitolo relativo alle spese per liti e arbitraggi, sono stati impegnati euro 15.544 per

l'incarico di consulenze tecniche di parte (CTP) per la causa relativa ai lavori dell'Antemurale Colombo nel porto di Civitavecchia.

Sul capitolo relativo agli "altri oneri per il personale", è stato impegnato l'importo di 8.127 euro per sorveglianza sanitaria obbligatoria ai dipendenti, ai sensi del d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e ss.mm.ii.

Come già rilevato negli esercizi precedenti, non viene data una prospettazione unitaria nello specifico capitolo delle spese per incarichi e consulenze, che gravano su altri capitoli in relazione alla materia.

L'AdSP, con delibera n. 15 del Comitato di gestione e con decreto del Presidente n. 273 del 30 ottobre 2018 ha approvato un regolamento per il conferimento di incarichi di patrocinio, di assistenza legale e di rappresentanza in giudizio.

3.5 Anticorruzione e trasparenza – valutazione della *performance* amministrativa

Le Autorità di sistema portuale sono assoggettate alle disposizioni contenute nella l. 6 novembre 2012, n.190, come modificata dal d.lgs. 25 maggio 2016, n. 97 e sono, pertanto, destinatarie delle indicazioni del Piano nazionale anticorruzione (Pna), relative agli enti pubblici non economici.

Con decreto presidenziale n. 58 del 23 marzo 2021, era stato approvato il PTPCT per il triennio 2021-2023, pubblicato sul sito *internet* dell'Ente.

Con successivo decreto n. 162 del 22 aprile 2022 l'AdSP ha predisposto l'aggiornamento del PTPCT per il triennio 2022-2024, quale sottosezione di un unico Piano integrato di attività e organizzazione, in modo da rendere più semplice l'adeguamento al nuovo strumento pianificatorio, adottato nel marzo 2023, come anticipato nei paragrafi precedenti.

Nella sezione "Amministrazione trasparente" del predetto sito risulta essere stata pubblicata la relazione della Corte dei conti per l'esercizio 2021, come previsto dall'art. 31 del d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

Con decreto presidenziale n. 44 del 25 febbraio 2021 è stato nominato, a seguito di procedura selettiva pubblica, l'Organismo indipendente di valutazione della *performance* (OIV) per il triennio 2021-2023, previsto dagli articoli 2 e 14 del d.lgs. n. 150 del 2009, con un compenso complessivo annuale di euro 16.000. Nel 2022 un componente si era dimesso a fine a settembre ed è stato sostituito a gennaio 2023.

Con decreto presidenziale n 174 del 2019 è stato approvato il sistema di misurazione e valutazione delle *performance* del Segretario generale e dei dirigenti per il triennio 2019 - 2021, aggiornato con decreto n. 116 del 2020, sul quale ha espresso parere favorevole l'Oiv.
Con decreto presidenziale n. 193 del 9 settembre 2021 è stato adottato, con notevole ritardo, il Piano della *performance* per il triennio 2021-2023, aggiornato con decreto n. 154 del 2022.

4. CONTENZIOSO

Secondo quanto comunicato dall'AdSP in sede istruttoria, lo stato del contenzioso aggiornato al 30 giugno 2023, registra 116 procedimenti attivi, dei quali 62 relativi alla giurisdizione amministrativa, 51 alla giurisdizione civile, 2 alla giurisdizione penale, per costituzione di parte civile dell'AdSP ed 1 relativo alla giurisdizione contabile per intervento adesivo dipendente dell'AdSP alle ragioni della Procura attrice.

Rispetto all'esercizio precedente, si evidenzia un decremento nel numero dei contenziosi di circa il 12 per cento.

Per quanto riguarda la giurisdizione amministrativa, dei 62 procedimenti attivi, 49 sono incardinati avanti al Tar del Lazio, 13 risultano pendenti innanzi al Consiglio di Stato.

La maggior parte dei procedimenti azionati davanti ai giudici amministrativi riguarda richieste di annullamento o di modifica di atti o provvedimenti dell'Ente, non accompagnate in questa fase processuale da precise richieste risarcitorie.

La questione economicamente più rilevante riguarda il contenzioso relativo alle tasse e sovrattasse portuali, di cui si è già trattato ampiamente nei precedenti referti al Parlamento, ai quali si fa rinvio. Di seguito si espongono i seguenti aggiornamenti:

Con ordinanza del 25 luglio 2022, n. 23052 la Corte di cassazione ha rigettato il ricorso dell'AdSP (nonché dell'Agenzia delle dogane e del Mims) proposto avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 3475 del 3 maggio 2021. Il valore del contenzioso relativo alle tasse portuali è pari a circa euro 12.195.370 oltre interessi.

L'AdSP ha precisato che poiché con Italiana Petroli s.p.a. e IP *Industrial* s.p.a. pendono altri contenziosi[10], in considerazione dei numerosi giudizi in essere ed al fine di prevenire eventuali futuri giudizi, in data 7 giugno 2022 l'Autorità e le citate società hanno sottoscritto un accordo di programma avente ad oggetto la negoziazione per la definizione e, comunque, la transazione di tutti i contenziosi, quale condizione per l'eventuale rilascio da parte dell'Autorità della nuova concessione demaniale in favore di IP *Industrial* s.p.a. e l'adeguamento tecnico funzionale del porto di Fiumicino. L'AdSP ha riferito che le trattative per rinnovare l'accordo di programma ormai scaduto, sono ancora in corso.

[10]Tra i quali quelli proposti per l'annullamento dell'adeguamento tecnico funzionale-atf del porto commerciale di Fiumicino e di tutti gli atti connessi adottati dall'Autorità di sistema portuale e dalle altre Amministrazioni *ratione materiae* competenti, di atti di natura regolamentare dell'Autorità (regolamento sulla determinazione dei canoni e regolamento sul demanio) e dei provvedimenti di rideterminazione del canone della concessione.

Il valore del contenzioso relativo ai diritti di porto, attualmente in appello davanti al Consiglio di Stato, dopo la sentenza favorevole del Tar Lazio[11], risulta quantificato dall'AdSP in circa 6,9 milioni. Per quanto riguarda invece i contenziosi amministrativi con richieste risarcitorie, l'AdSP ha comunicato, con riferimento ad un ricorso con *petitum* di 14,9 milioni circa che sono in corso interlocuzioni tra le parti al fine di addivenire alla definizione in via transattiva dei giudizi pendenti.

Con riferimento ai 62 procedimenti amministrativi attivi, l'AdSP è rappresentata e difesa dall'Avvocatura dello Stato in 14 giudizi, mentre 46 procedimenti sono seguiti dagli avvocati dell'Ufficio legale interno e 2 sono stati affidati ad avvocati del libero foro.

Con riferimento alla giurisdizione civile, la maggior parte delle cause riguarda pretese economiche nei confronti dell'AdSP, per risarcimento danni o opposizioni ad ingiunzioni di pagamento di canoni demaniali.

Per 43 dei 51 giudizi pendenti, l'AdSP è rappresentata e difesa dal proprio Ufficio legale interno, per 1 procedimento dall'Avvocatura dello Stato ed infine 7 cause sono affidate ad avvocati del libero foro.

Le questioni economicamente più rilevanti, come riferito nelle precedenti relazioni, riguardano il contenzioso azionato dalla Grandi Lavori Fincosit per il riconoscimento delle riserve relative all'appalto dei lavori per il Primo Lotto delle opere strategiche nel Porto di Civitavecchia.

Allo stato sono pendenti due giudizi, di cui uno azionato avanti il Tribunale di Civitavecchia ed uno avanti la Corte di appello di Roma (a seguito dell'appello da parte dell'impresa per la riforma della sentenza del Tribunale di Roma che ha parzialmente accolto la sua domanda risarcitoria), che ammontano ad un valore complessivo di circa euro 212.529.694,64, oltre interessi ed accessori.

Nella causa avanti il Tribunale di Civitavecchia (valore della domanda euro 2.771.835), il CTU ha riconosciuto all'impresa un importo che varia da un minimo di euro 449.914,20 ad un massimo di euro 548.462,92, oltre interessi e rivalutazione.

Nella causa davanti alla Corte d'Appello di Roma, economicamente la più rilevante, (valore della domanda euro 209.757.859), all'esito della prima udienza del 13 giugno 2022, la Corte di appello ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 12 giugno 2023, successivamente rinviata al 28 aprile 2025. L'appellata sentenza del Tribunale di Roma aveva

[11] Sentenza n. 12665 del 9 dicembre 2021.

definito il giudizio di primo grado con la condanna dell'AdSP al pagamento del complessivo importo di 1,9 milioni, oltre interessi.

Nelle precedenti relazioni si erano inoltre segnalati i lodi arbitrali che, a seguito di azioni promosse da una società per la restituzione di canoni demaniali versati dal 2006 al 2016 e di spese di progettazione e lavori relativi alla concessione demaniale di cui la stessa società era titolare, avevano condannato l'Autorità al pagamento di euro 9.498.909, oltre agli interessi legali dalla data di notifica della domanda arbitrale.

A seguito di appello dell'Autorità, con sentenza non definitiva del 31 maggio 2022, la Corte di appello di Roma ha dichiarato la nullità dei lodi e disposto la prosecuzione del giudizio, nominando un CTU, per verificare i maggiori oneri sopportati dall'Autorità in relazione alla mancata realizzazione dell'opera oggetto di concessione. In forza della favorevole sentenza della Corte di appello, è stata dichiarata estinta dal Giudice dell'esecuzione del Tribunale di Civitavecchia la procedura esecutiva a suo tempo incardinata dalla società concessionaria in forza dei lodi arbitrali e disposto lo svincolo delle somme pignorate. La sentenza della Corte d'appello è stata impugnata davanti alla Corte di cassazione e il relativo giudizio è in attesa di fissazione dell'udienza.

L'AdSP ha rappresentato che esiste una "Procedura operativa per la ricognizione e la valutazione del contenzioso", approvata con decreto presidenziale n. 99 dell'11 aprile 2018, allo scopo di aggiornare lo stato del contenzioso e valutarlo in termini economici e finanziari, ai fini degli accantonamenti e della consistenza del fondo rischi ed oneri.

A seguito degli esiti di tale procedura, da ultimo con determina del S.G. n. 8 del 14 aprile 2023, il valore del contenzioso al 31 dicembre 2022, è stato stimato pari a euro 263.366.164. Il valore del relativo fondo rischi al 31 dicembre 2022 è pari a 25.503.254 euro, equivalente al 9,66 per cento del valore conosciuto delle passività potenziali. Il Collegio dei revisori, nella relazione al rendiconto 2022 come già in quelle precedenti, dopo aver rilevato la limitata percentuale di copertura delle passività potenziali già accantonata al fondo rischi, nonché la mancata considerazione delle percentuali di soccombenza nei vari giudizi e la mancata rideterminazione, anche attraverso accordi transattivi, delle somme dovute in caso di soccombenza, ha richiamato l'attenzione dell'AdSP sulla necessità di destinare tutte le risorse libere disponibili ad incremento degli accantonamenti in essere, al fine di assicurare un appostamento in bilancio per gli stessi maggiormente congruo.

Le osservazioni di cui sopra sono condivisibili e, peraltro, già formulate da questa Corte in occasione dei precedenti referti. In presenza di contenziosi così rilevanti, ed ancor più in situazioni di bilancio critiche, è essenziale che il fondo rischi sia correttamente determinato al fine di non aggravare situazioni di squilibrio con scelte strategico-operative non conformi ai principi di sana gestione finanziaria e di salvaguardia della continuità di azione amministrativa. Si sottolinea, in proposito, che anche il rendiconto 2022 fa emergere una situazione gestionale nella quale l'avanzo di amministrazione disponibile risulta completamente azzerato a causa degli accantonamenti anzidetti, sulla quantificazione dei quali sussistono, come sopra evidenziato, rilevanti margini di incertezza.

Come anticipato nel referto sull'esercizio 2021, è in corso un'indagine sull'effettivo ammontare dei residui attivi al 31 dicembre 2021, richiesta dal Collegio dei revisori, ancora in corso ma che si ritiene necessario venga conclusa al più presto.

5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

La pianificazione strategica portuale, disciplinata dal d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, assume come base di riferimento il Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss), che deve essere predisposto dalle AdSP in coerenza 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.

Il d.l. n. 121 del 2021, cosiddetto "decreto trasporti" ha apportato opportune modifiche **al**l'art. 5 della legge n. 84 del 1994, semplificando le procedure e gli strumenti di programmazione ed eliminando la prevista adozione del Piano regolatore di sistema portuale, inizialmente concepito come unitario strumento di sintesi delle linee strategiche di sviluppo di tutti i porti del sistema, demandando ora al solo Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) il compito di individuare, per ciascun porto, gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario. I Piani regolatori portuali (PRP), concepiti come piani territoriali di rilevanza statale, restano di competenza esclusiva delle AdSP con riferimento alle sole aree portuali e retroportuali, residuando alle Autorità portuali mere funzioni consultive con riguardo alle aree di interazione porto-città, oltre alla necessità di una previa intesa con gli enti territoriali competenti ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti viari e ferroviari di ultimo miglio.

In sintesi, l'AdSP è chiamata ad organizzare e programmare la propria attività in coerenza con la l. n. 84 del 1994 e ss.mm.ii., tenuto conto del d.lgs. n. 169 del 2016, peraltro ancora non completamente attuato, e delle successive citate modifiche, anche attraverso l'adozione:

- del Piano regolatore portuale (Prp) di cui si è detto;
- del 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, sulla base delle risorse finanziarie disponibili e secondo un ordine di priorità che dà conto del diverso livello di interesse ed urgenza che l'Autorità assegna a ciascun intervento;
- del Programma triennale delle opere pubbliche (Pto), ai sensi dell'art. 128 del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (ora art. 21, d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 ss.mm.ii.).

Per quanto riguarda l'*iter* per l'adozione del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), l'AdSP ha riferito che il Comitato di gestione, con delibera n. 26 del 5 giugno 2023, ne

ha avviato il procedimento, conclusosi, a seguito dell'esito dei tavoli tecnici con i Comuni interessati e con RFI con l'adozione del Documento con delibera n.61 del 21 dicembre 2023.

5.1 Piano regolatore portuale

Il Piano regolatore portuale è definito, per quanto attiene all'ambito di competenza, attraverso la complessa ed articolata procedura individuata dall'art. 5 della l. n. 84 del 1994 e costituisce ancora lo strumento di pianificazione strutturale del territorio portuale su un orizzonte temporale di medio-lungo termine, finalizzato a delineare le scelte strategiche di assetto e di sviluppo funzionale dell'area portuale.

Il Prp individua, inoltre, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito del porto, assicurando il raccordo con gli altri documenti di pianificazione territoriali nazionali ed europei, anche al fine di valorizzare il contesto urbano e ambientale.

Numerosi sono stati gli interventi di adeguamento dei Prp di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta a partire dal 2004.

Porto di Civitavecchia

Con deliberazione della regione Lazio del 23 marzo 2012, si è concluso il lungo *iter* relativo all'approvazione della variante al Prp di Civitavecchia, riguardante la realizzazione di due nuovi accosti per navi da crociera di grandi dimensioni, nell'ambito del primo lotto delle opere strategiche.

Con determinazione della regione Lazio del 9 ottobre 2017, è stata formalizzata la presa d'atto del parere n. 61 del 2014 del Consiglio superiore dei lavori pubblici (C.S.LL.PP.) per l'adeguamento tecnico funzionale del Prp del porto di Civitavecchia-Darsena energetica grandi masse.

Come sopra anticipato è stato elaborato dalla AdSP un adeguamento tecnico funzionale (atf) della banchina n. 26 e delle aree sottese, al fine di renderle compatibili con lo svolgimento di traffici *ro-ro* e *car-carrier*[12].

[12] *Roll-on/roll-off* (anche detto Ro-Ro ovvero a caricazione orizzontale o rotabile), è il termine inglese per indicare una nave-traghetto vera e propria, progettata e costruita per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni. Tra i tipi di navi Ro/Ro rientrano traghetti, Ro-Pax, Ro-Con

Il Comitato di gestione, acquisiti i pareri favorevoli dell'Organismo di partenariato e del comune di Civitavecchia, ha approvato con delibera n. 36 del 31 luglio 2019 il "Progetto di adeguamento al vigente Piano regolatore portuale di Civitavecchia riguardante il *Terminal* commerciale e la Darsena Traghetti", disponendo la trasmissione del progetto stesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici, per la prosecuzione dell'*iter* approvativo. Da ultimo, con nota del 15 novembre 2021, l'AdSP ha comunicato che il predetto Atf è stato oggetto di parere con prescrizioni da parte del C.S.LL.PP. in data 27 gennaio e 24 febbraio 2021.

Un nuovo Atf è stato adottato con delibera n.35 del 27 giugno 2022, relativo alle "Opere strategiche per il porto di Civitavecchia – 2° stralcio. Nuovo accesso al bacino storico – Collegamento tra il Molo Vespucci e l'Antemurale Colombo, "ai sensi dell'art. 5 della l. n. 84 del 1994. Una delle prescrizioni prevedeva la Valutazione preliminare ambientale ai sensi dell'art. 6, c.9, del d.lgs. n.152 del 2006 e ss.mm.ii.

Con nota dell'8 maggio 2023, il Mase ha ritenuto che il citato Atf non necessiti di essere sottoposto a ulteriori procedure di Valutazione ambientale, escludendo il verificarsi di impatti ambientali significativi correlati a tali opere, ulteriori rispetto a quanto già valutato in precedenti procedimenti già svolti sull'ambito portuale di Civitavecchia.

Porto di Fiumicino

Con deliberazione n. 358 del 13 luglio 2012 della regione Lazio è stata approvata la variante al Prp del porto di Fiumicino.

Con delibera del Comitato portuale n. 14 del 30 ottobre 2017 è stato adottato il progetto di adeguamento tecnico funzionale al vigente Piano regolatore, che è stato poi approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 20 aprile 2018 e dalla regione Lazio in data 3 settembre 2018. Si è trattato del primo Atf approvato a seguito delle modifiche introdotte dalla riforma di cui al d.lgs. n. 169 del 2016. A seguito della Valutazione preliminare ambientale richiesta dal CSLLP, il MATTM (oggi MASE), con nota del 14 gennaio 2021, ha ritenuto che tale progetto non determini impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non necessiti di ulteriori procedure di valutazione di impatto ambientale.

(Rotabili+*containers*), chiatte, navi convenzionali con rampa poppiera, PCC (Pure Car Carriers) e PCTC (Pure Car and Truck Carriers). Queste due ultime categorie rappresentano il principale metodo di trasporto automobili (e mezzi pesanti da cantiere) su rotte oceaniche, trasportando una media di 5000 automobili, suddivise su 12 ponti interni.

Porto di Gaeta

Con deliberazione di Giunta regionale n. 123 del 7 marzo 2016 è stata approvata la variante al Piano regolatore portuale approvato nel 2006.

Con delibera del Comitato di gestione n. 71 del 20 novembre 2020, è stato espresso parere favorevole all'avvio del procedimento di "variante localizzata "del Prp di Gaeta, mediante l'ampliamento del comparto destinato alla cantieristica e l'infrastrutturazione dei nuovi piazzali logistici. Con decreto presidenziale n.185 del 17 maggio 2022 si è dato avvio alle procedure di gara per l'affidamento delle attività di progettazione relative agli interventi inseriti all'interno della predetta variante.

5.2 Piano operativo triennale (Pot)

Con delibera del Comitato di gestione n. 3 del 21 marzo 2023 è stata deliberata la revisione del Pot 2021-2023, approvato in data 12 maggio 2021.

5.3 Programma triennale delle opere (Pto)

Ai sensi del citato art. 128 del d.lgs. n. 163 del 2006, (in seguito art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016), l'Autorità portuale è tenuta a predisporre il programma triennale e l'elenco annuale dei lavori, sulla base delle schede tipo di cui al decreto ministeriale 9 giugno 2006; tali schede, allegate al bilancio preventivo dell'esercizio, ne costituiscono parte integrante.

Con la delibera del Comitato di gestione n.58 del 27 ottobre 2021, in sede di approvazione del bilancio di previsione 2022, è stato deliberato il programma triennale delle opere pubbliche 2022-2024. Con delibera n. 50 del 31 ottobre 2022, in sede di approvazione del bilancio di previsione 2023, è stato deliberato il programma triennale delle opere pubbliche 2023-2025.

6. ATTIVITÀ

Nei paragrafi che seguono si illustrano le principali attività svolte dall'Autorità di sistema portuale nell'esercizio in esame.

6.1 Attività promozionale

Gli importi impegnati dall'Autorità per spese promozionali ammontano nel 2022 a 74.175 euro, in notevole aumento rispetto ai 16.491 euro del 2021, anno particolarmente interessato all'emergenza Covid 19.

La maggior parte di tali spese è relativa alla partecipazione a fiere, convegni ed eventi promozionali a livello nazionale e internazionale, come il *Sea Trade Cruise Global di Miami*, il *Fruit Logistics* di Berlino, *Let Expo* a Verona, evento sulla logistica intermodale.

Per quote associative ad associazioni di porti internazionali, sono stati impegnati nel 2022, 4.800 euro.

6.2 Attività negoziale

Per gli acquisti di beni e servizi l'AdSP ha comunicato di essersi dotata di un proprio sistema di *e-procurement.*

Al riguardo, si richiama l'art. 1, comma 450, della legge n. 296 del 2006 , che recita " le amministrazioni pubbliche, per gli acquisti di beni e servizi di importo pari o superiore a 5.000 euro e di importo inferiore alla soglia di rilievo comunitario sono tenute a fare ricorso al mercato elettronico della pubblica amministrazione ovvero ad altri mercati elettronici istituiti ai sensi del medesimo articolo 328 ovvero al sistema telematico messo a disposizione dalla centrale regionale di riferimento per lo svolgimento delle relative procedure."

Di seguito una tabella riepilogativa del numero dei contratti per tipologia di procedura seguita nel 2022, con l'importo degli stessi e la percentuale di incidenza di ogni tipologia sul totale.

Tabella 12 – Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia

Modalità di affidamento utilizzata	Numero contratti		DI CUI			
		Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa	Spesa sostenuta nell'esercizio 2022
Procedure aperte (art. 36, co. 9, d.lgs. 50/2016) *	14	56.028.948			14	56.028.948
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63, c. 2, lett. b del d.lgs. 50/2016) (c.d. "Unicità")	1	1.289.853			1	1.289.853
Affidamenti di cui all'art. 36 c. 2 lett. b **	15	1.383.776			15	1.383.776
Affidamenti di cui all'art. 36 c. 2 lett. c	1	236.532			1	236.532
Affidamento diretto (art. 36, c. 2 lett. a del d.lgs. 50/2016)	147	1.321.485			147	1.321.485
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione stipulato da IIT	3	1.830.000	3		0	1.830.000
Totale complessivo	**181**	**62.090.594**	**3**		**178**	**62.090.594**

Fonte: elaborazione Corte conti su dati Ente

*di cui euro 4.877.539 per variante ex art.106, c.1, lett.b) d.lgs. 50 del 2016.

** di cui n.11 per affidamenti diretti ex art.1, c.2, lett. a) del d.l. n. 76 del 2020, per un importo di euro 865.868.

Come si evince dalla tabella, n.14 contratti sono stati affidati attraverso procedura aperta ex art. 36, c. 9, del d.lgs. n. 50 del 2016, per un importo che rappresenta il 90,2 per cento del totale, mentre il numero maggiore di acquisizioni (147) è stato effettuato con affidamenti diretti che rappresentano, per importo, il 2 per cento del totale, n. 15 contratti attraverso affidamenti diretti previa consultazione di più operatori (2 per cento del totale), mentre le procedure negoziate senza pubblicazione del bando ed il ricorso agli strumenti Consip rappresentano fattispecie residuali.

A seguito di richiesta istruttoria, l'AdSP ha comunicato, con nota dell'8 marzo 2024, che il Regolamento degli acquisti e forniture, approvato nel 2019 e redatto ai sensi del d.lgs. n. 50 del 2016, è stato sostituito nel corso del 2023 da un nuovo Regolamento riferito ai procedimenti di acquisto regolamentati dal nuovo codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. n. 36 del 2023.

Il nuovo Regolamento risulta peraltro in fase di ulteriore aggiornamento, a seguito delle novità

introdotte a partire dal 1° gennaio 2024 in merito alla digitalizzazione dell'intero ciclo di vita dei contratti pubblici (programmazione, progettazione, pubblicazione, affidamento ed esecuzione), della connettività con l'ANAC attraverso la Piattaforma dei Contratti Pubblici (PCP) con le piattaforme di approvvigionamento digitale e della interoperatività con i servizi erogati dalla PCP attraverso la Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND).

6.3 Servizi di interesse generale

L'articolo 6, c. 1, lett. c della l. n. 84 del 1994 (ora art. 6, c. 4, lett. c, nel testo novellato), disponeva l'affidamento e il controllo delle AdSP per le attività dirette alla fornitura, a titolo oneroso, agli utenti portuali, dei servizi di interesse generale, la cui individuazione era demandata ad appositi decreti ministeriali, adottati in data 14 novembre 1994 e 4 aprile 1996.

Abrogati tali provvedimenti con il d.lgs. n. 232 del 2017, il Ministero vigilante ha chiesto a tutte le AdSP, con circolare del 17 aprile 2018, di valutare quali attività rientrassero tra i servizi di interesse generale e quali fossero le relative procedure di affidamento.

L'Autorità portuale di Civitavecchia aveva a suo tempo affidato i servizi di interesse generale ad imprese partecipate, mantenendo una quota azionaria di minoranza nella compagine societaria. Le partecipazioni in dette società sono state peraltro alienate, a seguito dei Piani di razionalizzazione e di revisione straordinaria adottati, prima dall'A.P. e poi dall'AdSP, a decorrere dal 2015.

Il servizio di pulizia e raccolta rifiuti nella circoscrizione territoriale di competenza dell'AdSP è svolto dalla medesima società (*S.e.Port s.p.a.*) che era già affidataria, a seguito di gara pubblica, del suddetto servizio in forza di concessione quindicennale del 13 aprile 2016.

Il servizio idrico ed i servizi di illuminazione, informatico e telematico e le relative manutenzioni sono stati svolti dal 2016 dalla società, già affidataria del servizio (*Port Utilities s.p.a.*), in forza di concessione quindicennale del 12 gennaio 2016, a seguito di gara pubblica, con scadenza 11 gennaio 2031. Con riferimento alle vicende relative all'avvio nel 2018 di una procedura di decadenza dalla concessione, per il mancato rispetto da parte della società di diverse obbligazioni derivanti dalla concessione stessa[13], di cui si si era dato conto ampiamente nei precedenti referti, l'AdSP ha riferito che il Comitato di gestione, con delibera n. 24 del 18 aprile 2021, ha disposto l'archiviazione del procedimento di decadenza.

[13] L'AdSP, con nota del 2 dicembre 2020, aveva affermato che le criticità erano state sanate e la società stava attuando il Piano degli investimenti secondo quanto previsto dall'atto aggiuntivo alla concessione sottoscritto in data 22 giugno 2020.

La gestione dei varchi di accesso in porto, dei parcheggi e di tutti i servizi complementari connessi con la viabilità all'interno dello scalo è stata affidata a *Port Mobility s.p.a.* (di seguito PM) con una convenzione trentennale stipulata il 26 maggio 2005, con affidamento diretto in quanto detta Società era all'epoca partecipata dall'AdSP, partecipazione poi venuta meno in sede di revisione delle partecipazioni ex TUSP.

Questa Corte, in considerazione delle criticità evidenziate sin dal 2015 in merito a quest'ultima concessione[14], e tenuto conto delle censure formulate dall'Anac con delibera n. 1001 del 23 ottobre 2019[15], si era ampiamente soffermata sul punto nei referti degli esercizi precedenti, analizzando le azioni poste in essere dall'AdSP volte a superare le osservazioni formulate ed evidenziando che tali azioni presentavano ulteriori profili critici.[16] La controversia azionata in primo grado da altra Società operante nel porto di Civitavecchia aveva ad oggetto la legittimità degli atti adottati dalla AdSP in relazione al servizio di c.d. "navettamento" dei passeggeri croceristi diretti alle navi da crociera dalla stazione ferroviaria di Civitavecchia centrale.

A seguito dell'annullamento disposto dal TAR dei predetti atti, per effetto dell'intervenuto riconoscimento della fondatezza del secondo motivo di ricorso con il quale si lamentava che "l'Autorità avesse esercitato poteri che la legge non le attribuisce, quali quello di disciplinare un servizio di linea comunale", l'AdSP aveva interposto appello nel 2020. Nel corso del 2023 è intervenuta la sentenza del Consiglio di Stato n. 317/2023 che, oltre a confermare la statuizione del TAR relativa all'esercizio da parte dell'Autorità di poteri spettanti per legge all'ente comunale, nel pervenire alla reiezione del gravame, si è pronunciato anche sull'esclusiva del servizio di c.d. "navettamento" concesso da AdSP in favore di *Port Mobility s.r.l.* alla luce della Convenzione del 2005. Lo stesso ha ritenuto infatti che, venuta meno la partecipazione minoritaria di AdSP in *Port Mobility s.r.l.*, sono illegittimi tutti i provvedimenti con cui l'Autorità, successivamente alla cessione della propria quota, ha disposto o autorizzato nel

---

[14] Nel referto sull'A.P. di Civitavecchia 2012-2014 approvato con determinazione n. 121 del 2015, al par. 6.2. si legge: "il trasferimento di quote sociali tra soggetti privati in una società partecipata dall'autorità portuale e concessionaria di un servizio di interesse generale. La compagine azionaria della società detentrice di una concessione trentennale del servizio di utilità generale si è radicalmente trasformata; inoltre il corrispettivo economico di detta concessione si è fortemente incrementato ed è stato introdotto un livello minimo garantito; tutto ciò potrebbe prefigurare l'opportunità di effettuare una gara ad evidenza pubblica per un nuovo affidamento del servizio, anche alla luce della sentenza del Consiglio di Stato, sez.V, del 18 dicembre 2009, n. 8376."

[15] Le osservazioni formulate dal gruppo ispettivo hanno riguardato:

1) La costituzione della *Port Mobility s.p.a.* ai sensi dell'art. 23, comma 5, della l. n. 84/1994 ed i riflessi di profilo giuridico delle successive modifiche della compagine sociale della concessionaria;

2) Il grado di adempimento della P.M. all'obbligo di esternalizzare una quota pari all'80 per cento dei contratti relativi alla concessione, ai sensi dell'art. 177 del d.lgs. n. 50 del 2016.

[16] Cfr. referti sulla gestione dell'AdSP es. 2018, 2019, 2020 e 2021.

corso del tempo la prosecuzione del rapporto concessorio, ivi inclusi quelli dei provvedimenti oggetto del giudizio di primo grado.

Il Consiglio di Stato ha imposto inoltre all'AdSP di indire la gara per il servizio di navettamento dei croceristi entro 3 mesi dalla pubblicazione della sentenza, avvenuta il 10 gennaio 2023.

A distanza di oltre un anno dalla dichiarazione di illegittimità della concessione da parte del Consiglio di Stato e conseguente statuizione dello stesso di avvio di nuova gara entro tre mesi, non risultano assunte formali decisioni in merito, tranne che per il navettamento dei croceristi.

Per quanto riguarda quest'ultimo servizio, l'AdSP, nelle more dell'espletamento della procedura di evidenza pubblica per il rilascio in concessione di tale servizio, ha affidato, con procedura ad evidenza pubblica, il servizio di linea per il trasporto dei passeggeri delle crociere nel perimetro portuale del Porto di Civitavecchia (da sottobordo a Largo della Pace) per il periodo di sei mesi (dal 01 novembre 2023 al 30 aprile 2024), ovvero per il tempo strettamente necessario all'aggiudicazione della concessione pluriennale. La fase successiva (dal 1°maggio 2024 al 31 dicembre 2024) prevede invece la procedura di scelta del contraente attraverso lo strumento del contratto di concessione da realizzarsi entro il 30 aprile 2024 (gara a regime).

La gara interinale è stata aggiudicata per l'importo di euro 606.165,57 euro ed è stata gravata da ricorsi al TAR Lazio da parte di una serie di operatori portuali e, con autonomo ricorso, dalla stessa Port Mobility s.p.a.

Mentre il primo giudizio è tuttora pendente, il secondo giudizio, promosso dalla Port Mobility- nel corso del quale la società ricorrente ha formulato istanza risarcitoria per equivalente lamentando un danno emergente pari ad euro 7,2 milioni - è stato invece definito con sentenza del 28 dicembre 2023, che ha dichiarato in parte infondati ed in parte inammissibili il ricorso ed i motivi aggiunti.

Da ultimo l'AdSP ha comunicato di aver autorizzato, in data 6 dicembre 2023, la società aggiudicataria della gara ponte a subappaltare a Port Mobility s.p.a. l'affidamento delle attività di "Trasporto dei passeggeri delle crociere nel perimetro portuale di Civitavecchia" per l'importo complessivo stimato di euro 552.107,29, oltre ad euro 25.000,00 per oneri della sicurezza.

Secondo quanto precisato da ultimo dall'AdSP con nota dell'8 marzo 2024, il 7 dicembre 2023 è stato sottoscritto il "verbale di avvio dell'esecuzione del contratto", a far data dall'11 dicembre 2023, con termine il 10 giugno 2024.

Con la stessa nota, a seguito di richiesta istruttoria, l'AdSP ha comunicato "che è in fase di conclusione il procedimento tecnico amministrativo volto alla pubblicazione e aggiudicazione della concessione di servizio trasporto passeggeri di durata pluriennale".

Infine, con nota del 14 giugno 2024, l'AdSP ha comunicato di non aver ancora provveduto ad espletare la gara per l'affidamento del servizio in questione e che lo stesso proseguirà fino al 10 luglio 2024.

Si evidenzia al riguardo il disallineamento temporale tra la c.d. "gara ponte" e la procedura per l'aggiudicazione della concessione pluriennale, a tutt'oggi non espletata.

6.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione

Per le opere di manutenzione ordinaria, riguardanti essenzialmente interventi per l'efficienza di tutti i sistemi, in ottemperanza alle norme per la sicurezza dei lavoratori, dei passeggeri e di tutti gli utenti operanti nelle aree portuali, l'AdSP ha impegnato nel 2022 fondi di parte corrente, per complessivi euro 277.908, rispetto ai 324.737 euro dell'esercizio precedente.

La manutenzione straordinaria si è concretizzata in una serie di interventi nelle parti comuni, per il mantenimento in efficienza del sistema strutturale dei tre porti e per il loro potenziamento ed ammodernamento, per un importo complessivo impegnato di euro 13.866.242, a fronte di euro 3.472.212 del 2021.

Nel corso dell'esercizio 2022 l'AdSP ha percepito l'importo di euro 1.845.260, a titolo di fondo di cui all'art. 18 bis della l. n. 84 del 1994, destinato ad opere di dragaggio nel porto di Fiumicino.

Per ciò che concerne le opere di grande infrastrutturazione[17], si riportano nella seguente tabella le principali opere in corso nel 2022, le relative fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento alla data di conclusione dell'istruttoria (agosto 2023).

[17] che, come precisato dall'art. 5, comma 9, della l. n. 84 del 1994, riguardano "*le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali*".

Tabella 13 - Opere infrastrutturali

		Opera	Fonte di finanziamento	Somme assegnate definitivamente	Somme incassate	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lavori	Data fine lavori prevista da contratto	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Presenza di perizie di variante o suppletive	Costo della perizia		Costo totale dei lavori	Stato avanzamento lavori (%)	Data collaudo
Opere di grande infrastrutturazione																
Piazzale Area Traghetti 1° stralcio-Area a servizio del Pontile II		5.400.000,00	> I lotto : € 5,400,000,00 Fondi MIT ex art. 18 bis Legge 84/94: Fondo perequativo Autorità Portuali 2018 - Acc. Proc. n. 35 del 19.03.2019 > II lotto oggetto di altro finanziamento	5.400.000,00	2.509.918,74	15/10/2020	03/12/2020*	31/12/2021	Procedura Aperta	2.955.269,49	SI	1°	395.289,65	3.350.559,14	100%	21/04/2022
Primo lotto funzionale opere strategiche (II stralcio): "Banchinamento		36.103.273,98	>Accordo di Programma con MIT-Fondo art 1 c 140 legge 232/2016	29.649.046,48	216.844,52	30/03/2022	26/09/2022	20/09/2023	Procedura Aperta	12.210.745,78	SI	1°	4.877.539,03	17.088.284,81	26,28%	-
Viabil. Princ. e rampe Nord (II lotto OO.SS.); Nuovo Assetto Viab. Port. e studio trasport.	I° stralcio: Nuovo assetto viabilità principale completamento viabilità a nord dello scalo: realizzazione piazzali a tergo delle banchine darsena traghetti e della banchina n. 26 del terminal commerciale	102.097.000,00	>Decreto Ministeriale n. 353 del 13.08.2020 >Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 15 della Legge n. 241/90	69.041.335,00		20/05/2022	-	-	Procedura Aperta	16.458.602,77	NO		-	-	-	-
	II° stralcio: Nuovo assetto viabilità portuale (da Fiumaretta Nord a Largo della Pace - Nuova configurazione Varco Vespucci) - (Largo della Pace)					12/09/2022	14/11/2022	11/02/2023	Procedura Aperta	444.483,62	NO	1°	64.996,58	509.480,20	100%	-
Interventi di riorganizz.ne Sistema ferro in area Aut. Port. Civitavecchia		23.111.315,45	> € 300.000,00 Fondi Regionali > € 3.867.644,00 Fondi Comunitari > 14.293.076,00 Fondi AdSP (Mutuo BEI)	4.167.644,00	1.654.461,33	24/10/2022	29/05/2023	06/02/2024	Procedura Aperta	18.254.150,33	NO		-	-	-	-
Dragaggi manut.vi (1° e 2° lotto) - Approf. fondali antist.Banchine Commerc. e relat. cerchi di evol. 1° lotto		6.900.557,77	> Decreto interministeriale n.252 del 10.08.2022	2.400.000,00		06/04/2023	10/07/2023	22/10/2023	Procedura Aperta	5.345.700,73	NO		-	-	-	-
I stralcio I Lotto Funz. N.vo P. Comm.le di Fiumicino – Dars.Pesch. e Viabil. accesso al cantiere		55.978.861,04	> decreto MIT n.353 del 13.08.2020	30.000.000,00		08/03/2023	10/07/2023	26/02/2026	Procedura Aperta	36.424.431,77	NO		-	-	-	-
Opere di compl.to P. Comm.le di Gaeta		33.085.062,00	FONDI MIT	33.085.062,00	31.770.887,15	06/11/2014	16/11/2015	22/03/2019	Procedura Ristretta	19.957.944,50	SI	1° 2° 3°	145.677,57 836.169,61 2.880.746,61	23.820.538,29	100%	-
Totale		262.676.070,24														

Fonte: Elaborazione C.d.c. su dati Ente

6.5 Attività autorizzatoria di operazioni e servizi portuali e di gestione del demanio marittimo

L'attività autorizzatoria relativa all'esercizio di operazioni e servizi portuali e quella di gestione del demanio marittimo assumono particolare rilievo per l'efficientamento dei porti e per l'apporto di risorse al bilancio[18].

Con decreti commissariali n. 87 e n. 88 del 2016 è stata emanata un'unica disciplina regolamentare delle operazioni portuali nei porti di Gaeta e Civitavecchia, successivamente aggiornata e integrata nel corso del 2019. In modo analogo, nel 2021 è stato emanato il decreto n.105 con cui sono stati regolamentati unitariamente i servizi portuali negli scali dell'AdSP.

L'AdSP ha comunicato che le imprese autorizzate ex art. 16 della l. n. 84 del 1994, allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali nei porti del sistema portuale nel 2022, sono 37. I soggetti titolari di concessioni, ai sensi dell'art. 18 della l. n. 84 del 1994, sono 8 nel porto di Civitavecchia, 2 nel porto di Gaeta e 1 nel porto di Fiumicino.

Per quanto riguarda i soggetti autorizzati alla somministrazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17, c. 2 della l. n. 84 del 1994, nel porto di Civitavecchia opera un soggetto, selezionato con gara aperta con scadenza 31 dicembre 2022.

A seguito di analoga procedura è stato individuato anche il soggetto autorizzato alla somministrazione del lavoro temporaneo nello scalo di Gaeta, titolare di un'autorizzazione rilasciata in data 13 giugno 2019 con scadenza al 31 dicembre 2023.

Le predette autorizzazioni sono state prorogate di due anni, ai sensi dell'art.199, c.2 del d.l n.34 del 2020, convertito con modificazioni dalla l. n.77 del 2020, rispettivamente al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2025.

Il regolamento per la disciplina della somministrazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17, c. 2, della l. n. 84 del 1994, è stato approvato con decreto presidenziale n. 332 del 19 dicembre 2018, confluito poi nel citato decreto n.105 del 2021.

Il Piano organico del porto, introdotto dal d.lgs. n. 232 del 2017 è stato adottato nel 2018 e aggiornato nel 2020 e nel 2021. Tali anni hanno risentito della difficile situazione derivante dall'emergenza pandemica che ha visto il 98 per cento dei lavoratori in cassa integrazione.

[18] Le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'Autorità, ai sensi degli artt. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994. I servizi portuali sono stati definiti dalla l. n. 186 del 2000 come servizi riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, anch'esse svolte da imprese autorizzate dall'Autorità portuale.

Conseguentemente l'Autorità, per mitigare le inevitabili conseguenze negative sull'occupazione, ha previsto, nel triennio: *a)* l'attivazione di corsi di formazione professionale per il personale delle imprese di cui all'art. 17, c. 2, della l. n. 84 del 1994; *b)* il ricollocamento del personale delle imprese di cui all'art.16 e 17, non più idoneo all'esecuzione delle operazioni portuali; *c)* l'incentivo al prepensionamento del medesimo personale.

Per quanto riguarda la gestione del demanio marittimo, va richiamato l'art. 18 della l. n. 84 del 1994, in base al quale le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale vengono date in concessione alle imprese di cui all'art. 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, nonché per attività relative ai passeggeri e ai servizi di preminente interesse commerciale ed industriale.

Direttive in materia volte a promuovere, in linea con la cospicua giurisprudenza amministrativa formatasi sulla materia, la massima concorrenza erano state emanate con la circolare n. 3087 del 5 febbraio 2018 del Mims, nonché con la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) n. 57 del 30 maggio 2018 recante "*Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali*."

Nella delibera dell'ART si prevedeva, tra l'altro, che le concessioni fossero affidate tempestivamente con procedura di selezione ad evidenza pubblica, avviata d'ufficio o su istanza di parte, previa pubblicazione di avviso, con modalità tali da consentire un'effettiva ed ampia conoscibilità agli operatori interessati, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione, proporzionalità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, predeterminando, tra l'altro, i criteri di selezione delle domande, con le relative ponderazioni, quali pesi e punteggi degli elementi tecnici ed economici, che valorizzino in particolare i piani di investimento ed i tempi di realizzazione degli stessi, gli obiettivi da conseguire e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni.

La Corte costituzionale (sentenze n. 1 del 2019 e 176 del 2018) ha sottolineato che " *i criteri e le modalità di affidamento delle concessioni su beni del demanio marittimo devono essere stabiliti nell'osservanza dei principi della libera concorrenza e della libertà di stabilimento, previsti dalla normativa comunitaria e nazionale*" e che "*durate eccessive stimolano gestioni inefficienti*".

In merito, come detto in precedenza, l'articolo 5 della legge 5 agosto 2022, n.118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021), ha modificato il citato art. 18, introducendo il principio dell'evidenza pubblica nell'affidamento delle concessioni delle aree demaniali, facendo,

peraltro salvi i rapporti allo stato vigenti; si rammenta, in proposito, che la precedente formulazione della norma demandava ad un decreto ministeriale, (peraltro, mai emanato) la determinazione dei criteri per l'affidamento, senza richiedere espressamente l'evidenza pubblica della procedura. L'applicazione della citata disposizione è soggetta alla emanazione, entro 90 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento legislativo, di uno specifico decreto applicativo da parte del Mims, di concerto con il Mef, provvedimento poi emanato il 28 dicembre 2022, con n. 202, entrato in vigore il 15 gennaio 2023.

A seguito della riforma di cui al d.lgs. n. 169 del 2016, l'AdSP ha provveduto, con delibera n. 29 del 12 settembre 2018 del Comitato di gestione e con decreto del Presidente n. 254 del 14 settembre 2018, ad un aggiornamento del regolamento d'uso delle aree demaniali marittime, risalente al 2011; inoltre con delibera n. 30 del 12 settembre 2018 del Comitato di gestione e con decreto del Presidente n. 255 del 14 settembre 2018, è stato aggiornato il regolamento per la determinazione dei canoni, anch'esso risalente al 2011. Entrambi i regolamenti sono entrati in vigore dal 1° gennaio 2019. Ulteriori aggiornamenti sono stati deliberati dall'AdSP nel 2020.

Da ultimo, l'AdSP ha comunicato di aver modificato il citato regolamento, con decreto presidenziale n. 5 dell'11 gennaio 2024, introducendo specifiche norme in attuazione delle disposizioni di cui alla legge n.118 del 2022 e del regolamento attuativo del 28 dicembre 2022, n.202.

L'AdSP utilizza il sistema informativo del demanio marittimo (portale S.I.D.) quale strumento operativo per la gestione del demanio portuale dal 2013. Con il d.lgs. n. 169 del 2016 ne è stato introdotto (art. 6, c. 13) l'obbligo di impiego per tutte le AdSP.

I tempi di pubblicazione per il rilascio delle concessioni sono graduati in funzione dell'importanza e della durata della concessione stessa: per le concessioni ex art. 36 c. nav., (sia su richiesta di parte che d'ufficio) e che hanno durata superiore a quattro anni, si procede alla pubblicazione sulla G.U.C.E., oltre che presso l'Albo pretorio del Comune e sul sito istituzionale dell'AdSP ; nel caso in cui la durata è pari o inferiore a 4 anni, la pubblicazione è limitata all'Albo pretorio del Comune ed al sito istituzionale dell'AdSP.

Per quanto riguarda le concessioni ex art.18 della l. n. 84 del 1994, (sia su richiesta di parte che d'ufficio), la pubblicazione è prevista, oltre che presso l'Albo pretorio del Comune, sul sito istituzionale dell'AdSP e del Mit, nonché, per le concessioni demaniali di durata superiore a dieci anni, nella G.U.C.E.

L'AdSP indica l'inizio e la fine del periodo di pubblicazione, che non può essere inferiore a 30 giorni. Decorso tale termine, le domande concorrenti devono essere pubblicate secondo le medesime modalità per un periodo di 20 giorni, ai fini della presentazione di osservazioni/opposizioni. Al termine del periodo di pubblicazione, è previsto un ulteriore termine non superiore a 20 giorni, per le eventuali controdeduzioni.

Su richiesta istruttoria di questa Corte, l'AdSP ha comunicato che con decreto n. 331 del 30 dicembre 2023, sono stati aggiudicati in concessione ex art.18 della l. n. 84 del 94, ad esito di procedura ad evidenza pubblica, il piazzale, le banchine e la stazione detta "polizza "della nuova darsena traghetti di Civitavecchia (banchine n.27, 28, 29 e 30), allo scopo di gestire il traffico ro-pax, ro-ro e cargo.

L'AdSP ha trasmesso inoltre un elenco delle concessioni ex art.18 nel porto di Civitavecchia, da cui risultano n. 8 concessioni, con scadenze che variano dal 2027, fino al 2051. Due concessioni scadute ed una in scadenza risultano in fase di rinnovo per ulteriori 4 anni.

Per quanto riguarda il porto di Gaeta, è vigente una concessione *ex* art.18 rilasciata nel 2020 e successivo atto suppletivo del 2021, con proroga al 31 dicembre 2024. Per altre due concessioni scadute affidate alla medesima società, è stata pubblicata l'istanza di rinnovo volta a unificarle e all'esito della stessa non sono pervenute domande concorrenti, osservazioni e/o opposizioni.

Pertanto, è in corso l'istruttoria per il rilascio di una concessione unificata, per atto formale, ex art.18 della l. n. 84 del 1994, con scadenza prevista al 31 dicembre 2033.

Nella tabella seguente sono indicate per il 2022 le entrate accertate e riscosse per canoni demaniali[19], con l'indicazione, rispettivamente, della percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti e sugli accertamenti per canoni, messe a confronto con quelle dell'esercizio precedente.

[19] Alle entrate per canoni demaniali si aggiungono 1,4 milioni di entrate per affitto di beni patrimoniali.

Tabella 14 - Entrate per canoni

Esercizio	Entrata per canoni	Entrate correnti	Incidenza a/b	Canoni riscossi (c)	Incidenza c/a
	accertate(a)	accertate(b)	%		%
2021	9.837.819	41.239.556	23,9	8.860.813	90
2022	9.564.694	61.893.009	15,5	8.691.161	91

Fonte: rendiconto gestionale

Come emerge dalla tabella, l'importo dei canoni nel 2022 mostra un modesto decremento (-2,8) in valori assoluti rispetto all'esercizio precedente, più accentuato se si tiene conto dell'incidenza percentuale sulle entrate accertate. Va tenuto conto, peraltro, che nell'importo degli accertamenti per canoni, nel 2021, erano stati contabilizzati euro 1.238.193 erogati dal Mims a titolo di ristori, per compensare le riduzioni di canoni demaniali concesse nel 2020, a seguito della normativa dettata dalla pandemia.

L'importo delle riscossioni, invece, raggiunge il 91 per cento, superando di un punto percentuale il risultato già positivo del 2021.

6.6 Traffico portuale

6.6.1 Traffico merci

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi al traffico registrato nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nel 2022, messi a confronto con i dati del 2021 e le variazioni percentuali dell'anno in esame rispetto al precedente.

Tabella 15 - Traffico merci disaggregato per i tre porti (in tonnellate e in TEU)

	CIVITAVECCHIA	FIUMICINO	GAETA	TOTALE	2021/2020
2021					
Merci solide	8.812.833	0	632.347	9.445.180	**20,4**
Merci liquide	837.774	1.946.820	1.135.782	3.920.376	**14,9**
Totale merci	**9.650.607**	**1.946.820**	**1.768.129**	**13.365.556**	**18,8**
Containers (Teu)	**100.248**	0		**100.248**	**-6**
	CIVITAVECCHIA	**FIUMICINO**	**GAETA**	**TOTALE**	**2022/2021**
2022					
Merci solide	9.436.283	0	**752.719**	**10.189.002**	**7,9**
Merci liquide	800.948	2.865.205	1.093.480	**4.759.633**	**21,4**
Totale merci	**10.237.231**	**2.865.205**	**1.846.199**	**14.948.635**	**11,8**
Containers (Teu)	**112.200**	0	0	**112.200**	**11,9**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il complesso del traffico risulta effettuato per il 68,5 per cento nel porto di Civitavecchia, per il 19,6 per cento nel porto di Fiumicino e per il restante 12,4 per cento nel porto di Gaeta.

Come emerge dalla tabella, il porto di Civitavecchia si caratterizza soprattutto per la movimentazione di merci solide, in prevalenza carbone e merci varie su *ro-ro*[20], che rappresenta nel 2022 il 92,6 per cento del traffico complessivo di tale tipologia di merci dei tre porti.

I dati del traffico merci dei tre porti compresi nella circoscrizione dell'AdSP fanno registrare nel 2022 un incremento dell'11,8 per cento rispetto all'esercizio precedente, con un volume complessivo di merci movimentate pari a 14,9 milioni circa di tonnellate rispetto a 13,4 milioni dell'esercizio precedente.

Tale incremento è imputabile soprattutto alle merci liquide (+21,4 per cento), in gran parte riferibili al porto di Fiumicino, ma anche a quelle solide che mostrano un incremento complessivo del 7,9 per cento.

Il traffico dei *containers* registra un incremento dell'11,9 per cento e si attesta a 112.200 TEU rispetto ai 100.248 TEU[21] movimentati nel 2021.

[20] *Roll-on/roll-off* (anche detto Ro-Ro ovvero a caricazione orizzontale o rotabile), è il termine inglese per indicare una nave-traghetto vera e propria, progettata e costruita per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni. Tra i tipi di navi Ro/Ro rientrano traghetti, Ro-Pax, Ro-Con (Rotabili+*containers*), chiatte, navi convenzionali con rampa poppiera, PCC (Pure Car Carriers) e PCTC (Pure Car and Truck Carriers). Queste due ultime categorie rappresentano il principale metodo di trasporto automobili (e mezzi pesanti da cantiere) su rotte oceaniche, trasportando una media di 5000 automobili, suddivise su 12 ponti interni.

[21] L'unità equivalente a venti piedi o TEU (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*), è la misura *standard* di volume nel trasporto dei *container*, e corrisponde a circa 40 metri cubi totali.

Nella tabella successiva viene evidenziata l'incidenza percentuale, nel 2022, del traffico merci di ciascun porto, distinto per tipologia (merci solide e liquide) sul totale delle merci appartenenti alla stessa tipologia dei tre porti.

Tabella 16 - Incidenza percentuale di ciascuna tipologia di merci sul totale

Anno	CIVITAVECCHIA		FIUMICINO		GAETA	
	Merci solide	Merci liquide	Merci solide	Merci liquide	Merci solide	Merci liquide
	% sul totale	% sul totale	% sul totale	% sul totale	% sul totale	% sul totale
2021	93	21	0	50	7	29
2022	93	17	0	60	7	23

Fonte: Elaborazione Cdc su dati forniti dall'Ente

6.6.2 Traffico passeggeri

Nella tabella che segue si espongono i dati relativi al traffico dei passeggeri di linea e crocieristico del porto di Civitavecchia nel 2022 con la percentuale di incidenza di ciascuna delle tipologie sul totale, posto a raffronto con quello dell'esercizio precedente:

Tabella 17 - Traffico passeggeri

Tipologia	2019	% Var. 2019/2018	2020	% Var. 2020/2019	2021	% Var. 2021-2020	2022	% Var. 2022-2021
P. di linea	1.804.201	-1	962.394	-47	1.227.997	27,6	1.472.493	19,9
Crocieristi	2.656.778	9	206.967	-92	519.167	150,8	2.174.515	318,8
Totale	**4.460.979**	**4**	**1.169.361**	**-74**	**1.747.164**	**49,4**	**3.647.008**	**108,7**

Fonte: elaborazione su dati forniti dall'Ente

Il traffico dei passeggeri risulta più che raddoppiato rispetto al 2021, pur restando ancora lontano dai 4,5 milioni di passeggeri del 2019. In particolare, i passeggeri croceristi, il cui numero era stato fortemente penalizzato a causa della pandemia, mostrano un incremento del 318,8 per cento rispetto al 2021, tornando a superare i 2 milioni di unità, mentre i passeggeri di linea registrano un incremento del 19,9 per cento e si attestano a circa 1,5 milioni di unità.

7. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE

7.1 Il rendiconto generale 2022

Il rendiconto 2022 è stato deliberato dal Comitato di gestione in data 27 aprile 2023 ed approvato dal Ministero vigilante in data 5 luglio 2023, acquisito il parere favorevole del Mef. Lo stesso è stato redatto, non essendo più stato emanato il regolamento di cui all'art. 22, c. 4, del d.lgs. n. 169 del 2016, in conformità dell'ancora vigente regolamento di amministrazione e contabilità, adottato con delibera del Comitato portuale n. 22 del 24 luglio 2007 che affianca al sistema di contabilità finanziaria il sistema di contabilità economico patrimoniale di cui al d.p.r. n. 97 del 2003.

Il rendiconto si compone sostanzialmente di tre parti: a) i dati delle risultanze finanziarie e di cassa, delle risultanze economico-patrimoniali e della situazione amministrativa; b) la nota integrativa, che contiene i criteri di valutazione e l'analisi di dettaglio del bilancio e delle contabilità; c) la relazione sulla gestione del Presidente dell'Autorità, che evidenzia l'andamento complessivo della gestione nell'esercizio.

Al rendiconto è allegata la prescritta relazione del Collegio dei revisori dei conti.

Al documento contabile è stato inoltre allegato il prospetto riepilogativo delle spese per missioni e programmi di cui al d.p.c.m. del 22 novembre 2014.

Ai sensi dell'art. 41, c. 1 del d.l. n. 66 del 2014, il Collegio dei revisori ha dato atto che il prospetto indicante la tempestività dei pagamenti delle transazioni commerciali è stato predisposto in conformità al disposto normativo. Il risultato evidenzia un ritardo nei pagamenti di 4,05 giorni, migliorato rispetto ai 18,24 giorni dell'esercizio precedente. In proposito, il Collegio ha invitato l'AdSP a porre in essere le iniziative necessarie a superare le difficoltà organizzative e di processo che hanno determinato tale risultato negativo.

Al bilancio è allegato, ai sensi della circolare Mef-Rgs n. 27 del 2015, il piano di raccordo tra i capitoli di bilancio 2020 e le voci del nuovo Piano dei conti integrato, di cui al d.p.r. n. 132 del 2013.

7.2 Dati significativi della gestione

Si antepone all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, una tabella che espone i saldi contabili più significativi, come emergenti dal rendiconto esaminato, posti a raffronto con quelli del precedente esercizio 2021.

Tabella 18 - Risultati della gestione

DESCRIZIONE	2021	2022	%2022/2021
Avanzo/disavanzo finanziario	2.249.060	958.116	-57,4
saldo corrente	5.650.692	14.908.014	163,8
saldo in c/capitale	-3.401.632	-13.949.898	-310,1
Risultato di amministrazione	18.231.360	17.453.633	-4,3
Risultato economico	-2.680.828	9.405.795	450,8
Patrimonio netto	69.717.644	79.123.439	13,4

Fonte: elaborazione C.d.C su dati rendiconto

La gestione di competenza 2022 chiude con un avanzo finanziario di 958.116 euro, più che dimezzato rispetto ai 2,2 milioni dell'esercizio precedente, determinato dalla somma algebrica tra il saldo positivo di parte corrente, pari a 14,9 milioni e quello negativo in conto capitale, pari a -13,9 milioni. Il risultato di amministrazione mostra un decremento del 4,3 per cento, passando da 18,2 a 17,5 milioni, mentre il risultato economico registra un avanzo di 9,4 milioni, a fronte del disavanzo di 2,7 milioni dell'esercizio precedente.

Il patrimonio netto risulta aumentato in misura pari all'avanzo economico dell'esercizio e si attesta a 79,1 milioni. Nei paragrafi che seguono si dà conto degli andamenti gestionali sopra descritti.

7.3 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati risultanti dal rendiconto finanziario 2022, posti a raffronto con quelli del 2021, nonché le variazioni percentuali di ogni posta tra l'esercizio in esame e quello precedente.

Tabella 19 - Rendiconto finanziario (dati aggregati)

ENTRATE Accertamenti	2021	2022	Variazione % 2022/2021
CORRENTI	41.239.556	61.893.009	50,1
IN CONTO CAPITALE	162.538.443	5.584.601	-96,6
PARTITE DI GIRO	4.171.483	7.205.977	72,7
TOTALE	**207.949.482**	**74.683.587**	-64,1
SPESE **Impegni**	**2021**	**2022**	**% var.2022/2021**
CORRENTI	35.588.864	46.984.995	32,0
IN CONTO CAPITALE	165.940.075	19.534.499	-88,2
PARTITE DI GIRO	4.171.483	7.205.977	72,7
TOTALE	**205.700.422**	**73.725.471**	-64,2
Avanzo/disav.	**2.249.060**	**958.116**	**-57,4**

Fonte: elaborazione C.d.c. su dati Ente

Si rileva un decremento complessivo delle entrate del 64,1 per cento, determinato dalla drastica riduzione delle poste in conto capitale (-96,6 per cento), pur in presenza dell'incremento del 50,1 per cento delle entrate correnti. Anche le spese registrano una diminuzione complessiva del 64,2 per cento per effetto della ingente contrazione delle spese in conto capitale, nonostante l'aumento del 32 per cento delle spese correnti.

Nel seguito della trattazione si darà conto delle cause degli andamenti sopra descritti.

Nella tabella che segue vengono analizzate, più in dettaglio, le entrate accertate e le spese impegnate nell'esercizio in esame, poste a raffronto con i dati del 2021.

Tabella 20 - Rendiconto gestionale

ENTRATE	2021	2022	var.
	Accertamenti	Accertamenti	%2022/2021
Trasferimenti da parte dello Stato	2.288.430	13.311.104	481,7
Trasferimenti da parte della Regione	0	0	0,0
Trasferimenti da altri enti del settore pubblico	96.996	0	-100,0
TOTALE	**2.385.426**	**13.311.104**	458,0
Entrate diverse			
Entrate tributarie	12.819.845	17.654.404	37,7
Derivanti da vendita di beni e prest.di servizi	11.983.445	18.615.102	55,3
Redditi e proventi patrimoniali	11.583.217	11.285.801	-2,6
Poste correttive e comp.spese correnti	2.111.095	698.016	-66,9
Entrate non classificabili in altre voci	356.528	328.582	-7,8
TOTALE	**38.854.130**	**48.581.905**	25,0
TOTALE ENTRATE CORRENTI	**41.239.556**	**61.893.009**	50,1
TITOLO II-ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
Entrate per alien.di beni patrimoniali e			
riscossioni di crediti:	0	0	
Trasferimenti in conto capitale:			
Trasferimenti dallo Stato	162.538.443	4.810.678	-97,0
Trasferimenti dalla Regione	0	773.923	100,0
Trasferimenti da altri enti	0	0	0,0
Entrate derivanti da accensione prestiti:			
Assunzioni di mutui	0	0	0,0
Assunzioni di altri debiti finanziari	0	0	0,0
TOTALE ENTRATE IN C/ CAPIT.	**162.538.443**	**5.584.601**	**-96,6**
Partite di giro	**4.171.483**	**7.205.977**	**72,7**
TOTALE GENERALE ENTRATE	**207.949.482**	**74.683.587**	**-64,1**

(*segue*)

(*segue Tabella 20*)

SPESE	2021	2022	var. %2022/2021
	Impegni	Impegni	
TITOLO I- USCITE CORRENTI			
1.1-FUNZIONAMENTO			
Spese per gli organi dell'ente	261.408	350.668	34,1
Oneri per il personale in servizio	9.758.508	13.155.242	34,8
Spese per acquisto beni e servizi	3.003.707	3.924.713	30,7
TOTALE	**13.023.623**	**17.430.623**	**33,8**
1.2-INTERVENTI DIVERSI			
Uscite per prestazioni istituzionali	10.783.440	14.644.961	35,8
oneri finanziari	2.950.740	2.987.987	1,3
trasferimenti passivi	2.472.701	2.307.056	-6,7
oneri tributari	1.091.060	2.403.121	120,3
poste correttive e comp. entrate correnti	162.527	161.100	-0,9
spese non classificabili in altre voci	14.892	1.716.139	11.423,9
TOTALE	**17.475.360**	**24.220.364**	**38,6**
1.3- ONERI COMUNI			
spese connesse con la sicurezza	**3.377.415**	**3.594.181**	**6,4**
1.4 - TRATTAMENTI DI QUIESCENZA, INTEGR.			
accantonamento al TFR	**616.123**	**732.607**	**18,9**
1.5 ACCANT. A FONDO RISCHI ED ONERI			
accantonamento fondi rischi ed oneri	**1.096.343**	**1.007.220**	**-8,1**
TOTALE SPESE CORRENTI	**35.588.864**	**46.984.995**	**32,0**
TITOLO II-SPESE IN CONTO CAPITALE			
2.Investimenti			
Acquisizioni di immobili ed opere portuali	165.137.587	16.251.265	-90,2
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	24.627	26.038	5,7
Indennità anzianità al personale cess. dal serv.	245.496	187.341	-23,7
TOTALE	**165.407.710**	**16.464.644**	**-90,0**
2.2-ONERI COMUNI			
Rimborsi di mutui ed anticipazioni passive	532.365	3.069.855	476,6
TOTALE SPESE IN C/ CAPIT.	**165.940.075**	**19.534.499**	**-88,2**
PARTITE DI GIRO	**4.171.483**	**7.205.977**	**72,7**
TOTALE GENERALE SPESE	**205.700.422**	**73.725.471**	**-64,2**
AV. DISAV.	**2.249.060**	**958.116**	**-57**

Fonte: elaborazione C.d.c. su dati rendiconto gestionale

Le entrate correnti ammontano a 61,9 milioni, con un incremento del 50,1 per cento rispetto all'esercizio precedente, derivante dall'incremento delle principali poste di entrata, ad esclusione di quelle per proventi patrimoniali, diminuite del 2,6 per cento.

Le entrate da trasferimenti correnti registrano un notevole incremento per effetto del contributo dello Stato, passato da 2,3 a 13,3 milioni. Come già detto, infatti, con decreto

dirigenziale del Ministero vigilante n. 535 del 31 dicembre 2021, è stata riconosciuta l'erogazione dei ristori in favore dell'AdSP per euro 11.311.104 "da riconoscersi quale compensazione per le Autorità di sistema Portuale dei mancati introiti (in particolare derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo dei traffici dei passeggeri e dei crocieristi).

A tale cospicua somma si aggiunge il contributo di due milioni di euro concesso all'AdSP dalla legge di bilancio per il 2022[22] per le spese di personale.

I contributi della regione e di altri enti risultano azzerati.

Le entrate tributarie ammontano a 17,7 milioni (+37,7 per cento rispetto al 2021). Di queste il 44,8 per cento, pari a 7,8 milioni, è costituita dalle tasse portuali, seguite dalla sovrattassa merci e dalla tassa di ancoraggio, (entrambe pari a circa 4,8 milioni), mentre poco più di 300.000 euro, al pari dello scorso anno, sono i proventi per autorizzazioni.

L'incremento delle prime due tasse è correlato alla ripresa del traffico merci rispetto al 2021, mentre l'incremento della tassa di ancoraggio, aumentata del 77,3 per cento, è connessa alla ripresa del traffico crocieristico. Con riferimento al gettito delle citate tipologie di tasse riferite ai tre porti della circoscrizione, Civitavecchia ha contribuito per il 59 per cento del totale[23], Fiumicino per il 26,8 per cento e Gaeta per il 14,1 per cento.

L'AdSP ha evidenziato in nota integrativa che nel 2018 era stato costituito un fondo vincolato denominato "Fondo opere di grande infrastrutturazione (Fondo OGI)", finanziato ai sensi dell'art. 5, c. 8, della l. n. 84 del 1994, dall'incremento delle aliquote della soprattassa sulle merci, con decorrenza 1°gennaio 2019. Con riferimento al porto di Civitavecchia, l'importo accertato come incremento nel quadriennio 2019-2021, pari ad euro 679.361 era stato interamente destinato all'infrastruttura relativa al pontile II Darsena Traghetti.

Con riferimento al porto di Fiumicino, l'importo accertato di euro 3,2 milioni era stato utilizzato per euro 757.280 per interventi propedeutici all'opera principale relativa al "Nuovo porto commerciale di Fiumicino." Il restante importo è stato utilizzato, nel periodo pandemico, per pagare le rate dei mutui accesi per le opere di grande infrastrutturazione. L'AdSP nel 2022 ha ricostituito l'intera consistenza del fondo OGI, che ammonta a circa 3,9 milioni.

I proventi per beni e servizi, derivanti dal traffico passeggeri di cabotaggio e crocieristico, pari

[22] l. 30 dicembre 2021, n.234, art.1, c. 966.

[23]Per effetto del conflitto Russia – Ucraina e il notevole rialzo del prezzo dell'energia, si è assistito ad una ripresa del traffico di carbone destinato alla centrale Enel di Civitavecchia, in fase di dismissione.

a circa 18,6 milioni, registrano un incremento del 55,3 per cento rispetto al 2021, pur senza raggiungere i risultati registrati nel 2019, in cui ammontavano a circa 19,7 milioni. L'incremento è dovuto alla ripresa successiva al periodo emergenziale, relativa al traffico ro/ro e soprattutto al traffico crocieristico.

Con riferimento ai croceristi, il loro numero si è attestato a 2.174.291 unità, rispetto alle 519.260 unità del 2021, pur senza raggiungere i livelli del periodo prepandemico (2,6 milioni di unità nel 2019).

I redditi e proventi patrimoniali invece hanno registrato complessivamente nel 2022 un calo del 2,6 per cento, passando da circa 11,6 a circa 11,3 milioni.

I canoni demaniali, che rappresentano l'85 per cento dei proventi patrimoniali, sono pari a circa 9,6 milioni, in calo rispetto ai circa 9,8 milioni del 2021, ammontano per circa 7,4 milioni alle aree demaniali del porto di Civitavecchia, per poco più di 1,2 milioni al porto di Gaeta e soltanto a 896.677 euro al porto di Fiumicino (nel 2021 1,3 milioni). In nota integrativa si legge al riguardo che gli accertamenti per canoni risentono nel 2022 della non ancora definitiva determinazione, nello scalo di Fiumicino, della concessione demaniale della IP Industrial s.p.a., con una quantificazione annuale del canone calcolato sulla base del previgente atto concessorio del 2010. La percentuale di riscossione dei canoni sugli accertamenti risulta complessivamente pari al 91 per cento.

I canoni di affitto dei beni patrimoniali registrano lo stesso importo del 2021, pari a 1,4 milioni, gli interessi attivi ammontano a 152.044 euro.

Le poste correttive e compensative mostrano una diminuzione del 66,9 per cento rispetto al 2021, in quanto nell'esercizio precedente comprendevano l'importo di 1,5 milioni, relativo all'anticipazione erogata in favore dei beneficiari di cui all'art.199, c. 1, lett. b), del d.l. n. 34 del 2020[24], quale contributo per il periodo gennaio - settembre 2021, di cui si è trattato nel precedente referto.

Le entrate non classificabili in altre voci, per euro 328.583, sono costituite per euro 285.837 da canoni di concessione delle società di interesse generale operanti nei porti dell'AdSP e per euro 42.746 dal rimborso di spese di istruttoria e di pubblicazione delle domande di concessione.

Le entrate in conto capitale passano da 162,5 a circa 5,6 milioni, con un decremento del 96,6 per cento. Si ricorda in proposito che le poste del 2021 comprendevano l'accertamento di

[24] Due imprese autorizzate ex art. 16 e 17 della l. n. 84 del 1994.

finanziamenti del PNC per 159,7 milioni, di cui al d.m. n. 330 del 13 agosto 2021.

Il contributo per la manutenzione straordinaria ammonta ad euro 4,8 milioni, di cui circa 3 milioni ai sensi dell'art.18 bis della l. n. 84 del 1994 e 1,8 milioni a titolo di fondo perequativo.

Ai trasferimenti dallo Stato si aggiungono euro 773.923 euro, destinati a specifici progetti nei 3 porti dell'AdSP, di cui il 50 per cento è a carico della UE-FEAM[25], il 35 per cento a carico dello Stato e il 15 per cento a carico della Regione Lazio.

Le uscite ammontano a 73,7 milioni, con una diminuzione del 64,2 per cento rispetto ai 205,7 milioni del 2021, dovuta al drastico calo delle spese in conto capitale (-90 per cento), pur in presenza di un aumento del 32 per cento delle spese correnti.

Le spese di funzionamento registrano un incremento del 33,8 per cento rispetto al 2021, passando da 13 a 17,4 milioni, per effetto dell'aumento di tutte e tre le voci di spesa, in particolare degli oneri per il personale. Va ricordato in proposito che il decremento dell'esercizio precedente era riconducibile alle misure adottate in sede di piano di risanamento 2020 -2021, relative alla sospensione delle parti variabili delle retribuzioni, che ne hanno peraltro spostato l'onere sull'esercizio in esame, come evidenziato già nel referto precedente.

Anche le spese per beni e servizi registrano un considerevole aumento del 30,7 per cento, raggiungendo i 3,9 milioni.

Le uscite per interventi diversi si incrementano del 38,6 per cento, passando da 17,5 a 24,2 milioni, per l'incremento di quasi tutte le voci di spesa, in particolare delle uscite per prestazioni istituzionali che hanno raggiunto i 14,6 milioni (+35,8 per cento). In calo del 6,7 per cento i trasferimenti passivi.

La voce di maggior rilievo all'interno delle spese per prestazioni istituzionali è costituita dalle prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali, riferita ai costi sostenuti dall'AdSP per i servizi forniti dalle società di interesse generale (Sieg), che risulta in considerevole aumento, da circa 10,4 a 14,3 milioni, soprattutto per effetto delle maggiori somme riconosciute alla *Port Mobility* (+3,8 milioni), e alle altre società concessionarie dei servizi. L'aumento alla P.M. è stato motivato dall'AdSP con il consolidamento dei dati relativi al traffico passeggeri di linea e crocieristico rispetto alle previsioni al 31 dicembre 2021.

Nella tabella che segue si espone la ripartizione della spesa per le società di interesse generale (SIEG) e la Port Authority Security (PAS).

[25] Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca.

Tabella 21 - Spesa società di interesse generale (SIEG) e la Port Authority Security (PAS).

SIEG	2022	2021	% var.
Port Mobility	10.280.465	6.415.464	60,2
Se.port	1.530.698	1.498.976	2,1
Port Utilities	2.529.739	2.498.017	1,3
Port Authority Security	2.889.600	2.745.953	5
TOTALE	**17.230.502**	**13.158.410**	**31**

Fonte: Elaborazione C.d.C su nota integrativa 2022

Nell'ambito delle uscite per prestazioni istituzionali figurano le spese promozionali, che ammontano a 74.175 euro.

Gli oneri finanziari, costituiti da interessi passivi sui mutui e commissioni bancarie, ammontano a 2.987.987 euro, con un lieve incremento rispetto al 2021.

I trasferimenti passivi ammontanti 2,3 milioni comprendono 2 milioni per la restituzione alla Regione Lazio dell'anticipazione ricevuta nel 2020, su cui ci si è soffermati ampiamente nell'esercizio precedente, cui si rinvia.

I trasferimenti passivi includono anche 105.886 euro relativi al contributo annuale ad Assoporti e 25.000 euro per la partecipazione ad associazioni del settore logistica e trasporti a livello europeo.

Gli oneri tributari risultano più che raddoppiati, ammontano a 2,4 milioni e comprendono a decorrere dal 1° gennaio 2022 anche l'Ires sui canoni demaniali, come stabilito dalla legge n.108 del 5 agosto 2022. Nella relazione del Collegio dei revisori al rendiconto in esame si attesta che l'AdSP ha impegnato a titolo di Ires euro 1.083.169 e vincolato al Fondo rischi ed oneri l'importo di 254.747 euro.

Il notevole incremento delle uscite non classificabili in altre voci, pari a 1,7 milioni, è dovuto alla definizione di un accordo transattivo con la società IP.

Le poste correttive e compensative di entrate correnti per euro 161.100, si riferiscono alla seconda di dieci rate annuali da riconoscere ad Enel per effetto dell'accordo stipulato nel 2020 e inserito nel piano di risanamento.

Tra le altre uscite correnti, quelle connesse con la sicurezza dei tre porti ammontano a circa 3,6 milioni, con un aumento del 6,4 per cento, e sono costituite dai corrispettivi dei servizi di

piantonamento e vigilanza svolti dalla società *in house Port Authority Security* (pari a circa 2,9 milioni rispetto ai 2,7 del 2021) e dalle spese per l'adeguamento ed il mantenimento degli scali in coerenza con quanto disposto dal Codice ISPS[26].

Tra le uscite correnti figura una posta "fondo rischi ed oneri" che anche nel 2022, come nel 2021, presenta un accantonamento di circa 1 milione riferito ai versamenti al bilancio dello Stato a seguito dei tagli imposti dalle leggi di riduzione della spesa pubblica, ai sensi della l. n. 160 del 2019, che peraltro figura anche tra i pagamenti in quanto si tratta di somme interamente versate al bilancio dello Stato nel corso dell'esercizio finanziario. L'iscrizione tra gli accantonamenti di tali somme, come già rilevato da questa Corte nei referti degli esercizi precedenti, non appare appropriata.

Le spese in conto capitale ammontano a complessivi 19,5 milioni, di cui circa 13,9 milioni per manutenzione straordinaria e 2,4 milioni relativi alla ricostituzione della consistenza del fondo OGI, di cui si è detto in precedenza.

Le somme impegnate per rimborsi di mutui ammontano a 3.069.855 euro a fronte dei 532.365 euro del 2021. Infatti, l'importo contabilizzato nel 2021 (2,5 milioni nel 2020) si riferiva soltanto al mutuo con Cdp finalizzato alla realizzazione del terminal container[27]. Gli impatti onerosi derivanti dalla rimodulazione dei prestiti concordata con le banche in sede di Piano di risanamento, potrà essere meglio valutata nei prossimi referti, in cui i rimborsi alle banche saranno dovuti per l'intero anno. L'AdSP ha peraltro comunicato, con nota del 16 agosto 2023, che la scadenza originaria dei mutui è rimasta inalterata e l'operazione ha comportato maggiori oneri per interessi per euro 934 nel 2021 e per euro 71.744 annuali dal 2022 al 2045.

7.4 Situazione amministrativa e andamento dei residui

I dati relativi alla situazione amministrativa e all'andamento dei residui sono contenuti nelle tabelle che seguono.

[26] *Il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali* (ISPS), contenente un insieme di misure sviluppate allo scopo di incrementare le condizioni di sicurezza delle navi e dei porti, è un regolamento UE adottato il 12 dicembre 2002 con la risoluzione 2 della Conferenza dei governi contraenti della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974.

[27] Tutti i mutui contratti dall'AdSP (CdP, Bcc e Bei) sono stati rinegoziati al fine di sospendere il pagamento delle quote capitali per l'anno 2021 e ottenere una rimodulazione dei tassi d'interesse, a decorrere da giugno 2022.

Tabella 22 - Situazione amministrativa

	2021		2022	
CONSISTENZA CASSA INIZIO ESERCIZIO		**21.654.384**		**55.777.209**
RISCOSSIONI				
In c/competenza	62.134.004		61.159.110	
In c/ residui	22.441.292		48.847.637	
		84.575.296		**110.006.747**
PAGAMENTI				
In c/competenza	35.881.486		43.571.157	
In c/ residui	14.587.732		16.467.346	
		50.469.218		**60.038.503**
Consistenza c/c postale al 31.12.2018	**16.747**		**16.747**	
CONSISTENZA CASSA FINE ESERCIZIO		**55.777.209**		**105.745.453**
RESIDUI ATTIVI				
Degli esercizi precedenti	184.631.554		279.329.719	
Dell' esercizio	145.815.478	**330.447.032**	13.524.477	**292.854.196**
RESIDUI PASSIVI				
Degli esercizi precedenti	198.173.823		350.991.702	
Dell'esercizio	169.819.058		30.154.314	
		367.992.881		**381.146.016**
AVANZO D'AMMINISTRAZIONE		**18.231.360**		**17.453.633**
Parte vincolata:				
al TFR:		1.095.514		1.418.104
ai Fondi per rischi ed oneri:		8.160.781		9.912.068
fondi destinati alle uscite in conto capitale		5.073.462		5.073.461
vincolo per accordi transattivi				1.050.000
Fondo obblig. verso pers.Piano d'azione- Piano ris. 2020- 2021		2.400.943		
Fondo restit. Anticip. Regione Lazio		1.500.660		
Parte disponibile: 0		**0**		0

Fonte: elaborazione C.d.c. su dati rendiconto gestionale

(*) *Il saldo del c/c postale viene fatto confluire dall'Ente all'interno della consistenza di cassa di fine esercizio, la quale nel 2022 è stata riportata con lo stesso importo in sede di determinazione della consistenza di cassa iniziale dell'esercizio successivo.*
Fonte: rendiconto

L'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2022, interamente vincolato, ammonta a 17,5 milioni, in diminuzione rispetto ai 18,2 milioni dell'esercizio precedente; esso è determinato dalla differenza tra il volume complessivo dei residui attivi, pari a 292,9 milioni, sommato al fondo cassa di 105,7 milioni, detratto il volume dei residui passivi pari a 381,1 milioni.

Nel fondo cassa iniziale, di 55,8 milioni, è compresa anche la giacenza del conto corrente postale di euro 16.747.

Nel precedente referto questa Corte aveva sottolineato il disallineamento tra consistenza di cassa finale dell'esercizio precedente e quella iniziale dell'esercizio di competenza e aveva rinnovato l'invito a rilevarla correttamente per il futuro nonché a valutare l'opportunità di definire la permanenza in vita di tale conto corrente. Nell'esercizio in esame l'Ente ha corretto il citato disallineamento, ma ancora non ha chiuso il conto corrente postale.

Va evidenziato il fondo rischi ed oneri per circa 9,9 milioni, in aumento rispetto a 8,1 milioni dell'esercizio precedente e componente quantitativamente preponderante dell'avanzo vincolato. La quota di avanzo destinata al finanziamento delle spese in conto capitale ammonta a 5,1 milioni. Nel 2021 erano stati accantonati nell'avanzo vincolato 2,4 milioni per obbligazioni verso il personale a seguito del piano di risanamento[28] e 1,5 milioni da restituire alla regione Lazio. Entrambe tali poste sono state pagate nell'esercizio in esame, come evidenziato nel commento al rendiconto gestionale.

[28] A seguito delle precisazioni dell'Autorità, l'importo vincolato comprende, oltre al premio sospeso 2020, euro 700,5 mila non stanziate a seguito della "Procedura d'allerta 2022" relative all'accordo di secondo livello riferito all'ultimo trimestre 2022 e 645.443 euro relative al Piano di incentivo all'esodo.

Tabella 23 - Disaggregazione dei residui

RESIDUI ATTIVI	CORRENTI	IN C/CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2021	43.017.403	**163.385.691**	**3.051.152**	**209.454.246**
riscossioni nell'anno	7.773.867	13.779.789	887.636	**22.441.292**
variazioni	-220.148	-2.101.903	-59.349	**-2.381.400**
rimasti da riscuotere	35.023.388	147.503.999	2.104.167	**184.631.554**
residui dell'esercizio	9.336.429	136.307.682	171.367	**145.815.478**
totale residui al 31/12/2021	**44.359.817**	**283.811.681**	**2.275.534**	**330.447.032**
Residui all'1/1/2022	**44.359.817**	**283.811.681**	**2.275.534**	**330.447.032**
riscossioni nell'anno	7.658.277	40.660.648	528.712	48.847.637
variazioni	-2.204.096	0	-65.580	-2.269.676
rimasti da riscuotere	34.497.444	243.151.033	1.681.242	279.329.719
residui dell'esercizio	9.568.185	3.739.341	216.952	13.524.478
totale residui al 31/12/2022	**44.065.629**	**246.890.374**	**1.898.194**	**292.854.197**
RESIDUI PASSIVI	**CORRENTI**	**IN C/CAPITALE**	**PARTITE DI GIRO**	**TOTALI**
Residui all'1/1/2021	**38.348.061**	**176.319.336**	**689.530**	**215.356.927**
pagamenti nell'anno	5.052.427	9.044.045	491.382	14.587.854
variazioni	-372.440	-2.115.563	-107.247	-2.595.250
rimasti da pagare	32.923.194	165.159.728	90.901	198.173.823
residui dell'esercizio	5.974.942	163.228.576	615.540	169.819.058
totale residui al 31/12/2021	**38.898.136**	**328.388.304**	**706.441**	**367.992.881**
Residui all'1/1/2022	**38.899.137**	**328.388.304**	**706.440**	**367.993.881**
pagamenti nell'anno	5.954.660	10.065.384	447.301	**16.467.345**
variazioni	-350.252	-75.426	-109.156	**-534.834**
rimasti da pagare	32.594.225	318.247.494	149.983	**350.991.702**
residui dell'esercizio	13.562.017	15.582.211	1.010.086	**30.154.314**
totale residui al 31/12/2022	**46.156.242**	**333.829.705**	**1.160.069**	**381.146.016**

Fonte: rendiconto

L'AdSP ha avviato con decreto del Presidente n.96 del 27 marzo 2023, il riaccertamento straordinario dei residui attivi e passivi, da completare entro il 31 dicembre 2023.

A seguito del riaccertamento ordinario, ai sensi dell'art. 43 del Regolamento di amministrazione e contabilità, sono stati cancellati residui attivi per euro 2.269.676 e residui passivi per euro 534.835.

L'ammontare dei residui attivi al 31 dicembre 2022 è di circa 292,9 milioni, di cui il 4,61 per cento (pari a 13,5 milioni) dell'esercizio e il 95,4 per cento (279,3 milioni) degli esercizi precedenti. Con riferimento al complesso dei residui attivi, circa l'84 per cento sono costituiti da poste in conto capitale, mentre il 15 per cento afferiscono a poste di parte corrente.

I residui correnti dell'esercizio, ammontanti a circa 9,6 milioni, si riferiscono, quanto alle poste principali, alle entrate tributarie per 1,5 milioni, ai proventi per beni e servizi per 6,1 milioni, e ai redditi e proventi patrimoniali per 1,7 milioni.

I residui attivi in conto capitale sono costituiti principalmente da trasferimenti da parte dello Stato o di altri enti per la realizzazione di opere infrastrutturali, compresi i finanziamenti del

PNC, interamente accertati nell'esercizio precedente.

L'ammontare dei residui passivi al 31 dicembre 2022 si attesta, nel valore complessivo, a circa 381,1 milioni, in ulteriore aumento rispetto al già cospicuo importo di 367,9 milioni dell'esercizio precedente; sono costituiti per il 7,9 per cento dai residui dell'esercizio (circa 30,2 milioni) e per il 92 per cento dai residui degli anni precedenti (circa 351 milioni). Il 12 per cento si riferisce alle poste di parte corrente, mentre l'88 per cento alle poste in conto capitale. I residui passivi in conto capitale, così come negli anni precedenti, si riferiscono a spese relative alle opere di grande infrastrutturazione ed alla manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale.

Il Collegio dei revisori, anche in base ai residui attivi campionati, risalenti negli anni, ha invitato l'Ente a procedere ad un adeguamento del Fondo crediti di dubbia esigibilità, mentre per quanto riguarda i residui passivi in conto capitale, ha sollecitato un attento riscontro sulle poste da mantenere o eventualmente da eliminare, attraverso un provvedimento del Rup che una volta conclusa l'opera definisca il quadro economico definitivo e liberi le eventuali economie ancora vincolate.

L'AdSP, a seguito dell'invito del Collegio dei revisori ha accantonato l'ulteriore importo di 553.029 euro sul Fondo crediti di dubbia esigibilità, portandolo ad un ammontare di 1,4 milioni.

Questa Corte, ha già in passato evidenziato come il perdurante basso livello di smaltimento dei residui negli anni, sia attivi che passivi, è connesso anche alla prassi di impegnare somme sulla base anche di obbligazioni non giuridicamente perfezionate nei confronti di terzi. Si conferma pertanto l'esigenza di un attento monitoraggio di tali rilevanti poste che condizionano l'attendibilità del rendiconto e la ragionevolezza del risultato di amministrazione.

7.5 Il conto economico

Nella tabella che segue vengono esposti i dati del conto economico relativi all'esercizio 2022, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 24 – Conto economico

	2021	2022	var. % 2022/2021
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
Proventi e corrisp.per la prod.prestaz.e servizi	35.310.788	45.985.563	30,2
Variaz. delle rimanenze di prodotti	1.174	-2.896	-346,7
Altri ricavi e proventi	3.587.231	1.893.966	-47,2
Contributi di competenza dell'esercizio	2.288.430	2.000.000	-12,6
Totale valore della produzione	**41.187.623**	**49.876.633**	**21,1**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			0,0
Per materie prime, di consumo e di merci	11.613	6.303	-45,7
Per servizi	20.049.559	24.797.381	23,7
Per godimento di beni di terzi	321.593	427.075	32,8
per il personale	10.484.212	12.575.172	19,9
Accantonamento per rischi	4.002.259	2.441.839	-39,0
altri accantonamenti	0	150.000	100,0
ammortamenti	5.249.535	4.956.328	-5,6
oneri diversi di gestione	1.468.935	1.568.624	6,8
Totale costi della produzione	**41.587.706**	**46.922.722**	**12,8**
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	**-400.083**	**2.953.911**	**838,3**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			0,0
Altri proventi finanziari	302.029	152.044	-49,7
Interessi e altri oneri finanziari	2.950.740	2.987.987	1,3
Totale proventi ed oneri	**-2.648.711**	**-2.835.943**	**-7,1**
D) RETT.CHE DI VALORE DI ATTIV. FINANZIARIE	**0**	**0**	0,0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			0,0
Proventi	1.849.330	12.644.092	583,7
Oneri	1.001.732	1.011.801	1,0
soprav.attive e insuss.passive deriv. dalla gest.residui	2.488.100	592.263	-76,2
soprevv.pass.e insuss.attive deriv.dalla gest.residui	2.322.051	868.660	-62,6
Totale delle partite straordinarie	**1.013.647**	**11.355.894**	**1020,3**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**-2.035.147**	**11.473.862**	**663,8**
Imposte sul reddito dell'esercizio	**645.681**	**2.068.067**	**220,3**
Avanzo/disav.economico	**-2.680.828**	**9.405.795**	**450,9**

Fonte: elaborazione C.d.C su dati rendiconto

Il conto economico 2022 evidenzia un avanzo economico di 9,4 milioni, a fronte del disavanzo di 2,7 milioni dell'esercizio precedente.

Il differenziale tra valore e costi della produzione è positivo ed ammonta a 2,9 milioni, in netto miglioramento rispetto al saldo negativo di 400.083 euro dell'esercizio precedente. Il saldo delle partite finanziarie è negativo ed ammonta a –2,8 milioni, per effetto degli interessi passivi sui mutui stipulati dall'Ente, mentre le partite straordinarie ammontano a circa 11,4 milioni, con un nettissimo incremento rispetto ad 1 milione dell'esercizio precedente, per effetto dei proventi straordinari di cui al c.10 bis dell'art. 199 d.l. n. 34 del 2020, di cui si è trattato in precedenza. L'avanzo economico, pari a 11,5 milioni, per effetto delle imposte dell'esercizio, incrementate del 220,3 per cento, raggiunge il suindicato importo di 9,4 milioni.

Tra le voci che compongono il valore della produzione, la posta più elevata, così come nell'esercizio precedente, è costituita dai ricavi per prestazioni di servizi, che ammontano nel 2022 a quasi 46 milioni, con un aumento del 30,2 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Nella tabella che segue sono esposte le principali voci che compongono i ricavi per prestazioni di servizi:

Tabella 25 - Ricavi per prestazioni di servizi

Ricavi per prestazioni di servizi	2021	2022	% Var. 2021/2020
Traffico merci	9.817.082	12.587.909	28
Tassa di ancoraggio	2.681.905	4.755.599	77
Traffico passeggeri e cabotaggio	11.983.444	18.615.100	55
Canoni concess., licenza impresa e autor. art. 68	10.161.510	9.875.590	- 3
Entrate varie ed eventuali	74.448	42.746	- 43
Altri redditi e proventi	25.955	108.619	318
Ripartizione ex art.18 bis l. n. 84 del 94	566.443	*	-100
Totale	**35.310.788**	**45.985.563**	30

Fonte: nota integrativa

*nel 2022 non sono stati contabilizzati nel conto economico.

Come emerge dalla tabella, i ricavi per prestazioni di servizi sono costituiti per gli importi maggiori, dai proventi per traffico passeggeri e auto al seguito, passati da circa 12 milioni a 18,6 milioni (+55 per cento), seguiti dai ricavi per traffico merci, relativi alle tasse d'imbarco e sbarco merci, in discreto aumento rispetto al 2021, (+28 per cento) e dalle tasse di

ancoraggio (+77 per cento), dai canoni concessori e per autorizzazioni, in modesta diminuzione (-3 per cento).

Nella voce "altri ricavi e proventi," per circa 1,9 milioni, diminuita del 47,2 per cento rispetto ai 3,6 milioni del 2021, figurano i redditi patrimoniali[29], i recuperi e rimborsi diversi, i ricavi per canoni corrisposti dalle società di interesse generale, mentre non figurano più gli importi stanziati dalla Regione Lazio quali rimborsi dei mutui per adeguamento di arredi ed attrezzature portuali. I contributi di competenza dell'esercizio si riferiscono al contributo riconosciuto dal Mims ex art. 1, c.966 della l. n. 234 del 30 dicembre 2021.

Nel complesso, il valore della produzione, pari nel 2022 a 49,9 milioni, risulta aumentato del 21,1 per cento rispetto ai 41,2 milioni del 2021.

I costi della produzione, pari a 46,9 milioni, mostrano un incremento del 12,8 per cento rispetto all'esercizio precedente, dovuto all'incremento delle spese per servizi e per il personale. L'accantonamento al fondo rischi mostra una diminuzione del 39 per cento, passando da 4 a 2,4 milioni, di cui circa 1,9 si riferiscono al contenzioso e 553.029 euro al fondo crediti di dubbia esigibilità.

Nell'ambito dei costi per servizi, la posta principale è costituita dalle spese per la gestione e manutenzione ordinaria dei beni del demanio dei tre porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, pari a 20,3 milioni rispetto ai 15,4 milioni del 2021 e comprensiva anche dei costi per la sicurezza dei porti medesimi.

Altre voci che figurano nei costi per servizi sono la manutenzione e il funzionamento degli uffici, i progetti europei, la promozione, propaganda e rappresentanza, i costi per gli organi, le assicurazioni e le spese legali e notarili.

La voce "ammortamenti e svalutazioni" comprende il valore delle quote di ammortamento relative alle immobilizzazioni immateriali (circa 1,7 milioni) ed alle immobilizzazioni materiali (3,2 milioni), riferite soprattutto alle attrezzature industriali e commerciali, alla voce terreni e fabbricati ed agli impianti e macchinari.

La voce "oneri diversi di gestione" accoglie le spese relative ai valori bollati, agli oneri tributari, ed agli accantonamenti effettuati ai sensi delle norme di contenimento della spesa.

[29] Secondo quanto risulta dalla nota integrativa, si tratta dei ricavi derivanti dai canoni di affitto di beni patrimoniali localizzati nell'area di stoccaggio auto, situata in area retroportuale.

Con riferimento alle altre voci che compongono il conto economico, nei proventi finanziari sono iscritti gli interessi attivi maturati sulle giacenze di conto corrente di tesoreria e gli interessi di mora dei concessionari per i ritardi nei pagamenti. Gli oneri finanziari riguardano interessi passivi e altri oneri a fronte dei mutui contratti dall'AdSP ed ammontano a circa 3 milioni, con un lieve aumento rispetto all'esercizio precedente. Il saldo negativo delle poste finanziarie ammonta a 2,8 milioni, in peggioramento rispetto all'esercizio precedente.

Per quanto riguarda le poste straordinarie, il cui saldo positivo ammonta a 11,5 milioni, si è già detto in precedenza.

Le imposte d'esercizio si riferiscono all'Ires, Irap e imposte sostitutive di tali tributi e comprendono l'intero ammontare dei tributi di competenza dell'esercizio al quale si riferisce il bilancio (acconti, importi versati per ritenute e saldo).

7.6 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale del 2022, posti a raffronto con i dati dell'esercizio precedente.

Tabella 26 - Stato patrimoniale

ATTIVO	2021	2022	Variaz% 2022/2021
IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali			
Diritti di brevetto industriale	21.507	11.546	-46,3
Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.306.748	4.539.319	37,3
Manut.straord.e migliorie su beni di terzi	16.575.382	15.033.566	-9,3
Totale	**19.903.637**	**19.584.431**	**-1,6**
Immobilizzazioni materiali			
Terreni e fabbricati	28.990.285	27.399.853	-5,5
Impianti e macchinari	50.087.564	48.822.623	-2,5
Attrezzature industriali e commerciali	2.735.713	2.402.002	-12,2
Immobilizzazioni in corso e acconti	114.229.543	123.767.115	8,3
Altri beni	760.810	614.327	-19,3
Totale	**196.803.915**	**203.005.920**	**3,2**
Immobilizzazioni finanziarie			
Partecipazioni in:			
altre imprese	202.871	202.871	0,0
Crediti	633	36.289	5632,9
Totale	**203.504**	**239.160**	17,5
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	**216.911.056**	**222.829.511**	**2,7**
ATTIVO CIRCOLANTE			
Rimanenze	**5.320**	**2.424**	**-54,4**
Residui attivi:			
Crediti verso lo Stato e altri sog. pubblici	283.732.190	246.772.084	-13,0
Crediti verso utenti, clienti, ecc.	44.289.012	44.647.263	0,8
Crediti tributari	2.086.943	1.267.354	-39,3
Crediti verso altri	141.498	179.237	26,7
Totale	**330.249.643**	**292.865.938**	**-11,3**
Attività finanziarie che non cost.immob.	0	0	0,0
Disponibilità liquide	**55.777.209**	**105.745.453**	**89,6**
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	**386.032.172**	**398.613.815**	**3,3**
RATEI E RISCONTI	**29.474**	**23.262**	**-21,1**
TOTALE ATTIVITA'	**602.972.702**	**621.466.588**	**3,1**

(Segue)

(segue Tabella 26)

PASSIVO	2021	2022	Variaz% 2022/2021
A) PATRIMONIO NETTO			
Fondo di dotazione	5.325.997	5.325.997	0,0
Altre riserve	5.235.929	5.235.929	0,0
Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	61.836.546	59.155.718	-4,3
Avanzo (disavanzo) economico d'esercizio	-2.680.828	9.405.795	-450,9
TOTALE PATRIMONIO NETTO	**69.717.644**	**79.123.439**	**13,5**
CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE			
Per contributi a destinazione vincolata	377.984.511	383.569.111	1,5
TOTALE CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	**377.984.511**	**383.569.111**	**1,5**
FONDO PER RISCHI ED ONERI	**48.885.687**	**37.727.077**	**-22,8**
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	**1.095.514**	**1.418.104**	**29,4**
RESIDUI PASSIVI			
verso banche	79.987.291	76.917.436	-3,8
debiti verso fornitori	25.035.960	40.581.345	62,1
debiti tributari	42.334	93.397	120,6
debiti verso istit. di previd.e sicurezza sociale	8.078	8.058	-0,2
debiti diversi	205.283	2.018.221	883,1
TOTALE RESIDUI PASSIVI	**105.278.946**	**119.618.457**	**13,6**
RATEI E RISCONTI	**10.400**	**10.400**	**0,0**
TOTALE PASSIVO E NETTO	**602.972.702**	**621.466.588**	**3,1**

Fonte: elaborazione C.d.c. su dati rendiconto

Il valore del patrimonio netto nel 2022 è aumentato del 13,5 per cento, per effetto dell'avanzo economico dell'esercizio, pari a 9,4 milioni ed ammonta a 79,1 milioni a fronte dei 69,7 milioni del 2021.

Con riferimento alle principali voci che compongono l'attivo dello stato patrimoniale, nella nota integrativa si precisa che le immobilizzazioni sono state iscritte al loro valore di acquisto ed esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in base alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Le immobilizzazioni immateriali, per un importo di 19,6 milioni (-1,6 per cento rispetto al 2021), sono costituite da diritti di brevetto, marchi, immobilizzazioni in corso ed acconti, dall'acquisto di licenze *software* e dalle manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi. L'incremento della voce "immobilizzazioni ed acconti "è dovuto agli interventi realizzati parzialmente nel corso del 2022, che saranno contabilizzati tra le attività a seguito della chiusura dei lavori, con provvedimento del responsabile del procedimento.

La tabella mostra, altresì, un lieve aumento (+3,2 per cento) delle immobilizzazioni materiali, che ammontano nel 2022 a 203 milioni, costituite per circa 123,8 milioni dalle "immobilizzazioni in corso", relative alle opere infrastrutturali in corso di realizzazione, per le quali viene iscritto il costo dei beni e servizi acquisiti e capitalizzati in base agli stati di avanzamento lavori.

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite dalle partecipazioni in società, che presentano lo stesso valore del 2021. Di esse si tratterà in maniera più approfondita nel paragrafo seguente.

L'attivo circolante è costituito quasi interamente dai residui attivi, che ammontano a circa 292,9 milioni, rispetto ai 330,2 milioni del 2021, con un decremento dell'11,3 per cento. Tra questi figurano i crediti verso lo Stato e altri soggetti pubblici, relativi ai finanziamenti per la realizzazione delle opere infrastrutturali, che ammontano a 246,8 milioni, con una diminuzione del 13 per cento rispetto al 2021, mentre i crediti verso soggetti privati ammontano a 44,6 milioni. Nella nota integrativa è riportato, per ogni esercizio finanziario, l'elenco dettagliato dei crediti verso soggetti pubblici.

Sul conto di Tesoreria presso l'Istituto cassiere risulta una disponibilità di cassa di 105,7 milioni, aumentata dell'89,6 per cento rispetto al 2021 e comprensiva della somma di 16.747 euro, risultante su un conto corrente presso Poste italiane.

Con riferimento alle principali poste del passivo, la voce contributi in conto capitale, in coerenza con il regolamento di contabilità dell'Ente, accoglie la posta relativa agli obblighi assunti (dettagliati in nota integrativa) nei confronti dei soggetti pubblici committenti (Regione Lazio e Mit, per fondi ordinari e fondi Cipe), per l'esecuzione delle opere, l'acquisto di attrezzature, immobili ed aree, a fronte di protocolli d'intesa sottoscritti e di accordi intrapresi. Tale posta ammonta nel 2022 a circa 383,6 milioni, con un incremento dell'1,5 per cento.

Il fondo rischi ed oneri risulta diminuito del 22,8 per cento ed ammonta a 37,7 milioni rispetto ai 48,9 milioni del 2021. Il fondo, destinato in massima parte a far fronte al rischio connesso ai numerosi contenziosi dell'AdSP, è stato incrementato nel corso del 2022 di circa 2,7 milioni e diminuito di 13,9 milioni, a seguito dell'utilizzo.

Gli accantonamenti al predetto fondo sono stati effettuati a seguito della prosecuzione della ricognizione e valutazione dello stato del contenzioso di cui al decreto del Presidente dell'AdSP n. 99 del 2018. La situazione dei contenziosi in essere sopra dettagliata fa

emergere per il 2022 una copertura delle passività potenziali ancora più bassa del 2021 (solo il 9,66 per cento a fronte del 12 per cento). Come detto, il fondo è stato utilizzato per 13,9 milioni e reintegrato per circa 2,7 milioni, nonostante la presenza di contenziosi critici di cui sopra si è data evidenza.

Tabella 27 – Fondo rischi ed oneri

Fondi rischi ed oneri	31/12/2021	Stanziam.	Canc.ni /utiliz.	Riclassif.	31/12/2022
Fondo imposte e tasse		254.747,33			254.747,33
Fondo rischi su crediti	225.129,73		225.129,73		0,0
Fondo causa ATI Eurorock Mancini	1.890,43				1.890,43
Debiti per liti, arbitraggi e accessori	0,0				0
Fondo causa lavoro dipendenti	85.163,48				85.163,48
Fondo recupero somme d.l. n. 78 del 2010	0,0				0
Fondo sentenza n. 2411 *Total Erg* Raffineria	3.493.310,80		3.493.310,80		0,0
Accordo Comune di Civitavecchia	0,0				0,0
Fondo art. 5 l. n. 84/94 OGI	4.125.734,53		4.000.000		125.734,53
Fondo riserve Opere strategiche	14.356.314,30		1.289.852,95		13.066.461,35
Fondo crediti di dubbia esigibilità	875.000,00	553.029,45			1.428.029,45
Reiscrizione Protocolli Mit	5.073.461,52				5.073.461,52
Fondo lodo arbitrale CPC/AdSP	9.498.909,25			9.498.909,25	0,0
Fondo restituzione Enel	0,0				0,0
Raffinerie di Roma anno 2019	5.252.726,88				5.252.726,88
Accordo bonario Porto commerciale Gaeta	0,0				0,0
Fondo rischi contenzioso	1.907.319,73	1.888.810	945.300	9.498.909,25	12.349.738,98
Fondo ripianamento perdita PAS s.r.l.	89.123,0				89.123,00
Fondo rest. antic. Regione Lazio (art.199, b)	1.500.660,00		1.500.660		
Fondo obbl. v/pers. Piano di ris. e d'azione 20-21	2.400.943,08		2.400.943,08		0,0
Totale	**48.885.686,73**	**2.696.586,78**	**13.855.196,56**		**37.727.077**

Fonte: nota integrativa

Nell'ambito dei debiti, che ammontano nel 2022 a 119,6 milioni rispetto ai circa 105,3 milioni del 2021, la voce principale è costituita dai debiti verso banche, ammontanti a 76,9 milioni, di cui 74,5 milioni per mutui a lungo termine, dettagliati in nota integrativa e 2,4 milioni per debiti da rimborsare entro il 2022.

L'AdSP ha elencato in nota integrativa le opere infrastrutturali realizzate con finanziamenti pubblici, il cui ammontare è pari a circa 611 milioni, precisando l'ammontare dei finanziamenti, le somme cancellate che costituiscono economie ed i debiti per le opere da realizzare al 31 dicembre 2022, che ammontano a circa 383,6 milioni. L'AdSP ha evidenziato che nel corso del 2022 non è stato chiuso alcun intervento.

7.7 Partecipazioni societarie

La situazione delle partecipazioni detenute dall'AdSP al 31 dicembre 2022 è esposta nella tabella che segue.

Tabella 28 - Partecipazioni societarie

Società partecipate	2021	Percentuale sul cap. sociale	2022	Percentuale sul cap. sociale
Interporto Centro Italia Orte s.p.a.	2.871	0,3	2.871	0,3
Port Authority Security s.r.l.	200.000	100	200.000	100
Totale	**202.871**		**202.871**	

Fonte: nota integrativa

Con decreto n.325 del 28 dicembre 2023, l'AdSP ha proceduto alla revisione periodica delle società partecipate ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016.

La partecipazione nella società *Port Authority Security (Pas)*, società *in house*, soggetta a controllo analogo ex art.16 del d.lgs. n. 175 del 2016, è sempre stata ritenuta dall'Ente indispensabile al perseguimento delle proprie finalità istituzionali.

La suddetta società gestisce i servizi di sicurezza nella circoscrizione territoriale dell'AdSP, in forza di una convenzione decennale del 30 ottobre 2013; tale convenzione presenta rilevanti criticità, risalenti nel tempo, di cui si è ampiamente trattato nei precedenti referti, relative soprattutto all'ingente costo dei servizi forniti rispetto ai valori di mercato[30], segnalato anche nelle ispezioni di Anac e Mit effettuate negli anni precedenti. L'AdSP era stata pertanto invitata ad effettuare un'attenta valutazione sulla permanenza delle condizioni di interesse pubblico e di convenienza economico-finanziaria sottesa al mantenimento della gestione *in house* dei servizi di cui trattasi rispetto ad altre alternative possibili.

Nei precedenti referti questa Corte, pur dando atto che l'AdSP aveva posto in essere, a decorrere dal 2018 misure di efficientamento gestionale, in particolare la modifica della convenzione con riferimento alle tariffe da applicare ed ai corrispettivi da riconoscere, nell'intento di ridurre i costi della società, aveva concluso che le misure adottate e le

[30] A fronte, infatti, di una delibera del Comitato portuale (n.104 del 2012) da cui emergeva un risparmio per l'Ente valutato in 1,2 milioni l'anno rispetto all'esternalizzazione del servizio che superava i 3 milioni annui, il successivo decreto presidenziale n. 426 del 2012, di approvazione dell'affidamento e del capitolato non venne sottoposto al parere del Comitato portuale nonostante il notevole incremento del costo del servizio da svolgere *in house* previsto in 3,6 milioni annui. Inoltre, era stata censurata la riferita assenza agli atti dell'amministrazione dell'analisi comparativa tecnico economica da cui si sarebbe dovuto evincere detto risparmio, nonché, per gli anni successivi, la documentazione relativa all'economicità del servizio, nonché criticità attinenti al concreto funzionamento del controllo analogo e una lievitazione dei costi culminati nel decreto n. 72 del 2016, adottato dal Presidente dell'ex A.P., che determinava il costo annuo del servizio in euro 4.230.000 fino all'anno 2023.

giustificazioni addotte non erano tali da superare le criticità ancora esistenti.

A ciò si è aggiunta la vicenda della eventuale azione di recupero nei confronti della *Pas* di somme corrisposte per servizi non resi nel biennio 2016–2017, per oltre un milione di euro, per la quale è in corso un procedimento penale nei confronti di due dirigenti *Pas* e del direttore tecnico della società stessa negli anni 2016 e 2017.

Il bilancio di esercizio 2022 della Pas s.r.l. si è chiuso con un utile di esercizio di 188.968 euro; i ricavi da concessione ammontano a 2.913.677,84 per un numero complessivo di ore di servizi resi nel 2022 pari a 108.494,00, con un decremento del 5,41% rispetto al 2021, il cui numero si attestava a 114.706,25 a fronte di ricavi da concessione per euro 2.745.000.

Alla scadenza dell'affidamento, l'AdSP ha dapprima prorogato l'affidamento alla PAS fino al 31 dicembre 2023. All'esito dell'analisi condotta da un Gruppo di lavoro appositamente istituito, l'AdSP ha assunto la decisione di procedere con un nuovo affidamento alla società per il prossimo triennio, estendibile al quinquennio. L'affidamento è condizionato all'implementazione di una serie di azioni, da avviare nell'immediato, richiamate nel Decreto n. 330 del 30 dicembre 2023, con cui il Presidente dell'Autorità ha affidato il servizio di sicurezza sussidiaria nei porti di competenza dell'AdSP per il triennio 2024-2026. L'affidamento delle annualità 2025-2026 è sottoposta a condizione sospensiva della positiva verifica ed effettiva esecuzione delle condizioni di cui al verbale del 7 dicembre 2023.

Secondo le notizie trasmesse dall'AdSP, il gruppo di lavoro ha ritenuto sussistenti le ragioni richieste dalla normativa eurounitaria nonché da quella nazionale vigente per l'affidamento del servizio descritto secondo il modello *in house providing*, a condizione che vengano accolte le proposte di miglioramento ed efficientamento descritte nel verbale di conclusione dell'istruttoria.

Si è ritenuto che il ricorso all'affidamento *in house* potrebbe consentire all'AdSP di disporre di una soluzione efficace in grado di combinare in modo equilibrato il trasferimento dei rischi e delle responsabilità operative in capo ad un soggetto terzo con il mantenimento in capo all'ente dello stretto controllo di un servizio strategico per l'Amministrazione.

Dal punto di vista dell'economicità l'AdSP ha ritenuto che – a differenza di tutte le Società operanti nei settori privati per uguali servizi – la PAS srl deve essere necessariamente monocliente e pertanto la tariffa oraria che può proporre all'Amministrazione è quella derivante dal numero delle ore commissionate dalla Amministrazione medesima alla Società.

Ciò comporta una mancanza di competitività economica della tariffa che PAS può proporre rispetto alle tariffe di mercato. Ha evidenziato peraltro che nell'ambito della complessiva valutazione del servizio offerto, l'opzione per il ricorso all'affidamento *in house* in favore di PAS s.r.l. dovrebbe essere valutata anche con riferimento alla complessiva gestione dei servizi in esame, che può essere meglio garantita attraverso i meccanismi già collaudati nell'ambito dell'attuale organizzazione dei servizi, da efficientarsi attraverso un più attento controllo del raggiungimento degli standard qualitativi e con l'implementazione dei servizi come da Progetto Tecnico Organizzativo. La stessa società ha affermato che *"La gestione del servizio non potrebbe infatti essere valutata esclusivamente sotto il profilo economico in quanto le sue implicazioni in materia di sicurezza sussidiaria, assumono una valenza almeno pari a quella economica."*

Da ultimo, con nota del 14 giugno 2024, l'AdSP ha dato notizia che la Convenzione è stata sottoscritta in data 15 maggio 2024, con un costo stimato dell'affidamento per il triennio 2024-2026 pari ad euro 8.213.898.

Con decreto n.123 del 24 maggio 2024 è stato aggiornato il regolamento sul controllo analogo.

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno centro- settentrionale, succeduta all'Autorità portuale di Civitavecchia ai sensi del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, comprende i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

L'Ente sconta una pregressa difficile situazione gestionale che, per effetto già dal 2019 di risultati di bilancio negativi, hanno reso necessario nel 2021 dichiarare lo stato di crisi e l'avvio di un "piano di risanamento" senza il quale i bilanci non avrebbero potuto essere approvati. Nelle precedenti relazioni questa Corte ha sottolineato come le misure oggetto del Piano di risanamento non avessero carattere strutturale, limitandosi per la gran parte a spostare sugli esercizi successivi al 2021 alcuni oneri di particolare rilievo, come la parte variabile degli emolumenti al personale dipendente e il rimborso della parte capitale dei mutui stipulati dall'AdSP.

Peraltro, i finanziamenti ricevuti dall'AdSP a titolo di ristoro nel biennio 2021-2022, unitamente all'incremento delle entrate conseguenti alla ripresa dei traffici merci e passeggeri ed ai cospicui fondi derivanti dal PNRR e PNC hanno consentito di chiudere in avanzo la gestione finanziaria 2022 e di pagare al personale dipendente i premi di produttività dell'esercizio 2020 che erano stati oggetto di sospensione nell'ambito delle misure di risanamento, oltre ai premi di competenza del 2021. Resta ferma l'esigenza di una costante attenzione ai costi ed un monitoraggio circa l'attuazione delle misure oggetto del piano di risanamento di cui sopra.

Con riferimento ai progetti finanziati con i fondi PNRR e PNC risulta, dagli elementi trasmessi dall'Ente con nota del 28 febbraio 2024 in occasione del monitoraggio effettuato da questa Sezione alla data del 31 dicembre 2023, che l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale è soggetto attuatore di 10 progetti per complessivi euro 300.222.432, tutti relativi alla missione M3, componente 2, di cui 4 finanziati dal PNC ed altre fonti e 6 rientranti nell'ambito dell'iniziativa "Green Ports" finanziati dal PNRR.

Dei 4 progetti finanziati dal PNC per un importo complessivo di euro 159.650.000, i primi tre sono ricompresi negli investimenti infrastrutturali tesi allo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici e ai collegamenti di ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale, mentre il quarto progetto riguarda l'elettrificazione delle banchine (*cold ironing*) nel porto di Civitavecchia.

Per i primi tre progetti, che, comprese le altre fonti (fondo opere indifferibili e fondi AdSP),

sono finanziati per euro 187.215.853, i lavori sono stati affidati ed è stato avviato il servizio di progettazione esecutiva, mentre il progetto relativo al *cold ironing*, interamente finanziato dal PNC per euro 80 mln, risulta in fase di gara. L'AdSP ha comunicato di aver rispettato per tutti e quattro i progetti, gli obiettivi al 31 dicembre 2023, così come definiti dal Decreto MEF del 15 luglio 2021. Le somme trasferite a carico del PNC ammontano a 81.247.553 euro, mentre i pagamenti effettuati dall'AdSP per questi 4 progetti, ammontano a euro 838.426.

Con riferimento ai progetti finanziati dal PNRR per euro 22.165.082 il progetto "Green ports" riguarda interventi per l'efficientamento energetico, la riduzione delle emissioni di CO2 e di altre emissioni inquinanti nei porti per promuovere la sostenibilità ambientale delle attività portuali, anche a beneficio delle aree urbane circostanti. Per tre dei sei progetti i lavori risultano affidati, mentre tre progetti risultano non ancora avviati.

Alla data del 31 dicembre 2023 le somme trasferite a valere sui finanziamenti PNRR ammontano a 1.071.909 euro; quelle pagate dall'AdSP a 909.025 euro.

In occasione del referto precedente era stato osservato che l'AdSP aveva impegnato tutta le somme accertate in entrata, anche se i trasferimenti di fondi ed i relativi pagamenti erano ancora esigui. Si sottolinea anche per il 2022 l'anomalia dell'assunzione di impegni complessivi ai quali non corrispondono obbligazioni giuridicamente perfezionate. Tale modalità genera residui impropri, nel caso di specie di rilevante ammontare, che incidono sui risultati di bilancio e la cui effettività potrà essere verificata solo nel tempo.

Considerato il carattere non strutturale sia del piano di risanamento che dei contributi statali, nonché la specifica finalizzazione dei fondi PNRR/PNC, si raccomanda di porre in essere ogni azione volta a garantire per il futuro un duraturo equilibrio della gestione.

La dotazione organica dell'AdSP è di 117 unità. A fronte di tale organico la consistenza effettiva del personale alla fine dell'anno di riferimento è stata di 11 dirigenti, 27 quadri e 69 impiegati, per un totale di 107 persone. Il costo medio del personale è di euro 114.842.

Con i decreti n.94 del 24 marzo 2023 e 98 del 29 marzo 2023 è stata attuata una riorganizzazione che ha previsto la drastica riduzione del numero di Aree e di Uffici e la rimodulazione/riduzione delle funzioni dirigenziali accompagnata da un programma di incentivo all'esodo dei dirigenti al quale hanno aderito tre dirigenti cui è stata corrisposta un'indennità di risoluzione consensuale complessivamente di euro 567.119. Per altri quattro dirigenti l'Ente ha proceduto alla risoluzione unilaterale del rapporto di lavoro ex art. 2118 c.c. e art. 22 e ss. del CCNL di riferimento, erogando

agli stessi l'indennità di mancato preavviso per un importo complessivo di 580.686 euro. Contro tali provvedimenti è ancora in corso un contenzioso.

Il PIAO 2023-2025 è stato adottato dall'AdSP MTCS con decreto del Presidente n. 99 del 30 marzo 2023. Per il personale non dirigenziale l'accordo di secondo livello sottoscritto in data 15 dicembre 2022, con validità biennale dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2024 è stato oggetto di osservazioni sia da parte del ministero vigilante che dei revisori dei conti. L'Autorità, non raggiungendo con le OO.SS un accordo in ordine ad un nuovo testo che recepiva le modifiche richieste dal MIT ha apportato unilateralmente al testo iniziale le suddette modifiche, salvo conguaglio ad intesa raggiunta. Infine, il Comitato di gestione dell'AdSP, con delibera n.18 del 22 aprile 2024, ha recepito l'accordo di secondo livello, con validità biennale, dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2024. Su tale accordo il collegio dei revisori ha ritenuto di non potersi esprimere favorevolmente non essendo chiara la "disposizione che giustifichi la corresponsione di un "Emolumento retributivo Ex A.P.", pari a 1.200 euro, uguale per tutti i dipendenti dell'Ente in questione precedentemente dipendenti dell'ex Autorità Portuale, né quali siano gli emolumenti e le indennità che lo stesso ricomprende."

Preso atto di quanto sopra, questa Corte osserva che l'intera vicenda, durata oltre un anno, e che ha dato luogo a più versioni dell'accordo, peraltro già applicato, è priva del necessario parere favorevole e di compatibilità finanziaria del Collegio dei revisori; raccomanda che sia fatta tempestiva e definitiva chiarezza in ordine al quadro normativo di riferimento.

Il valore del contenzioso al 31 dicembre 2022, è stato stimato in euro 263.366.164. Il valore del relativo fondo rischi al 31 dicembre 2022 è pari a 25.503.254 euro, equivalente al 9,66 per cento del valore conosciuto delle passività potenziali. Il Collegio dei revisori, nella relazione al rendiconto 2022 come già in quelle precedenti, dopo aver rilevato la limitata percentuale di copertura delle passività potenziali già accantonata al fondo rischi, nonché la mancata considerazione delle percentuali di soccombenza nei vari giudizi e la mancata rideterminazione, anche attraverso accordi transattivi, delle somme dovute in caso di soccombenza, ha richiamato l'attenzione dell'AdSP sulla necessità di destinare tutte le risorse libere disponibili ad incremento degli accantonamenti in essere, al fine di assicurare un appostamento in bilancio per gli stessi maggiormente congruo.

Le osservazioni di cui sopra sono condivisibili e, peraltro, già formulate da questa Corte in occasione dei precedenti referti. In presenza di contenziosi così rilevanti è essenziale che il

fondo rischi sia correttamente determinato al fine di non aggravare il bilancio con scelte strategico-operative non conformi ai principi di sana gestione finanziaria e di salvaguardia della continuità di azione amministrativa. Si sottolinea, in proposito, che anche il rendiconto 2022 fa emergere una situazione gestionale nella quale l'avanzo di amministrazione disponibile risulta completamente azzerato a causa degli accantonamenti anzidetti, sulla quantificazione dei quali sussistono, come sopra evidenziato, rilevanti margini di incertezza. Come anticipato nel referto sull'esercizio 2021, è in corso un'indagine interna sull'effettivo ammontare dei residui attivi al 31 dicembre 2021, richiesta dal Collegio dei revisori, che si ritiene necessario venga conclusa al più presto.

Per quanto riguarda gli strumenti di programmazione l'iter del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), si è finalmente concluso con l'adozione dello stesso con delibera n.61 del 21 dicembre 2023. I Piani regolatori Portuali (PRP) di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta sono abbastanza risalenti ed hanno subito nel tempo numerosi interventi di adeguamento a partire dal 2004. Il Piano operativo Triennale (POT) 2021-2023 ha subito una revisione con delibera del Comitato di gestione n. 3 del 21 marzo 2023. Il Programma triennale delle opere (Pto) è stato aggiornato in occasione dell'approvazione dei bilanci preventivi.

L'attività negoziale 2022 di euro 62.090.594 è stata svolta attraverso procedure aperte ex art. 36, c. 9, del d.lgs. n. 50 del 2016, per un importo che rappresenta il 90,2 per cento del totale, mentre il numero maggiore di acquisizioni (147) è stato effettuato con affidamenti diretti che rappresentano, per importo, il 2 per cento del totale, n. 15 contratti attraverso affidamenti diretti previa consultazione di più operatori (2 per cento del totale); le procedure negoziate senza pubblicazione del bando ed il ricorso agli strumenti Consip rappresentano fattispecie residuali. Il Regolamento degli acquisti e forniture, approvato nel 2019 è stato sostituito nel corso del 2023 da un nuovo Regolamento che tiene conto del nuovo codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. n.36 del 2023.

I servizi di interesse generale sono affidati in concessione ad imprese in passato partecipate. L'affidamento ad una società per la gestione dei varchi di accesso al porto, dei parcheggi e dei servizi connessi alla viabilità sul quale l'Anac nel 2019 aveva formulato rilievi è stato oggetto di dettagliata esposizione in questo e nei precedenti referti, oltre che oggetto di contenzioso per quanto riguarda il servizio di navettamento dei croceristi, attivato da altre società concorrenti che si è concluso con la sentenza 10 gennaio 2023 con la quale il Consiglio di Stato

ha imposto all'AdSP di indire la gara per detto servizio entro 3 mesi dalla pubblicazione della sentenza stessa. A distanza di oltre un anno dalla dichiarazione di illegittimità della concessione da parte del Consiglio di Stato e conseguente statuizione dello stesso di avvio di nuova gara entro tre mesi, non risultano avviate le previste procedure di gara, ad eccezione di una gara ponte per il navettamento dei croceristi. Per la concessione pluriennale relativa al suddetto navettamento l'AdSP ha comunicato "che è in fase di conclusione il procedimento tecnico amministrativo volto alla pubblicazione e aggiudicazione della concessione di servizio trasporto passeggeri di durata pluriennale". Infine, con nota del 14 giugno 2024, l'AdSP ha precisato che non ha ancora provveduto ad espletare la gara per l'affidamento del servizio in questione e che lo stesso proseguirà fino al 10 luglio 2024.

Si evidenzia al riguardo il disallineamento temporale tra la c.d. "gara ponte" e la procedura per l'aggiudicazione della concessione pluriennale, a tutt'oggi non espletata.

In ordine alle opere di manutenzione ordinaria, riguardanti essenzialmente interventi per l'efficienza di tutti i sistemi, in ottemperanza alle norme per la sicurezza dei lavoratori, dei passeggeri e di tutti gli utenti operanti nelle aree portuali, l'AdSP ha impegnato nel 2022 fondi di parte corrente per complessivi euro 277.908, rispetto ai 324.737 euro dell'esercizio precedente.

La manutenzione straordinaria si è concretizzata in una serie di interventi nelle parti comuni, per il mantenimento in efficienza del sistema strutturale dei tre porti e per il loro potenziamento ed ammodernamento, per un importo complessivo impegnato di euro 13.866.242, a fronte di euro 3.472.212 del 2021.

Con riferimento alla gestione del demanio marittimo, va detto che l'AdSP ha modificato il previgente regolamento, in coerenza con le disposizioni di cui all'art.5 della legge n.118 del 2022 e del regolamento attuativo del 28 dicembre 2022, n.202 con il quale è stato introdotto il principio dell'evidenza pubblica nell'affidamento delle concessioni delle aree demaniali, facendo, peraltro salvi i rapporti allo stato vigenti. Nel porto di Civitavecchia risultano n. 8 concessioni, con scadenze che variano dal 2027 fino al 2051, due concessioni scadute ed una in scadenza risultano in fase di rinnovo per ulteriori 4 anni. Per quanto riguarda il porto di Gaeta, è vigente una concessione ex art.18 rilasciata nel 2020 e successivo atto suppletivo del 2021, con proroga al 31 dicembre 2024. Per altre due concessioni scadute affidate alla medesima società, è stata pubblicata l'istanza di rinnovo volta a unificarle. Si richiama l'esigenza che le procedure

per gli affidamenti in concessione vengano attuate nel puntuale rispetto dei criteri recati dalle nuove disposizioni.

L'importo dei canoni nel 2022 rappresenta il 15,5 per cento delle entrate accertate, con una riscossione del 91 per cento.

I dati del traffico merci dei tre porti compresi nella circoscrizione dell'AdSP fanno registrare nel 2022 un incremento dell'11,8 per cento rispetto all'esercizio precedente, con un volume complessivo di merci movimentate pari a 14,9 milioni circa di tonnellate rispetto a 13,4 milioni dell'esercizio precedente.

Tale incremento è imputabile soprattutto alle merci liquide (+21,4 per cento), in gran parte riferibili al porto di Fiumicino, ma anche a quelle solide che mostrano un incremento complessivo del 7,9 per cento.

Il traffico dei passeggeri risulta più che raddoppiato rispetto al 2021, pur restando ancora lontano dai 4,5 milioni di passeggeri del 2019. In particolare, i passeggeri croceristi, il cui numero era stato fortemente penalizzato a causa della pandemia, mostrano un incremento del 318,8 per cento rispetto al 2021, tornando a superare i 2 milioni di unità, mentre i passeggeri di linea registrano un incremento del 19,9 per cento e si attestano a circa 1,5 milioni di unità

La gestione di competenza 2022 chiude con un avanzo finanziario di 958.116 euro, più che dimezzato rispetto ai 2,2 milioni dell'esercizio precedente, determinato dalla somma algebrica tra il saldo positivo di parte corrente, pari a 14,9 milioni e quello negativo in conto capitale, pari a -13,9 milioni. Il risultato di amministrazione mostra un decremento del 4,3 per cento, passando da 18,2 a 17,5 milioni, mentre il risultato economico registra un avanzo di 9,4 milioni, a fronte del disavanzo di 2,7 milioni dell'esercizio precedente.

Il patrimonio netto risulta aumentato in misura pari all'avanzo economico dell'esercizio e si attesta a 79,1 milioni. L'ammontare dei residui attivi al 31 dicembre 2022 è di circa 292,9 milioni, di cui il 4,61 per cento (pari a 13,5 milioni) dell'esercizio e il 95,4 per cento (279,3 milioni) degli esercizi precedenti. Il complesso dei residui attivi è costituito per circa l'84 per cento da poste in conto capitale, principalmente trasferimenti da parte dello Stato o di altri enti per la realizzazione di opere infrastrutturali, compresi i finanziamenti del PNC, interamente accertati nell'esercizio precedente.

L'ammontare dei residui passivi al 31 dicembre 2022 si attesta, nel valore complessivo, a circa 381,1 milioni, in ulteriore aumento rispetto al già cospicuo importo di 367,9 milioni

dell'esercizio precedente; è costituito per il 7,9 per cento dai residui dell'esercizio (circa 30,2 milioni) e per il 92 per cento dai residui degli anni precedenti (circa 351 milioni). Di questi l'88 per cento in conto capitale per spese relative alle opere di grande infrastrutturazione ed alla manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale.

Questa Corte, ha già in passato evidenziato come il perdurante basso livello di smaltimento dei residui negli anni, è connessa anche alla prassi di impegnare somme anche in assenza di obbligazioni giuridicamente perfezionate nei confronti di terzi. Si conferma pertanto l'esigenza di un attento monitoraggio di tali rilevanti poste che condizionano l'attendibilità del rendiconto e la ragionevolezza del risultato di amministrazione.

La ricognizione periodica delle partecipazioni societarie effettuata con decreto n.325 del 28 dicembre 2023, ha visto la conferma delle uniche due società partecipate: *Interporto Centro Italia Orte s.p.a.* (0,3 per cento) e *Port Authority Security* s.r.l. (100 per cento). Quest'ultima società *in house*, che gestisce i servizi di sicurezza, è legata all'Autorità in forza di una convenzione decennale del 30 ottobre 2013 che presenta rilevanti criticità, risalenti nel tempo, di cui si è ampiamente trattato nei precedenti referti, relative soprattutto all'ingente costo dei servizi forniti rispetto ai valori di mercato, segnalato anche nelle ispezioni di Anac e Mit effettuate negli anni precedenti. Alla scadenza, l'AdSP ha prorogato l'affidamento fino al 31 dicembre 2023. All'esito dell'analisi condotta da un Gruppo di lavoro appositamente istituito, l'AdSP ha assunto la decisione di procedere con un nuovo affidamento alla società per il prossimo triennio, estendibile al quinquennio, condizionandolo all'implementazione di una serie di azioni di efficientamento da avviare nell'immediato.

La Convenzione è stata sottoscritta in data 15 maggio 2024, con un costo stimato dell'affidamento per il triennio 2024-2026 pari ad euro 8.213.898.

Con decreto n.123 del 24 maggio 2024 è stato aggiornato il regolamento sul controllo analogo.

Il bilancio di esercizio 2022 della Pas s.r.l. si è chiuso con un utile di esercizio di 188.968 euro; i ricavi da concessione ammontano a 2.913.677,84 per un numero complessivo di ore di servizi resi nel 2022 pari a 108.494,00, con un decremento del 5,41% rispetto al 2021, il cui numero si attestava a 114.706,25 a fronte di ricavi da concessione per euro 2.745.000.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

CORTE DEI CONTI