CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

2022-2023-2024

Determinazione del 28 luglio 2026, n. 180



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 MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

2022-2023-2024

Relatore: Primo Referendario Francesco Testi

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati

la dott.ssa Rosaria Calafato

Determinazione n. 180/2026

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Camera di consiglio del 28 luglio 2026

Composta dai magistrati:

Presidente:	Antonello COLOSIMO
Consiglieri:	Francesca Paola ANELLI
Primi Referendari:	Andrea MAZZIERI
	Patrizia ESPOSITO
	Sabrina FACCIORUSSO
	Marco CAVALLARO
	Alessandra MOLINA
	Francesco TESTI
Referendari:	Francesca LEOTTA

visto l'articolo 100, secondo comma, della Costituzione;

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

viste le leggi 21 marzo 1958, n. 259 e 14 gennaio 1994, n. 20, quest'ultima come novellata dalla l. 7 gennaio 2026, n.1;

visto l'art. 6, comma 9, della l. n. 84 del 1994 e ss.mm.ii. 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, a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 8-*bis* del decreto-legge n. 457 del 1997, il controllo sulle Autorità portuali è esercitato in conformità degli artt. 2, 7 e 8 della legge n. 259 del 1958;

visto il d.p.r. 16 luglio 1998 con il quale è stata istituita l'Autorità portuale di Gioia Tauro, ai sensi dell'art. 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84;
visto l'art. 22-*bis* del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito con la legge 17 dicembre 2018, n. 136 che ha ridenominato l'Autorità del sistema portuale "Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto" in "Mari Tirreno meridionale e Ionio";
visti i rendiconti generali dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, relativi agli esercizi 2022, 2023 e 2024 nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'articolo 4 della l. n. 259 del 1958;
esaminati gli atti;
udito il relatore, Primo Referendario Francesco Testi, e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio per gli esercizi 2022, 2023 e 2024;
ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicare alle dette Presidenze il rendiconto generale – corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di revisione – e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce quale parte integrante;

CORTE DEI CONTI

P.Q.M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i rendiconti generali per gli esercizi 2022, 2023 e 2024 dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - corredati dalle relazioni degli organi di amministrazione e di revisione - l'unita relazione con la quale la Corte dei conti riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per i predetti esercizi.

RELATORE
Francesco Testi
(f.to digitalmente)

PRESIDENTE
Antonello Colosimo
(f.to digitalmente)

Depositato in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
(f.to. digitalmente)

INDICE

PREMESSA....1
1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO....2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO....9
2.1 Compensi degli organi....11
3. PERSONALE....13
3.1 Articolazione organizzativa e consistenza dell'organico....13
3.2 Costo del personale....19
3.3 Trasparenza e valutazione della "*performance* amministrativa"....22
3.4 Collaborazioni esterne e consulenze....26
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE....33
4.1 Documento di pianificazione strategica di sistema e Piani regolatori portuali....33
4.2 Piano operativo triennale....36
4.2.1 Realizzazione del nuovo *terminal* intermodale – *gateway* ferroviario....48
4.3 Interventi finanziati dal PNRR....49
5. ATTIVITÀ....54
5.1 Gestione del demanio portuale....55
5.1.1 Canoni demaniali....57
5.2 Servizi ausiliari di interesse generale....60
5.3 Operazioni e servizi portuali....62
5.4 Attività negoziale....66
5.5 Spese per attività promozionale....69
5.6 Traffico portuale....70
5.7 La Zona ad economia speciale nella Regione Calabria....73
6. RISULTATI DELLA GESTIONE....78
6.1 Dati significativi della gestione....80
6.2 Entrate accertate e spese impegnate. Dati aggregati....81
6.3 Entrate....82
6.4 Spese....85
6.5 Situazione amministrativa e andamento dei residui....86
6.6 Situazione patrimoniale....91
6.7 Conto economico....101
6.8 Partecipazioni societarie....103
6.9 Contenzioso....107
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE....109

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Spese per gli organi 11
Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale 14
Tabella 3 - Costo del personale 21
Tabella 4 - Incidenza spesa del personale su entrate e uscite correnti 22
Tabella 5 - Premi produttività erogati 25
Tabella 6 - Collaborazioni esterne e consulenze 26
Tabella 7 - Interventi Pot 2022-2024 - Stato di realizzazione 37
Tabella 8 - Interventi Pot 2023-2025 - Stato di realizzazione 38
Tabella 9 - Interventi Pot 2024-2026 - Stato di realizzazione 39
Tabella 10 - Interventi ricompresi nell'elenco delle opere per l'anno 2022 42
Tabella 11 - Interventi ricompresi nell'elenco delle opere per l'anno 2023 43
Tabella 12 - Interventi ricompresi nell'elenco delle opere per l'anno 2024 45
Tabella 13 - Lavori di grande infrastrutturazione 45
Tabella 14 - Progetti PNRR (situazione al 31 dicembre 2025) 50
Tabella 15 - Andamento dei canoni demaniali 58
Tabella 16 - Canoni demaniali per porto 59
Tabella 17 - Rapporto tra canoni demaniali ed entrate correnti 59
Tabella 18 - Numero massimo autorizzazioni per operazioni e servizi portuali 63
Tabella 19 - Entrate proprie e da terzi 65
Tabella 20 - Affidamento di lavori e servizi 2022 67
Tabella 21 - Affidamento di lavori e servizi 2023 - d.lgs. n. 50 del 2016 (vecchio Codice contratti). 68
Tabella 22 - Affidamento di lavori e servizi 2023 - d.lgs. n. 36 del 2023 (nuovo Codice contratti)... 68
Tabella 23 - Affidamento di lavori e servizi 2024 69
Tabella 24 - Movimentazione merci e TEU - AdSP MTMI 71
Tabella 25 - Risultati della gestione 80
Tabella 26 - Rendiconto finanziario - dati aggregati 82
Tabella 27 - Rendiconto finanziario - Entrate 82
Tabella 28 - Rendiconto finanziario - Spese 85
Tabella 29 - Situazione amministrativa 87
Tabella 30 - Consistenza dei residui attivi 90
Tabella 31 - Consistenza dei residui passivi 91
Tabella 32 - Incidenza residui 91
Tabella 33 - Situazione patrimoniale - Attività 92
Tabella 34 - Situazione patrimoniale - Passività 96
Tabella 35 - Conto economico 101

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Assetto organizzativo nel 2022 15
Figura 2 - Assetto organizzativo nel 2024 16

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della l. 21 marzo 1958 n. 259, gli esiti del controllo svolto, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa agli esercizi 2022, 2023 e 2024 dell'Autorità di Sistema Portuale e sulle vicende gestionali di maggior rilievo, intervenute successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2021, è stato deliberato con determinazione n. 78 del 16 maggio 2024, ed è pubblicato in Atti Parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV n. 247.

1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

L'Autorità del porto di Gioia Tauro, come illustrato nelle precedenti relazioni, era stata istituita con il d.p.r. 16 luglio 1998 e ad essa, con successivi provvedimenti, era stata attribuita la gestione anche dei contigui porti di Crotone, di Corigliano Calabro, di Taureana di Palmi, di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni.

Il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente ha operato – costituito dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificata dal d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, nonché dalle altre disposizioni di interesse per il settore dei porti – è stato oggetto di analisi nelle precedenti relazioni, afferenti agli esercizi 2016, 2017, 2018 e 2019 alle quali si fa richiamo in questa sede.

Ai sensi dell'art. 6 della l. n. 84 del 1994, come sostituito dall'art. 7, comma 1, del d.lgs. n 169 del 2016 e successivamente modificato dall'art. 22-*bis* della legge 17 dicembre 2018, n. 136, tale Autorità portuale, con circoscrizione territoriale modificata (ossia senza i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni facenti parte di altre Autorità di sistema), è confluita nell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio (di seguito, per sintesi, anche "AdSP MTMI" o "Ente").

Si tratta quindi di un Ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, chiamato tra l'altro a programmare, indirizzare e coordinare le operazioni ed i servizi in ambito portuale: per tale ragione l'AdSP è inserita tra le "Amministrazioni locali", nel conto consolidato del bilancio dello Stato ai sensi dell'art. 1, c. 3, della l. 31 dicembre 2009, n. 196.

L'Ente – che dal 18 giugno 2021 ricomprende i porti di Gioia Tauro, Taureana di Palmi, Crotone, Corigliano Calabro e lo scalo di Vibo Valentia – peraltro è sorto dopo una gestione commissariale durata oltre sei anni ed a seguito della conclusione della procedura di scelta del Presidente, in persona del Commissario straordinario uscente, e della relativa nomina, disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture della mobilità sostenibili del 18 giugno 2021.

Il principale scalo della gestione esaminata è il porto di Gioia Tauro, qualificato come porto "*core*" del sistema di reti TEN-T (ai sensi del regolamento Ue n. 1315/2013 del Consiglio dell'Ue, recante "orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti" abrogato e novellato con il regolamento Ue n. 1679 del 13 giugno 2024), intorno al quale gravita la Zona ad economia speciale (Zes) istituita, a norma degli articoli 4 e 5 del

decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123[1], ad iniziativa congiunta delle Regioni Calabria e Basilicata con d.p.c.m. n. 18809 dell'11 maggio 2018.

Come noto, le aree rientranti nelle Zes beneficiano di un regime fiscale di favore, volto a garantirne la crescita economica e a favorire lo sviluppo della logistica marittima.

Va opportunamente evidenziato, da ultimo, che dal 1° gennaio 2024 è stata istituita la Zona economica speciale per il Mezzogiorno, c.d. "Zes unica", comprendente i territori delle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna (cfr. art. 9 del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito con modificazioni dalla l. 13 novembre 2023, n. 162), estesi a Marche ed Umbria, da ultimo, con la legge 18 novembre 2025, n. 171 (art. 1), per complessive dieci regioni.

Le aree in esame rivestono importanza centrale per gli interventi di ripresa e rilancio dell'economia finanziati nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) con fondi europei e con fondi statali complementari.

Per il porto di Gioia Tauro, in particolare, un rilevante segmento dell'attività istituzionale è costituito dalla gestione delle concessioni demaniali che insistono nella circoscrizione territoriale di competenza.

Proprio sul tema delle concessioni del demanio portuale, si deve evidenziare la sostituzione del testo dell'art. 18 della l. 84 del 1994 ad opera dell'art. 5, c. 1, l. 5 agosto 2022, n. 118, in vigore dal 27 agosto 2022; il nuovo testo dell'articolo, al fine del raggiungimento dell'uniformità del rilascio, ha previsto l'emanazione, entro novanta giorni dalla data della sua entrata in vigore (27 agosto 2022), di un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (oggi, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti - Mit), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che definisca i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo,

[1] La legge n. 123 del 2017, nell'ambito delle disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, ha introdotto alcune nuove misure di sostegno e sviluppo delle attività portuali, che si aggiungono alle altre già finanziate a livello nazionale e regionale dalle politiche di coesione. Tale legge individua le aree territorialmente circoscritte (appunto le Zes), in cui le imprese godono di condizioni favorevoli. Il modello di Zes individuato dal legislatore italiano, infatti, prevede la possibilità di fruire di incentivi economici e di semplificazioni amministrative volte a ridurre i tempi ed i costi della regolazione dell'attività d'impresa. Con il d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n. 12 sono state disciplinate le modalità di istituzione delle Zone economiche in argomento, la durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area, i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali, nonché il coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo e le funzioni e i compiti del Comitato di indirizzo.

l'individuazione di limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari, nel rispetto del principio di concorrenza. Il suindicato decreto interministeriale è stato emanato il 28 dicembre 2022, con n. 202, e le successive linee guida sono state approvate con decreto del Mit del 21 aprile 2023, n. 100.

Il nuovo assetto normativo stabilisce che le concessioni siano 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.

Inoltre, con specifico riferimento all'adeguamento delle misure dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime, sulla scorta di quanto già acclarato dalla Sezione con altra delibera[2] deve riferirsi che:

- con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 500 in data 14 dicembre 2021 sono state aggiornate le misure unitarie dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime per l'anno 2022, applicando l'aumento del 7,95 per cento alle misure unitarie dei canoni determinati per il 2021;
- con decreto del 30 dicembre 2022 v'è stato un ulteriore adeguamento del suddetto canone, pari al +25,15 per cento alle misure unitarie dei canoni determinati per il 2022;
- successivamente, il decreto del 7 dicembre 2023 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, recante gli aggiornamenti relativi all'anno 2024 delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime, ha stabilito che tali canoni annui sono previsti, per l'anno 2024, applicando la riduzione del 4,5 per cento alle misure unitarie dei canoni determinati per l'anno 2023.

La misura minima di canone è stabilita in euro 3.225,50 a decorrere dal 1° gennaio 2024 e si applica alle concessioni per le quali la misura annua di canone, determinata in base alla normativa, dovesse risultare inferiore al limite minimo.

Peraltro, in virtù del comma 10-*bis* dell'art. 199 del d.l. n. 34 del 2020, è stato istituito un fondo con una dotazione di 10 mln per l'anno 2020 e di 68 mln per l'anno 2021, allo scopo di compensare, anche parzialmente, le Autorità di Sistema Portuale dei mancati introiti, in

[2] Cfr. Corte dei conti, Sezione del controllo sugli Enti, determinazione del 28 novembre 2024, n. 162.

particolare derivanti dai diritti di porto. Con la modifica introdotta è precisato che la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi in favore delle Autorità è quella relativa agli introiti destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali.

Fermo quanto sopra, si ritiene qui di richiamare l'attenzione dedicata dal Def 2020 al sistema portuale nazionale ed alla necessità di completarne il processo di *assessment* dopo la riforma portuale intervenuta con il d.lgs. n. 169 del 2016 e con il d.lgs. n. 232 del 2017, al fine sia di individuare e rimuovere eventuali elementi di criticità manifestatisi nella sua attuazione, sia di completare quei procedimenti di riordino che non risultino ancora definiti. In tale ambito, gli indirizzi governativi sono rivolti, inoltre, a sollecitare la razionalizzazione e messa a sistema delle diverse iniziative in materia di digitalizzazione della catena logistica che lega i porti al retroterra, onde evitarne la frammentazione.

Con il d.l. 10 settembre 2021, n. 121 (cosiddetto "decreto trasporti"), convertito con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156, è stato modificato l'art. 5 della l. n. 84 del 1994 e ss.mm.ii., e sono stati altresì semplificati gli strumenti di programmazione, ora individuati essenzialmente nel documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) e nel Piano regolatore portuale (Prp)[3].

Appare altresì opportuno sottolineare che, per quanto attiene allo scalo di Gioia Tauro, il 5 luglio 2021 l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) ha approvato il regolamento del comprensorio ferroviario adottato dall'AdSP, autorizzando altresì la gestione unica del raccordo ferroviario ad opera di Rete ferroviaria italiana Spa (Rfi). L'atto è volto a dare piena operatività all'attività ferroviaria ed intermodale del porto di Gioia Tauro, che viene così inserito nel perimetro dell'infrastruttura ferroviaria nazionale con il collegamento dei *terminal*

[3] A tal proposito, mette conto evidenziare che con sentenza n. 6 del 26 gennaio 2023, la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-*septies*, lett. a), del d.l. n. 121 del 2021 introdotto, in sede di conversione, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), non prevede che il documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) sia accompagnato da una relazione illustrativa che descriva i criteri seguiti nel prescelto assetto del sistema e gli indirizzi per la futura pianificazione. Parimenti è stata dichiarata l'incostituzionalità nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1-*bis*, della legge n. 84 del 1994, si prevede che il Dpss "è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge", a seguito di parere della regione territorialmente interessata da esprimere nel termine di quarantacinque giorni, anziché "è approvato, nei quarantacinque giorni successivi all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge. In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all'art. 14-*quinquies* della legge 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibili".

portuali ed intermodali alla stazione di San Ferdinando ed alla linea Battipaglia-Reggio Calabria.

Inoltre, per quanto riguarda la *vexata questio*, già messa in evidenza nei precedenti referti, relativa agli aiuti di Stato alterativi della concorrenza che le AdSP avrebbero ricevuto sotto forma di esenzione dalla tassazione (Aiuto di Stato SA.38399 (2018/E), va sottolineato che la notoria vicenda si è evoluta con la recente sentenza del Tribunale Ue, depositata il 20 dicembre 2023, che ha deciso sul ricorso delle predette AdSP, volto all'annullamento della decisione 2021/1757 della Commissione (Ue) del 4 dicembre 2020, relativa al regime di aiuti SA.38399 - 2019/C (ex 2018/E) - Tassazione dei porti in Italia, cui l'Italia ha dato esecuzione.

Come noto, la decisione della Commissione aveva censurato l'esenzione dall'imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali, richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme Ue in materia di aiuti di Stato, quest'ultima oggetto di impugnativa da tutte le AdSP davanti al Tribunale europeo il 29 marzo 2021, ai sensi dell'art. 256 del Trattato e dell'art. 51 dello Statuto della Corte di Giustizia europea.

La pronuncia ha concluso nel senso che la predetta decisione 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 sostanza, il Tribunale dell'Unione europea conferma il principio che non è lecita l'esenzione dei redditi delle AdSP nazionali, salvo quelli generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali *ex* art. 16 della l. n. 84 del 1994, in quanto corrispondenti all'esercizio di funzioni statali, consentendo di ritenere valido l'intervento di adeguamento legislativo già operato con l'articolato disposto normativo di cui all'art. 4-*bis* del d.l. n. 68 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto 2022, n. 108, che ha arricchito di nuovi commi l'art. 6 della legge quadro sui porti. Disposizioni, queste ultime, che erano già intervenute per stabilire 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).

Pertanto, il novellato art. 6, c. 9-*bis*, l. 28 gennaio 1994, n. 84 ha stabilito in principio che le AdSP rientrano fra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (Ires), previsti dall'art. 73,

c. 1, lettera c), del Tuir, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

Il comma 9-*ter* ha tuttavia precisato che - trattandosi di funzioni statali da parte di enti pubblici - l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 16 della l. n. 84 del 1994, non costituisce esercizio di attività commerciale, ed è pertanto esente dalla suddetta tassazione.

Diversamente, infine, quanto ai canoni da concessioni demaniali, è stata stabilita la loro riconduzione al reddito imponibile, ma con una riduzione forfetaria del 50 per cento.

Per quel che riguarda specificamente le entrate da tassazione si demanda ad un decreto del Mims, di concerto con il Mef, la determinazione dei "limiti minimi e massimi" delle varie tipologie di prelievi e dei "criteri per la determinazione degli stessi", lasciando alle AdSP l'incombenza di fissare i vari importi all'interno di tali limiti, destinandoli "alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi (...)".

Il comma 2 dello stesso art. 4 *bis* prevede, inoltre, che le disposizioni di cui si è detto abbiano decorrenza retroattiva dal 1° gennaio 2022, come richiesto dalla Commissione europea. Vengono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.

Tra i principali provvedimenti normativi dell'esercizio 2024 occorre citare l'art. 10 del d.l. 9 agosto 2024, n. 113, convertito nella l. 7 ottobre 2024, n. 143 recante "Misure urgenti di carattere fiscale, proroghe di termini normativi ed interventi di carattere economico" che ha previsto, anche per le Autorità di sistema portuale l'obbligo di predisposizione degli schemi di bilancio per l'esercizio 2025 con le modalità di cui al comma 6 del cennato articolo, ai fini dell'attuazione della fase pilota della riforma 1.15 del PNRR, di cui alla milestone M1C1-108. Detti schemi di bilancio, allegati al rendiconto generale, devono essere elaborati in osservanza dei principi e delle regole del sistema contabile economico-patrimoniale unico (basato sul principio *accrual*)

di cui alla richiamata *milestone* M1C1-108, adottati con determina del Ragioniere generale dello Stato n. 176775 del 27 giugno 2024. Gli schemi di bilancio includono almeno il conto economico di esercizio e lo stato patrimoniale a fine anno utilizzando le voci del piano dei conti multidimensionale di cui alla citata *milestone*.

Da ultimo, nell'annoverare le novità di maggior rilevo sul piano normativo, non può non menzionarsi il recentissimo disegno di legge che lo scorso 22 dicembre 2025 il Consiglio dei ministri ha approvato con procedura d'urgenza, recante riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84, attualmente all'esame parlamentare, al dichiarato fine di favorire un rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale[4]. Di centrale importanza nell'ambito della riforma è l'istituzione di "Porti d'Italia Spa", società a capitale pubblico alla quale demandare il compito di supportare la realizzazione di infrastrutture di rilevanza internazionale e nazionale, potenziando l'intermodalità e lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Infine, con riferimento ai progetti previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR, si rinvia alle puntuali deduzioni contenute nell'apposito paragrafo.

[4] Per la disamina del d.d.l. citato si cfr. il documento per l'audizione delle Sezioni riunite di controllo di questa Corte adottato con delibera n. 23/SSRRCO/AUD del 2 luglio 2026.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Sono organi dell'AdSP, ai sensi del novellato art. 7 della l. n. 84 del 1994, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti, la cui durata in carica è stabilita in quattro anni. Come già illustrato, l'AdSP è sorta in tempi relativamente recenti, laddove la nomina del Presidente è avvenuta con d.m. n. 257 del 18 giugno del 2021; fino a tale data, l'Autorità portuale di Gioia Tauro era retta da una gestione commissariale straordinaria, iniziata nell'aprile del 2014.

Con il decreto ministeriale n. 23 del 23 luglio 2021, è stato costituito il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, così composto: dal Presidente dell'AdSP che lo presiede, dal Direttore marittimo della Calabria e della Lucania tirrenica, da un rappresentante della Regione Calabria, da un rappresentante della Città Metropolitana di Reggio Calabria e da un rappresentante del Comune di Gioia Tauro[5].

Successivamente, con i decreti n. 53 del 28 settembre 2021 e n. 49 del 4 marzo 2022, ne è stata integrata la composizione, rispettivamente, con la nomina del rappresentante del Comune di Vibo Valentia e del rappresentante del Comune di Crotone. Con delibera n. 1 del 30 settembre 2021 del Comitato di gestione, è stato approvato il "Regolamento per lo svolgimento delle attività del Comitato di gestione dell'AdSP MTMI".

Con decreto del Mims n. 425 del 28 novembre 2021 è stato nominato il nuovo Collegio dei revisori dei conti per la durata di un quadriennio, a far data dal 15 novembre 2021. Il Collegio dei revisori è composto dal Presidente (in rappresentanza del Mef), da due componenti effettivi (in rappresentanza del Mims) e due supplenti (in rappresentanza del Mef e del Mims).

Il Dicastero dei trasporti – nelle more del perfezionamento del decreto interministeriale di cui all'art. 13, comma 2, del d.lgs. n. 169 del 2016, che avrebbe dovuto stabilire la misura dei compensi – ha confermato per il Collegio il trattamento di missione e le indennità di carica secondo le percentuali indicate nel d.m. del 18 maggio 2009, n. 412, rapportate cioè al compenso spettante al Presidente dell'Autorità, nella misura dell'8 per cento quanto al

[5] Con decreto n. 163 del 25 luglio 2024, il Presidente dell'AdSP ha nominato quale componente del Comitato di gestione, il nuovo rappresentante del Comune di Gioia Tauro, designato dal sindaco del Comune in questione. L'Ente ha assunto a riferimento, per la determinazione dei compensi degli organi di amministrazione, il decreto del Mit n. 456 del 16 dicembre 2016 (adottato ai sensi dell'art. 7 della legge n. 84 del 1994) e, per il Collegio dei revisori dei conti, la nota del Mit del 19 ottobre 2018, laddove il relativo compenso è riconosciuto nelle percentuali indicate nel d.m. n. 412 del 18 maggio 2009, applicate al compenso (parte fissa e variabile) spettante ai Presidenti come individuato nel d.m. n. 456 del 2016 (v. *infra*).

Presidente del Collegio, del 6 per cento per i componenti effettivi, dell'1 per cento per i componenti supplenti.

Si rammenta, in proposito, che, con d.p.c.m. n. 143 del 23 agosto 2022 è stato adottato il regolamento 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. Il regolamento ha la finalità di definire una disciplina organica in materia di procedure, criteri, limiti e tariffe da applicare nella determinazione dei compensi, dei gettoni di presenza e di ogni ulteriore emolumento, con esclusione dei rimborsi spese, spettanti ai componenti degli organi di amministrazione e controllo, ordinari o straordinari, degli enti e organismi pubblici. Presso l'Ente, pertanto, non si sono verificati negli esercizi di riferimento del presente controllo i presupposti per l'applicazione della rideterminazione dei compensi di cui all'art. 1, c. 596, della legge n. 160 del 27 dicembre 2019 e del relativo regolamento di attuazione approvato con d.p.c.m. 23 agosto 2022, n. 143, che fa salvi i diritti acquisiti prima della sua entrata in vigore (art. 13, comma 1).

Con decreto del Presidente n. 147 del 6 luglio 2022, è stato costituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'Autorità: si tratta di un organismo collegiale rappresentativo con funzioni consultive, composto dal Presidente dell'AdSP, dal Comandante della Capitaneria di porto di Gioia Tauro e dai rappresentanti delle associazioni di categoria delle imprese e dei lavoratori portuali nonché degli altri operatori del settore. È composto da 11 componenti effettivi (più due componenti di diritto) che svolgono il loro compito a titolo gratuito, salvo eventuali rimborsi spese a carico degli enti e/o organismi associativi rappresentati.

Con decreto Mit del 31 luglio 2025 è stato nominato il Commissario straordinario dell'Autorità, successivamente nominato Presidente con decreto del Mit n. 287 del 12 novembre 2025.

Con decreto presidenziale n. 11 del 5 febbraio 2026, è stato costituito il Comitato di gestione, successivamente integrato, con decreto presidenziale n. 46 del 20 aprile 2026, con la nomina del designato dalla Regione Calabria.

Con decreto del Mit n. 42 del 27 febbraio 2026 sono stati nominati i membri del Collegio dei revisori dei conti.

2.1 Compensi degli organi

Le spese impegnate per gli organi di amministrazione e di controllo dell'AdSP nel periodo oggetto di esame sono illustrate nella tabella in calce, anche con raffronto rispetto agli impegni dei precedenti esercizi.

Tabella 1 - Spese per gli organi

Descrizione	2021	2022	2023	2024	Var. '24/'21.
Compensi e rimborsi spese Commissario straordinario	107.904	0	0	0	**-100**
Compensi Presidente*	150.667**	230.000	230.000	230.000	**52,65**
Rimborsi spese Presidente	4.800	12.412	25.000	26.675	**455,74**
Contributi INPS Presidente	907	16.802	18.163	19.144	**2010,69**
Compensi Collegio dei revisori	56.894	50.600	50.600	50.600	**-11,06**
Rimborso spese Collegio dei revisori	521	3.833	3.198	2.877	**452,28**
Gettone di presenza Comitato portuale	3.000	0	0	0	**-100**
Gettone di presenza Comitato di gestione	2.000	4.000	4.000	1.390	**-30,50**
Contributi INPS	20.328	0	0	0	**-100**
Totale	**347.020**	**317.647**	**330.961**	**330.687**	**-4,71**

* Il Presidente, nominato con decreto ministeriale n. 257 del 18 giugno 2021, era già Commissario straordinario fino a quella data.
** Il compenso del Presidente comprende euro 90.667 per indennità ed euro 60.000 come premio.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il totale complessivo della spesa per gli organi è in diminuzione del 4,71 per cento rispetto al 2021. L'analisi del 2024 evidenzia, rispetto al 2021, l'incremento dei rimborsi spese del Presidente, pari ad euro 26.675 (euro 4.800 nel 2021), dei contributi Inps del Presidente pari ad euro 19.144 (907 nel 2021), rimborso spese del Collegio dei revisori pari ad euro 2.877 (521 nel 2021). Tali incrementi sono da imputare alla ripresa degli spostamenti dopo il periodo emergenziale dovuto al Covid.

In sede istruttoria, l'Autorità ha dichiarato che, nel corso degli anni 2022-2023-2024, al Presidente sono stati corrisposti euro 230.000, di cui 170.000 per la parte fissa e 60.000 per la parte variabile.

Con il d.m. n. 28 del 4 febbraio 2022, è stata emanata una direttiva per la determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle AdSP per l'esercizio 2022.

Dal canto suo il Segretario generale dell'AdSP– recependo le note del Ministero concernenti il pieno raggiungimento degli obiettivi istituzionali, strategici ed organizzativi da parte del

Presidente[6] – ha disposto l'erogazione dell'importo pari ad euro 60.000, quale emolumento variabile, per tutti e tre gli anni in esame (2022-2023-2024).

Si segnala che il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 456 del 16 dicembre 2016 fissa i limiti massimi dell'emolumento del Presidente dell'AdSP, pari a euro 170.000 per la parte fissa ed euro 60.000 per la parte variabile.

[6] Nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 11937 del 19 aprile 2023 (anno 2022); cfr. anche per l'anno 2023 nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. m_inf. A04613D - REGISTRO UFFICIALE.U.0008174 del 15 marzo 2026 e, per l'anno 2024, nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. m_inf. ACF565C.REGISTRO UFFICIALE.U. 0003466 del 25 marzo 2025.

3. PERSONALE

3.1 Articolazione organizzativa e consistenza dell'organico

In data 18 ottobre 2021 il Mims ha espresso parere favorevole alla proposta di nuova dotazione organica avanzata dall'Ente, approvata dal Comitato di gestione con delibera n. 3 del 30 settembre 2021 in vista dei nuovi compiti e della nuova conformazione territoriale dell'AdSP, con una composizione complessiva di 80 unità oltre al Segretario generale: tale dotazione è stata ritenuta "compatibile con i compiti dell'Ente", purché "la copertura totale dei posti sia effettuata con gradualità in relazione alle risorse finanziarie". La nuova dotazione organica si compone di n. 7 dirigenti, n. 15 di livello quadro e n. 58 di livello impiegato.

La suindicata struttura organizzativa vigente anche nel 2022, rispetto a quella precedente, consta di due nuove aree ("Area Presidenza" e "Area affari legali anticorruzione e trasparenza") e del settore Sede di Vibo Valentia all'interno della "Area Sedi Periferiche". Le due nuove aree sono collocate in linea di *staff* al Presidente.

Con deliberazione n. 56 del 30 aprile 2024, il Comitato di gestione ha approvato la nuova struttura organizzativa dell'Ente che, lasciando invariato il numero dei dipendenti, prevede una riorganizzazione delle unità con la rimodulazione delle Aree e la creazione di nuovi settori, incrementando le unità con ruoli di coordinamento[7]. Con nota prot. n. 16446 del 5 giugno 2024, il Mit ha approvato la delibera in questione a condizione che la copertura totale dei posti sia effettuata con gradualità in relazione alle risorse finanziarie dell'Autorità.

Come espresso dalle tabelle seguenti, alla fine del 2022 risultavano in servizio n. 33 unità, di cui 5 dirigenti, 4 quadri e 24 impiegati di vari livelli, con un incremento di 3 unità rispetto al 2021, mentre alla fine del 2024 risultavano in servizio n. 45 unità, di cui 5 dirigenti, 11 quadri e 29 impiegati di vari livelli.

[7] Dalla relazione illustrativa allegata alla deliberazione del Cdg n. 56 del 2024 risulta che la nuova pianta organica consta di tre nuovi settori di *staff* alle dirette dipendenze del Segretario generale: settore Segreteria generale ed organi collegiali, settore Formazione, concorsi e benessere del personale e settore Gare e contratti. La nuova struttura organizzativa, tenuto conto del costo medio unitario di ciascun livello impiegatizio, determinerà rispetto alla pianta organica vigente, un maggior costo pari ad euro 100.605,72.

Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale

	2021				2022			
	Dotazione organica*	In servizio al 31/12/2021	Tempo indeterm.	Tempo determ.	Dotazione organica*	In servizio al 31/12/2022	Tempo indeterm.	Tempo determ.
Dirigenti	7	4	2	2	7	5	2	3
Quadri	15	4	3	1	15	4	3	1
Impiegati	58	22	16	6	58	24	22	2
Totale	**80**	**30**	**21**	**9**	**80**	**33**	**27**	**6**
	2023				**2024**			
	Dotazione organica*	In servizio al 31/12/2023	Tempo indeterm.	Tempo determ.	Dotazione organica**	In servizio al 31/12/2024	Tempo indeterm.	Tempo determ.
Dirigenti	7	5	5		6	5	5	
Quadri	15	6	5	1	22	11	11	
Impiegati	58	22	22		52	29	29	
Totale	**80**	**33**	**32**	**1**	**80**	**45**	**45**	

* Approvata con delibera del Comitato di gestione n. 3 del 2021.
**Approvata con delibera del Comitato di gestione n. 56 del 30 aprile 2024.
Fonte: AdSP

Si rammenta peraltro che, anche a seguito dei rilievi mossi dalla Corte nei precedenti referti, è stato adottato il piano triennale dei fabbisogni di personale – Ptfp (delibera del Comitato portuale n. 147 del 22 dicembre 2020) ed è stata parimenti approvata la modifica del regolamento per il reclutamento (delibera del Comitato portuale n. 148 del 24 marzo 2021) per conformarlo ai principi generali nella parte in cui prevedeva la possibilità di accedere alle qualifiche dirigenziali mediante progressioni interne.

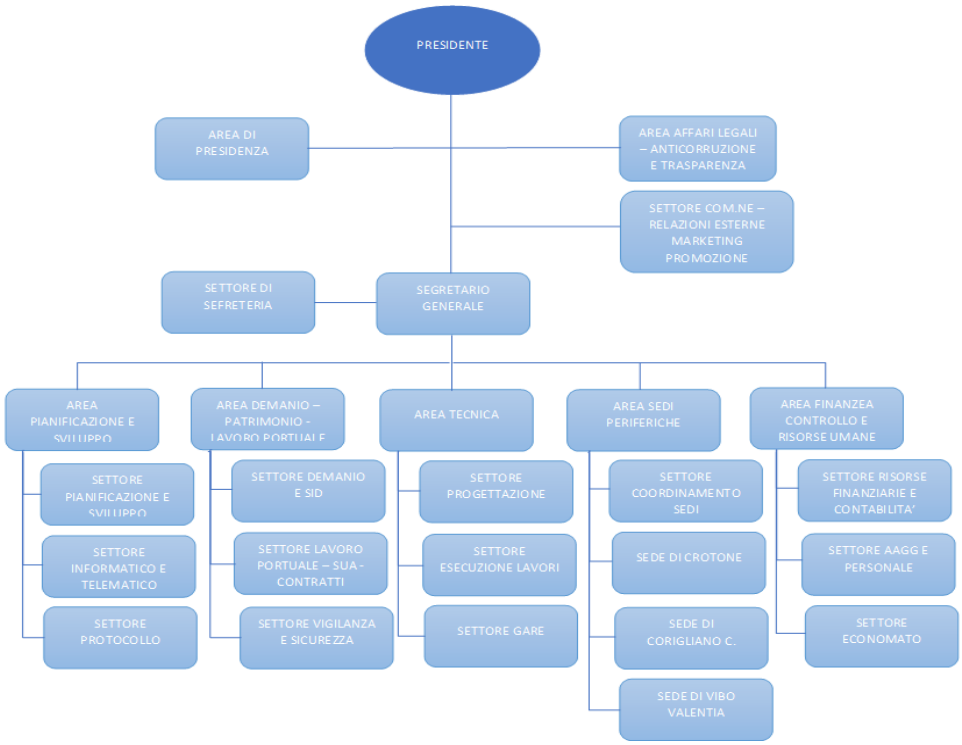
All'esito di una procedura selettiva, con decreto del Commissario straordinario n. 18 del 18 febbraio 2020, è stato conferito l'incarico di Segretario generale dell'Ente a un Contrammiraglio del ruolo normale delle Capitanerie di Porto in ausiliaria, ponendo i relativi emolumenti a carico della stessa Autorità[8]. Nel mese di ottobre 2023, il suindicato Segretario generale si è dimesso e con decreto del Presidente n. 232 del 19 dicembre 2023 le funzioni di Segretario facente funzioni sono state conferite dal 1° gennaio 2024 al dirigente dell'area sedi periferiche. Successivamente, con decreto presidenziale n. 134 del 6 giugno 2024 le funzioni di Segretario

[8] A tal fine, il Ministero della difesa con nota del 14 febbraio 2020 ha provveduto al previo "richiamo in servizio senza assegni".

facente funzioni sono state conferite al dirigente dell'area demanio, patrimonio e lavoro portuale a decorrere dal 5 giugno 2024[9].

Le figure 1 e 2 riportano gli organigrammi al 2022 e al 2024, come delineati nella relazione illustrativa sulla base della citata delibera del Comitato di gestione n. 3 del 2021 e nella relazione illustrativa della delibera del Comitato di gestione n. 56 del 30 aprile 2024.

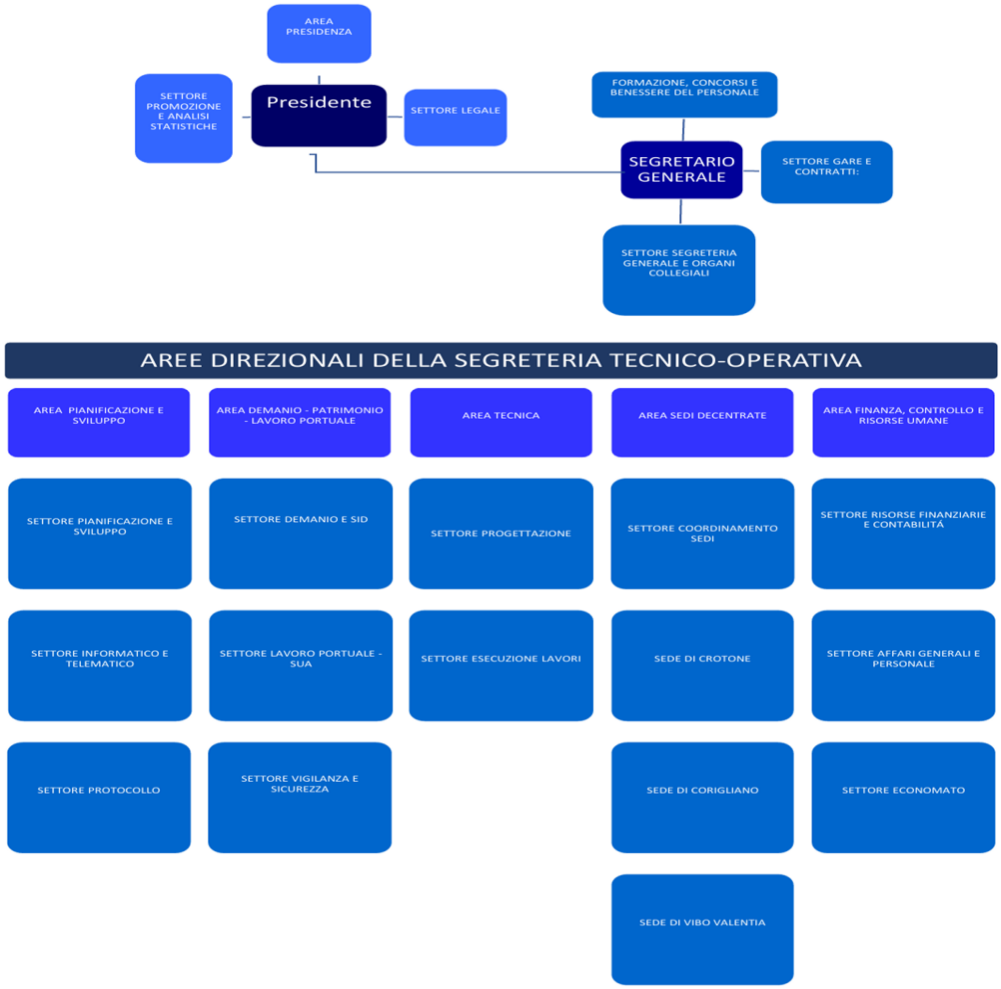
Figura 1 - Assetto organizzativo nel 2022



Fonte: sito internet dell'Autorità

[9] La figura apicale del Segretario generale è assunta con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta, non è inserita nella pianta organica ed è soggetta all'applicazione della disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché ai limiti retributivi di cui all'art. 23-*ter* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Figura 2 - Assetto organizzativo nel 2024



Fonte: sito internet dell'Autorità

L'Ente ha riferito, in sede istruttoria, che nel corso dell'anno **2022** sono stati trasformati da tempo determinato a tempo indeterminato i contratti di n. 6 impiegati, di cui n. 4 di IV livello e n. 2 di III livello.

Sono state concluse le procedure per l'assunzione a tempo determinato di n. 2 unità, di cui n. 1 impiegato di VI livello e n. 1 impiegato di IV livello (uno di questi tramite scorrimento graduatoria). È stato assunto a tempo determinato n. 1 dirigente (selezione conclusa nel 2021) ed è stata avviata e conclusa la procedura per l'assunzione a tempo determinato di n. 1 quadro A (assunzione anno 2023); è stata avviata una procedura di selezione pubblica per titoli e colloquio/prova orale per l'assunzione a tempo pieno e indeterminato di n. 12 (dodici) posizioni vacanti in pianta organica da inquadrare nei livelli dal IV al quadro A.

Nel corso dell'anno 2022, a seguito di selezione interna, svolta in ottemperanza del vigente regolamento del reclutamento del personale, sono stati effettuate n. 5 progressioni di carriera dal II al I livello.

Nell'anno in esame sono state attribuite temporaneamente funzioni di dirigente facente funzioni a n. 1 quadro A interno all'Ente.

Sono stati avviati e conclusi n. 2 procedimenti disciplinari. È stato presentato n. 1 ricorso avverso il licenziamento nonché n. 1 contestazione avverso il comando di n. 1 dirigente, su cui il Ministero vigilante si è espresso favorevolmente circa la correttezza della relativa procedura.

Nel corso dell'anno **2023** sono stati trasformati da tempo determinato a tempo indeterminato i contratti di n. 6 unità di cui n. 1 quadro A, n. 1 IV livello, n. 1 VI livello e n. 3 dirigenti.

Nel mese di gennaio 2023 è stata effettuata l'assunzione a tempo determinato di n. 1 unità con qualifica di quadro A la cui selezione - avviata nel corso del 2022 - si è conclusa a dicembre dello stesso anno.

Nel mese di dicembre 2023 è stata altresì assunta a tempo indeterminato n. 1 unità con qualifica di quadro A, la cui selezione è stata avviata nel 2022.

È stato assegnato in posizione di comando di n. 1 dirigente proveniente dal Ministero dell'interno, relativamente al periodo gennaio 2023-luglio 2023.

Nel corso dello stesso anno si sono registrate n. 3 cessazioni:

- n. 1 dirigente - Segretario generale per scadenza del mandato;
- n. 1 IV livello per pensionamento;
- n. 1 III livello per dimissioni volontarie.

Nel mese di marzo 2023, con decreto n. 60 del 29 marzo 2023, è stata avviata la procedura per l'assunzione di n. 1 figura con qualifica di III livello (per sostituzione unità cessata per dimissione).

A gennaio **2024** è stato trasformato da tempo determinato a tempo indeterminato il contratto di n. 1 unità con qualifica di quadro A.

Sono state effettuate assunzioni a tempo indeterminato, la cui selezione è stata indetta nel mese di novembre 2022, per n. 13 unità di cui n. 4 quadri A, n. 1 quadro B, n. 5 impiegati di IV livello e 3 impiegati di II livello (n. 1 quadro A e n. 1 IV livello per scorrimento graduatoria).

Si è registrata n. 1 cessazione di n. 1 unità di IV livello per dimissioni volontarie.

Sono state autorizzate n. 2 assegnazioni in comando presso altre amministrazioni (n. 1 IV livello e n. 1 dirigente).
È stato posto in aspettativa non retribuita n. 1 quadro A per carica elettiva, ai sensi dell'art. 81 del Testo unico degli enti locali (d.lgs. n. 267 del 2000).
È ancora in corso una selezione pubblica per l'assunzione a tempo pieno e indeterminato di n. 1 figura da inquadrare nel III livello (sostituzione per dimissioni).
Nel corso dell'anno 2025 è stata conclusa la procedura, la cui selezione è stata indetta nell'anno 2023, per l'assunzione a tempo indeterminato di n. 1 unità di III livello (sostituzione per dimissioni).
È stata effettuata, altresì, l'assunzione a tempo indeterminato di n. 1 unità quadro B tramite scorrimento di graduatoria della selezione avviata nel 2022.
Si è registrata la cessazione di n. 1 unità III livello a tempo indeterminato per pensionamento.
È stata autorizzata n. 1 assegnazione in comando da altra amministrazione (n. 1 dirigente).
Sono ancora in corso le 2 assegnazioni in comando presso altre amministrazioni e n. 1 unità in aspettativa non retribuita per carica elettiva (art. 81 d.lgs. n. 267 del 2000) autorizzate nell'anno 2024.
Nel corso dell'anno 2025, a seguito di selezione interna, svolta in ottemperanza del vigente regolamento del reclutamento del personale dell'AdSP, sono state effettuate n. 5 progressioni di carriera (n. 2 unità da III a II livello, n. 1 unità dal IV al III livello, n. 1 unità dal V al IV livello e n. 1 unità dal VI al V livello). Gli effetti economici di tali progressioni decorrono da gennaio 2026.
Per quanto concerne i procedimenti disciplinari afferenti le annualità oggetto di referto fino all'attualità, essi sono in numero di cinque, di cui quattro definiti con provvedimenti di sospensione *ad tempus* dalle funzioni e dallo stipendio ed uno *in itinere*. Due dei quattro provvedimenti disciplinari sono stati gravati dalla dipendente destinataria innanzi al competente Giudice del lavoro; solo per uno di essi l'adito Giudice ha disposto l'annullamento, con sentenza appellata dall'Ente, giudizio tutt'ora pendente.
Giova rammentare inoltre che, ai sensi dell'art. 263 del d.l. n. 34 del 2020 e ss.mm.ii., entro il 31 gennaio di ciascun anno, a partire dal 2021, sentite le organizzazioni sindacali, si deve redigere il Piano organizzativo del lavoro agile (Pola), quale sezione del piano della *performance*, nonché, dal gennaio 2022, il Piano integrato di attività e organizzazione (Piao), introdotto dall'art. 6 del

d.l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, prevedendo, per le attività che possono essere svolte da remoto, la stipula di accordi individuali. Va segnalato che nel Piano integrato di attività e organizzazione confluiscono: il Piano delle *performance*, il Piano della prevenzione della corruzione e della trasparenza, il Piano dei fabbisogni del personale, il Piano per il lavoro agile, il Piano delle azioni positive e il Piano delle dotazioni strumentali.

In particolare, il Piao 2022-2024 è stato approvato con decreto presidenziale n. 138 del 29 giugno 2022 e successivamente aggiornato con decreto n. 174 del 30 agosto 2022.

Con decreto n. 27 del 14 febbraio 2023 è stato approvato il Piao 2023-2025 e successivamente aggiornato con i decreti nn. 180 del 16 ottobre 2023 e 183 del 23 ottobre 2023, limitatamente agli obiettivi assegnati al personale dirigente (decreto n. 180) e al documento costituito dal Piano triennale di fabbisogno del personale 2023-2025 (decreto n. 183). Con decreto n. 23 del 31 gennaio 2024 è stato approvato il Piao 2024-2026, successivamente aggiornato con decreto n. 144 del 24 giugno 2024 mediante l'adozione del Piano triennale di fabbisogno del personale riferito al periodo 2024-2026 e con decreto n. 209 del 17 ottobre 2024, limitatamente agli obiettivi assegnati al personale dirigente.

Con decreto n. 15 del 31 gennaio 2025, integrato dal decreto n. 19 del 12 febbraio 2025 limitatamente al Piano triennale di fabbisogno del personale, è stato approvato il Piao 2025-2027; con decreto n. 6 del 30 gennaio 2026 è stato approvato anche il Piao 2026-2028.

3.2 Costo del personale

Al personale dipendente dell'AdSP è stato applicato il Ccnl dei lavoratori dei porti.

Il Ccnl regola, inoltre, i rapporti di lavoro tra le imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge n. 84 del 1994 e successive modificazioni, le Autorità di sistema portuale, i soggetti di cui all'articolo 17, comma 2 (imprese) e comma 5 (agenzie), della predetta legge ed il loro personale, ivi compresi i lavoratori e i soci lavoratori delle imprese di cui all'articolo 21 della richiamata legge n. 84 del 1994.

Il Ccnl relativo alle annualità 2021-2023 è stato recepito con deliberazione del Comitato di gestione n. 16 del 2021. Per quanto riguarda la contrattazione di secondo livello del personale non dirigenziale, l'AdSP ha riferito che è stata sottoscritta l'intesa con le Oo.Ss. il 26 giugno

2024 ed il documento contrattuale è stato inviato al Ministero vigilante con nota prot. 19993 U/2024 SEG del 12 luglio 2024[10].

Al personale dirigente, a seguito di sottoscrizione avvenuta in data 22 dicembre 2015 del protocollo d'intesa tra Assoporti e Federmanager, viene applicato il Ccnl per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, rinnovato in data 30 luglio 2019 per il periodo 1° gennaio 2019-31 dicembre 2023; contratto che in data 13 novembre 2024 è stato ulteriormente rinnovato con validità dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2027.

Con deliberazione n. 72 del 18 febbraio 2025, il Comitato di gestione ha recepito la contrattazione di II livello del personale non dirigenziale per il periodo 1° luglio 2024-30 giugno 2027: il Collegio dei revisori ha attestato la congruità della copertura finanziaria dei costi della contrattazione di II livello 2025-2027 (ad eccezione degli eventuali oneri contrattuali derivanti dall'istituto *ex* art. 4 – "Riconoscimenti economici al personale dipendente- Indennità di funzione specifica" non quantificati e privi di apposito stanziamento nel bilancio triennale 2025-2027), in relazione alla quale il Mit, con nota prot. 5859 del 29 novembre 2024, ha comunicato all'AdSP di non avere osservazioni. Con deliberazione n. 73 del 18 febbraio 2025, il Comitato di gestione ha recepito la contrattazione di II livello del personale dirigenziale per il triennio 2025-2027 con decorrenza dal 20 dicembre 2024: il Collegio dei revisori dei conti ha espresso parere favorevole in data 14 gennaio 2025.

Con deliberazione n. 74 del 18 febbraio 2025, il Comitato di gestione ha recepito il Ccnl unico dei lavoratori dei porti per il triennio 2024-2026.

La tabella di seguito riporta i dati relativi al costo del personale, pari ad euro 3.275.713, in aumento rispetto al 2021 del 14,84 per cento.

[10] Su specifica richiesta istruttoria, l'Autorità ha dichiarato che il Mims (ora Mit), con nota del 6 ottobre 2022, ha rilevato delle criticità sulla suindicata contrattazione di II livello applicata ai dipendenti, riguardanti in particolare: l'erogazione salariale occasionale avente natura risarcitoria, per il danno subito dai lavoratori a causa del ritardato rinnovo della contrattazione di secondo livello per gli anni 2004 e 2005; alla possibilità di usufruire delle festività soppresse di cui all'articolo 10 del Ccnl dei lavoratori dei porti con permessi anche ad ore e/o frazioni di ore, in quanto in contrasto con il medesimo articolo 10 che parla solo di giornate lavorative; alla possibilità di considerare straordinario la mancata fruizione della pausa pranzo; alla possibilità di scomporre l'erogazione del premio di produttività in una parte fissa mensile e una parte variabile, in quanto essendo un premio legato al processo di valutazione del dipendente dovrebbe essere erogato solo dopo gli esiti della valutazione da parte dell'Oiv.

Tabella 3 - Costo del personale

Descrizione	2021	2022	Var. % '22/21
Salari e stipendi	2.035.273	2.258.803	10,98
Oneri sociali	500.516	587.270	17,33
Trattamento di fine rapporto	177.385	275.811	55,49
Altri costi	139.181	153.829	10,52
Totale*	**2.852.356**	**3.275.713**	**14,84**
Descrizione	**2023**	**2024**	**Var. % '24/23**
Salari e stipendi	2.480.458	3.478.096	40,22
Oneri sociali	639.274	949.807	48,58
Trattamento di fine rapporto	190.772	215.680	13,06
Altri costi	186.043	191.456	2,91
Totale*	**3.496.546**	**4.835.039**	**38,28**

* Dato oggetto di arrotondamento.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Rispetto al 2021, il costo del personale nel 2024 è in aumento di euro 1.982.683. La crescita di tutte le sue componenti di costo si spiega in ragione dell'incremento del personale (che arriva a 45 unità nel 2024).

L'Ente ha evidenziato che, nel 2022, la spesa derivante dagli accordi di secondo livello, pari a euro 595.998, corrisponde a circa il 20 per cento della spesa per il personale (euro 2.996.802 non comprensivi del Tfr e degli oneri per il personale in quiescenza).

Con delibera del Comitato di gestione n. 71 del 18 febbraio 2025 è stato approvato il nuovo regolamento per il reclutamento del personale e per le progressioni interne di carriera, recependo le indicazioni del Ministero vigilante a seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 133 del 10 maggio 2023; in particolare sono state allineate le "progressioni di carriera" ad un'unica procedura per tutto il personale dipendente non dirigente, a cui si applica il Ccnl unico dei lavoratori dei porti, attraverso il superamento delle "Aree funzionali". La suddetta delibera è stata approvata dal Mit con nota prot. n. 2916 del 12 marzo 2025.

La voce "Altri costi", in aumento nel 2022 del 10,52 per cento sull'esercizio 2021, ricomprende l'affidamento del servizio per l'erogazione dei buoni pasto (euro 43.641), spese per missioni (euro 13.500), spese per organizzazioni di corsi per il personale (euro 2.618), oneri per il personale in quiescenza (euro 3.099,9) e altri oneri per il personale (euro 90.970): circa quest'ultima voce, a fronte dell'approfondimento istruttorio condotto, si osserva che l'Ente non ha fornito puntuali delucidazioni.

Inoltre, a fronte di istruttoria condotta per gli anni 2023 e 2024 riguardante la medesima voce ("altri oneri per il personale"), di importo pari ad euro 99.357,92 nel 2023 ed euro 83.254,07 nel

2024, l'Ente argomenta che tale aumento deriva principalmente dal maggior costo sostenuto per l'incremento del personale, buoni pasto e spese varie per selezioni.

La tabella *infra* riportata illustra l'incidenza della spesa per il personale sulle entrate e sulle uscite correnti; si registra un incremento della incidenza della spesa sulle entrate, dal 14,9 per cento del 2021 al 21,87 per cento nel 2024 e una diminuzione della incidenza della spesa di personale sulle uscite correnti, dal 31,5 nel 2021 al 25,03 per cento nel 2024, dovuta all'incremento delle uscite correnti (da 8,5 mln a 18,4 mln).

Tabella 4 - Incidenza spesa del personale su entrate e uscite correnti

Descrizione	2021	Incidenza %	2022	Incidenza %
Spese personale	2.672.104	14,9	2.996.802	15,6
Entrate correnti	17.953.663		19.245.882	
Spesa personale	2.672.104	31,5	2.996.802	29,3
Uscite correnti	8.470.214		10.243.740	
Descrizione	**2023**	**Incidenza %**	**2024**	**Incidenza %**
Spese personale	3.355.253	12,81	4.609.360	21,87
Entrate correnti	26.183.642		21.071.310	
Spesa personale	3.355.253	30,77	4.609.360	25,03
Uscite correnti	10.902.736		18.415.314	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di bilancio dell'Ente

3.3 Trasparenza e valutazione della "*performance* amministrativa"

L'AdSP è destinataria anche delle disposizioni contenute nella l. n. 190 del 2012 e nei relativi decreti di attuazione, in particolare, delle indicazioni del Piano nazionale anticorruzione (Pna) per le sezioni dedicate agli enti pubblici non economici.

L'Ente ha adottato, con decreto n. 91 del 27 aprile 2022, il Piano triennale anticorruzione e per la trasparenza 2022-2024, successivamente confluito nel Piao approvato, come detto, con decreto del Presidente n. 138 del 29 giugno 2022. Con decreto del Presidente n. 27 del 14 febbraio 2023, è stato approvato il Piao 2023-2025, comprendente il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2023-2025. Con decreto del Presidente n. 23 del 31 gennaio 2024 è stato approvato il Piao 2024-2026.

Nella relazione annuale per l'esercizio 2022, il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ha sostenuto che:

- la strategia complessiva di prevenzione della corruzione (definita attraverso una

valutazione sintetica) con particolare riferimento alle misure previste nel Piano e attuate, sia idonea, perché in caso di intervento del Rpct le misure si sono rivelate adeguate;

- l'esercizio del ruolo di impulso e coordinamento del Responsabile stesso rispetto alla messa in atto del processo di gestione del rischio sia stato idoneo, perché in caso di intervento del Rpct le misure si sono rivelate adeguate.

Per completezza si ricorda che l'Anac ha affermato che "pur rientrando la questione relativa al sistema di valutazione delle *performance* e degli OIV nelle dirette competenze del Dipartimento della Funzione Pubblica si ritiene che, considerato che le AdSP sono tenute al rispetto della l. n. 190 del 2012 e del d.lgs. n. 33 del 2013, debbano costituire gli OIV"[11].

L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha adempiuto a tale obbligo con decreto commissariale del 1° aprile 2019 di nomina per un triennio del componente monocratico dell'Oiv con un compenso di euro 15 mila annui. A tale organismo è affidato il compito di attestare l'assolvimento degli obblighi di pubblicazione, di validazione della relazione sulla *performance*, di relazionare sul funzionamento complessivo del sistema di valutazione, trasparenza e integrità dei controlli interni (art. 14, c. 4, lett. a e c, d.lgs. n. 150 del 2009). Con decreto presidenziale n. 141 del 5 luglio 2022 è stato nominato il nuovo Organismo indipendente di valutazione, in forma monocratica, per il triennio 2022-2024, con un compenso di euro 36.885,25 per tutta la durata dell'incarico, e con successivo decreto presidenziale n. 64 del 30 maggio 2025 è stato prorogato l'incarico di Organismo indipendente di valutazione della *performance* fino al 31 dicembre 2027, ai sensi dell'art. 1, c. 10-*quinquies*, della legge 21 febbraio 2025 n. 15, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202.

Come già detto, con decreto del Presidente n. 138 del 29 giugno 2022 è stato approvato il Piao 2022-2024 (comprensivo del piano della *performance*), successivamente aggiornato con decreto n. 174 del 30 agosto 2022 limitatamente agli obiettivi assegnati al personale dirigente, validati dall'Oiv in data 9 agosto 2022.

Con decreto del Presidente n. 77 del 21 aprile 2023, è stata approvata la relazione sulla *performance* relativa all'esercizio 2022, validata nel medesimo giorno dall'Oiv. Con decreti del Presidente nn. 103 e 68, rispettivamente, del 17 maggio 2024 e del 12 giugno 2025 sono state approvate le relazioni sulla *performance* relative al 2023 e al 2024, validate dall'Oiv in data 17

[11] Cfr. delibera Anac n. 1208 del 22 novembre 2017 di approvazione dell'aggiornamento 2017 al Piano nazionale anticorruzione.

maggio 2024 e 13 giugno 2025. Con decreto presidenziale n. 84 del 19 giugno 2026 è stata approvata anche la relazione sulla *performance* relativa al 2025, validata dall'Oiv in data 10 giugno 2026.

Con riguardo al Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (Rpct), si evidenzia che con decreto presidenziale n. 163 del 25 settembre 2023 è stato nominato il nuovo Rpct (rimasto in carica fino al 26 giugno 2024)[12] ed è stato revocato il decreto di nomina del precedente Rpct (decreto presidenziale n. 73 del 10 luglio 2019). L'Anac, con delibera n. 473 del 18 ottobre 2023, adottata ai sensi dell'art. 1, comma 7, ultimo periodo, della l. 190 del 2012 e dell'art. 15, comma 3, del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, ha stabilito che "ricorre un *fumus* di correlazione fra le misure adottate nei confronti del Rpct dell'Amministrazione, consistiti nell'avvio del procedimento disciplinare in data 21 settembre 2023 e nella revoca dell'incarico di Rpct a mezzo decreto del Presidente n. 163 del 25 settembre 2023, e l'attività svolta in materia di prevenzione della corruzione", pertanto il provvedimento di revoca dell'incarico di Rpct sarebbe stato determinato da ragioni asseritamente discriminatorie.

A fronte di apposita istruttoria condotta al riguardo, l'Ente ha specificato in contraddittorio di aver concluso in data 23 novembre 2023 (provvedimento prot. 020R) il procedimento di riesame della revoca del Rpct, disponendo: da un lato, di non ravvisare alcun *fumus* di correlazione fra le misure adottate nei confronti del pregresso Responsabile, nonché nel decreto di nomina del nuovo Responsabile, e l'attività svolta in materia di prevenzione della corruzione; dall'altro, di confermare gli effetti giuridici del decreto di nomina del nuovo Rpct con conseguente revoca del pregresso provvedimento di nomina del precedente Rpct.

Tale provvedimento confermativo, notificato ai destinatari come pure ad Anac, è stato oggetto di presa d'atto da parte dell'Autorità nazionale anticorruzione: specifica al riguardo l'Autorità Portuale che Anac non ha "fornito alcun riscontro con le modalità previste" dal proprio regolamento interno.

Sul piano operativo, per quanto attiene alle premialità degli esercizi in esame, si evidenzia che tutti i dipendenti hanno avuto il riconoscimento della premialità aggiuntiva (e che anzi in taluni anni vi sono stati più premi per ciascun dipendente): segnatamente, l'ammontare complessivo passa da euro 445.704 (2022) a euro 578.047,13 (2023) pervenendo ad euro

[12] Con decreto presidenziale n. 147 del 26 giugno 2024 è stato nominato il nuovo Rpct a seguito dell'assunzione, da parte del precedente Rpct, di un nuovo incarico presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

840.572,80 (2024).

Dinanzi a tale profilo, peraltro già oggetto di rilievo nel precedente referto[13], questa Sezione ribadisce la raccomandazione ad operare nel doveroso rispetto del principio di differenziazione, attuando altresì un'attenta valutazione delle prestazioni svolte da ciascun lavoratore (su cui peraltro incombe un triplice vincolo di carattere costituzionale, *ex* artt. 54, c. 2, 97, c. 2, e 98, c. 1, della Carta).

Le tabelle *infra* riportate indicano i premi erogati nel periodo in esame, anche raffrontati con quelli corrisposti nell'esercizio di riferimento.

Tabella 5 - Premi produttività erogati

Descrizione	2021			2022		
	Personale in servizio	Premi erogati*	Importi	Personale in servizio	Premi erogati*	Importi
Impiegati	22	22	258.713	24	24	252.770
Quadri	4	4	60.378	4	4***	56.908
Dirigenti	4	5**	99.260	5	6***	106.027
Totali	**30**	**31**	**418.351**	**33**	**34**	**415.705**
Seg. generale	1	1	30.000	1	1	30.000
Totali	**30**	**31**	**448.351**	**34**	**35**	**445.704**

* Un premio per singolo dipendente.
** Ad un dirigente è stato erogato un ulteriore premio derivante dall'incarico conferitogli quale facente funzione di altra area.
*** N. 1 quadro A ha svolto mansioni superiori di dirigente facente funzioni per mesi 6.
Fonte: AdSP

Descrizione	2023			2024		
	Personale in servizio	Premi erogati*	Importi	Personale in servizio	Premi erogati*	Importi
Impiegati	22	24	336.736,86	29	29	465.028,20
Quadri	6	6	112.060,27	11	11	257.863,77
Dirigenti	5	5	99.460,00	5	5	87.843,33
Totali	**33**	**35**	**548.257,13**	**45**	**45**	**810.735,30**
Seg. generale	1	1	29.790,00	*	1	29.837,50
Totali	**34**	**36**	**578.047,13**	**45**	**46**	**840.572,80**

* La funzione di Segretario generale nel 2024 è stata svolta dal dirigente delle aree periferiche e dal dirigente dell'area demanio, patrimonio e lavoro portuale. A tutt'oggi le funzioni di S.g. sono svolte dal dirigente dell'area demanio, patrimonio e lavoro portuale.
Fonte: AdSP

Per quel che riguarda gli adempimenti di cui al d.lgs. n. 33 del 2013, si rileva che nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale[14] l'Ente non ha provveduto a pubblicare copia del referto al Parlamento della Corte dei conti relativo al pregresso esercizio 2021: si invita dunque a procedere in tal senso.

[13] Cfr. determinazione del 16 maggio 2024, n. 78.
[14] https://autoritaportualedigioiatauro.contrasparenza.it/trasparenza/generale/363/rilievi-corte-dei-conti.

Si segnala altresì che, a fronte di apposita istruttoria condotta *in parte qua*, l'Ente ha giustificato la sussistenza di due distinti siti *internet* rappresentando che il sito istituzionale (*portodigioiatauro.it*) costituisce l'unico portale ufficiale dell'ente dedicato alla comunicazione istituzionale, laddove invece il portale amministrazione trasparente (*autoritaportualedigioiatauro.contrasparenza.it*) costituisce il modulo specialistico dedicato esclusivamente agli obblighi di pubblicità legale.

A fronte di ciò, osserva la Sezione che tale duplicazione, oltre a costituire un aggravio economico e di manutenzione, ostacola una efficiente comunicazione provvedimentale. Si invita dunque l'Ente a valutare la possibilità di mantenere un unico sito *internet* che risponda a entrambe le funzioni.

In attuazione delle previsioni di cui al d.lgs. n. 24 del 10 marzo 2023, l'AdSP si è dotata di apposita disciplina per la presentazione e la gestione delle segnalazioni di illeciti (c.d. *whistleblowing*) e per la tutela del segnalante (*whistleblower)*, attraverso un dedicato applicativo informatico all'interno della Sezione "Amministrazione trasparente", che consente la gestione di eventuali segnalazioni nella massima tutela della riservatezza del segnalante.

3.4 Collaborazioni esterne e consulenze

Anche negli anni 2022, 2023 e 2024 (analogamente a quanto rilevato nel 2021) non risultano imputate in apposita voce di bilancio spese per consulenze ed analoghe prestazioni. Si ritiene utile indicare l'affidamento dei seguenti incarichi, aventi ad oggetto per lo più servizi attinenti all'architettura e l'ingegneria, la cui spesa risulta ricompresa nel quadro economico per la realizzazione delle opere nell'ambito del titolo II del bilancio, non tutte etero-finanziate, come evidenziato dalla seguente tabella prodotta dall'Ente.

Tabella 6 - Collaborazioni esterne e consulenze

2022						
ESTREMI ATTO DI CONFERIMENTO	**OGGETTO**	**DATA INIZIO**	**DATA FINE**	**EURO**	**FONTE DI FINANZIAMENTO**	**Note**
Decreto n. 50/22 del 08/03/2022	Porto di Gioia Tauro - "Servizio inerente l'architettura e l'ingegneria per la redazione del progetto definitivo dell'Intervento denominato "Lavori di Riqualificazione e ammodernamento dell'area del retroporto di Gioia Tauro""	08/03/2022	25/01/2023	76.128	comma 318 dell'art. 1 della legge 27 dicembre 2019 n. 160 "Bilancio di previsione per lo stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022" (Gazzetta ufficiale n. 304 del 30.12.20219)	
Decreto n. 79/22 del 01/04/2022	Porto di Gioia Tauro - Servizio di ingegneria e	01/04/2022	09/06/2022	27.144	PON 2014/2020	

	architettura per la redazione di impatto ambientale per l'interventi di "Adeguamento del tratto di banchina Nord esistente ai nuovi tratti d banchina Nord, in fase di esecuzione, e relativo approfondimento dei fondali"					
Decreto n. 98/22 del 04/05/2022	Porto di Crotone – "Servizio inerente l'architettura e l'ingegneria per la redazione del progetto definitivo-esecutivo e per la prestazione dei servizi di CSP, Direttore dei Lavori e Coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione dell'intervento denominato "Lavori di ripristino degli impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foraneo del Porto di Crotone".	04/05/2022	26/09/2022	21.872	Bilancio	
Decreto n. 99/22 del 04/05/2022	Porto di Crotone – "Servizio inerente l'architettura e l'ingegneria per la redazione del progetto definitivo-esecutivo dell'Intervento denominato "Lavori di Realizzazione Impianto di antincendio del Porto di Crotone".	04/05/2022	15/12/2022	28.325	Bilancio	
Decreto n. 100/22 del 04/05/2022	Porto di Gioia Tauro – "Servizio inerente l'architettura e l'ingegneria per la redazione del progetto definitivo-esecutivo dell'Intervento denominato "Intervento di urbanizzazione della Cittadella delle Ispezioni".	04/05/2022	01/02/2024	20.538	Bilancio	
Decreto n. 106/22 del 10/05/2022	Porto di Gioia Tauro – "Servizio inerente l'architettura e l'ingegneria per la redazione del progetto definitivo-esecutivo dell'Intervento denominato "Lavori di ripristino dello stato dei luoghi aree del deposito costiero del Porto di Gioia Tauro".	18/05/2022	02/01/2023	8.500	Bilancio	
Decreto n. 108/22 del 10/05/2022	Porto di Gioia Tauro – "Servizio inerente l'architettura e l'ingegneria per la redazione del progetto definitivo dell'Intervento "Completamento lavori di urbanizzazione del porto di Gioia tauro (Reti materiali e Viabilità)"	10/05/2022	29/12/2022	90.762	PNRR	
Decreto n. 204/22 del 11/10/2022	Porto di Gioia Tauro – "Servizio di ingegneria e architettura per l'aggiornamento del progetto esecutivo inerente l'appalto per la realizzazione chiavi in mano di un capannone industriale nella zona franca del porto di Gioia Tauro Ex Isotta Fraschini"	25/10/2022	19/06/2024	100.254	MIT con decreto n. 68 del 25.02.2013, registrato alla Corte dei conti in data 30/04/2013, al Reg. 3, Fog.184	
Decreto n. 206/22 del 18/10/2022	Porto di Gioia Tauro – "Servizio di ingegneria e architettura inerente la redazione del Documento Energetico Ambientale Sistema Portuale (Deasp) e	23/01/2023	13/12/2023 Deasp 13/12/2023 Dpss	140.140	Bilancio	

	del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale - Dpss per l'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - Porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Vibo Valentia e Taureana di Palmi"					

Fonte: AdSP

2023						
ESTREMI ATTO DI CONFERIMENTO	**OGGETTO**	**DATA INIZIO**	**DATA FINE**	**EURO**	**FONTE DI FINANZIAMENTO**	**Note**
Determina n. 3/23 del 4/01/2023	Servizio di sorveglianza archeologica continuativa agli scavi relativamente ai lavori di "Realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di porto di Gioia Tauro"	04.01.2023	20.01.2023	1.196	Regione Calabria	
Decreto n. 12/23 del 19/01/2023	Aggiudicazione Appalto Attuativo discendente da Accordo Quadro per affidamento servizio di progettazione definitiva dei "Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C" – Porto di Gioia Tauro	20.03.2023	In corso	401.357	Bilancio Ente	
Decreto n. 13/23 del 23/01/2023	Servizio di verifica del progetto definitivo ed esecutivo ai sensi dell'art. 26 del D.lgs. 50/2016 dei lavori inerenti all'intervento Fondo PNRR - Misura M5C3-I1.4.3 - ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAURO Potenziamento urbanizzazione area industriale - bonifiche, viabilità, impianti a rete Completamento lavori di urbanizzazione del Porto di Gioia Tauro	24.02.2023	15.06.2023	35.854	Bilancio Ente	
Decreto n. 39/23 del 03.03.2023	Servizio di progettazione definitiva dell'intervento: ACCESSIBILITÀ AL PORTO DI GIOIA TAURO – Misura M5C3 – Investimento 4 – Interventi infrastrutturali per le ZES – "Completamento lavori di urbanizzazione del porto di Gioia Tauro	03.03.2023	16.05.2023	90.762	Bilancio Ente	

Decreto n. 55/23 del 28.03.2023	Servizio di ingegneria e architettura relativo all'elaborazione del prog. di fattibilità tecnico economica rafforzato compreso di analisi e studi approfonditi e coordinatore sicurezza in fase di progettazione per l'intervento denominato "Sviluppo del banchinamento del cerchio di evoluzione sud per il potenziale insediamento di altre attività multipurpose Porto di Gioia Tauro"	08.06.2023	27.03.2025	290.347	MIT	
Decreto n. 59/23 del 29.03.2023	Redazione del prog. esecutivo e coordinatore della sicurezza in corso di progettazione dell'Intervento denominato "Porto di Gioia Tauro - Opere di riqualificazione e adeguamento delle infrastrutture esistenti nell'agglomerato industriale di Gioia Tauro – Rosarno – San Ferdinando. Potenziamento funzionale dell'Asse attrezzato"	29.03.2023	03.05.2023	65.000	PON	
Decreto n. 115/23 del 29.06.2023	Redazione del progetto esecutivo dell'intervento denominato: " Lavori di completamento del dragaggio del canale portuale - Porto di Gioia Tauro	29.06.2023	In corso	65.000	MIT	
Decreto n. 139/23 del 08.08.2023	Gioa Sicura: Servizio di supporto al Rup alla programmazione, progettazione, validazione, supervisione e coordinamento della direzione lavori per gli interventi ricadenti nel settore "sistemi e reti di telecomunicazione "	10.08.2023	In corso	30.784	PON	
Decreto n. 149/23 del 8.08.2023	Servizio di ingegneria e architettura relativo all'elaborazione del progetto di fattibilità tecnica economica rafforzata coordinamento sicurezza in fase di progettazione e progettazione esecutiva "Ristrutturazione banchine Ro-Ro tratto E e realizzazione banchinamento a tergo del II Ro-Ro" - Porto di Gioia Tauro"	21.10.2023	14.12.2025	142.834	Bilancio Ente	

Decreto n. 174/23 del 4.10.2023	Servizio progettazione esecutiva, direzione lavori, CSP e CSE, relativo all'intervento denominato "Riqualificazione e automatizzazione degli scarichi di prima pioggia lungo le banchine A-B-C - Porto di Gioia Tauro	11.10.2023	In corso	66.539	Bilancio Ente	
Decreto n. 188/23 del 27.10.2023	Progetto di fattibilità tecnica economica e coordinamento sicurezza in fase di progettazione e progettazione esecutiva dell'intervento denominato "ADEGUAMENTO STATICO DEL MOLO SUD (MOLO GENERALE MALTA – MOLO CORTESE", Porto di Vibo Valentia	11.07.2024	21.01.2025	126.000	MIT	
Decreto n. 190/23 del 27.10.2023	Progetto di fattibilità tecnica economica e coordinamento sicurezza in fase di progettazione e progettazione esecutiva dell'intervento denominato "PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA PER ADEGUAMENTO STATICO BANCHINA BENGASI", Porto di Vibo Valentia.	02.05.2024	In corso	126.000	MIT	
Decreto n. 212/23 del 23.11.2023	Progetto di fattibilità tecnica economica e coordinamento sicurezza in fase di progettazione e progettazione esecutiva dell'intervento denominato "ADEGUAMENTO STATICO MOLO FORANEO DA DESTINARE ALL'ATTRACCO DELLE NAVI DA CROCIERA" - PORTO DI CROTONE			103.000	MIT	
Decreto n. 213/23 del 23.11.2023	Progetto di fattibilità tecnica economica e coordinamento sicurezza in fase di progettazione e progettazione esecutiva dell'intervento denominato "ADEGUAMENTO STATICO MOLO GIUNTI " - PORTO DI CROTONE".			103.000	MIT	

Decreto n. 250/23 del 28.12.2023	Servizio di ingegneria e architettura per la redazione dei Piani regolatori portuali e di tutti i servizi ad essi connessi per l'approvazione dei Porti di Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Crotone, Taureana di Palmi e Vibo Valentia	Non ancora avviato		663.000	Bilancio Ente	

Fonte: AdSP

2024						
ESTREMI ATTO DI CONFERIMENTO	**OGGETTO**	**DATA INIZIO**	**DATA FINE**	**EURO**	**FONTE DI FINANZIAMENTO**	**Note**
Decreto n. 25/24 del 5/02/2024	Affidamento diretto relativo al SIA di verifica della progettazione di fattibilità tecnico economica e della progettazione esecutiva inerente all'intervento denominato "Elettrificazione banchina di Levante – Cold Ironing - Lotto I" CUP F53F22000060001	07.02.2024	10.09.2024	91.000	PNC	

Fonte: AdSP

Ai sensi del d.lgs. n. 33 del 2013, i dati relativi agli incarichi sono pubblicati sul sito istituzionale dell'Ente, sezione "Amministrazione Trasparente", sottosezione "Consulenti e collaboratori – incarichi".

Con riferimento ai patrocini legali, l'Ente ha rappresentato di essersi avvalso nel 2022 dell'Avvocatura dello Stato in regime di patrocinio autorizzato *ex* art. 43, comma 1, del r.d. n. 1611 del 1933. Per quanto riguarda le notizie richieste sulla istituzione dell'albo degli operatori economici, l'Ente - come *infra* indicato - ha precisato che con decreto n. 23 del 13 marzo 2019 il servizio di acquisizione di servizi e forniture è stato espletato attraverso una piattaforma telematica di *e-procurement* istituita ai sensi del d.lgs. n. 50 del 2016.

Inoltre, negli anni 2023 e 2024 l'AdSP si è avvalsa, con riguardo ai patrocini legali, prevalentemente dell'Avvocatura dello Stato. Come già nel 2022, si è avvalsa degli avvocati del libero foro nel 2023 nei seguenti casi: incarico di patrocinio legale (decreto n. 199 del 2023) nel procedimento di appello promosso innanzi al Consiglio di Stato da una società contro l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio per la riforma della sentenza del Tar di Reggio Calabria n. 432 del 2023. È stata impegnata la somma di euro 29.182,40 sul capitolo U1 1010310 del bilancio di previsione 2023. Successivamente, con

determina n. 127/2024 è stata impegnata, ad integrazione dell'impegno assunto con il decreto n. 199/2023, la somma di euro 301,34 in favore di un altro avvocato sul capitolo U1 1010310/01 del bilancio di previsione 2024; incarico di patrocinio legale (decreto n. 92 del 2023) per la difesa dell'Ente innanzi alla Corte di cassazione, nel contenzioso contro il CORAP in liquidazione, per la riforma della sentenza n. 111/2023. È stata impegnata la somma di euro 73.747,20 sul capitolo U 1010310 del bilancio di previsione 2023. Successivamente con decreto n. 17 del 2025, è stata impegnata, ad integrazione dell'impegno assunto con il decreto n. 92/2023, la somma di euro 13.800 in favore di un altro professionista sul capitolo U1 1010310/01 del bilancio di previsione 2025. Per tale titolo nel 2025 è stata corrisposta la somma di euro 63.913.

Per quanto riguarda le notizie richieste sulla istituzione dell'albo degli operatori economici, l'Autorità in sede istruttoria ha risposto che nell'annualità 2022 l'Ente non possedeva un albo fornitori qualificato come disciplinato dal d.lgs. n. 50 del 2016 e ss.mm.ii.

L'Ente al tempo si è dotato di una piattaforma di *e-procurement* dove qualificava gli iscritti alla stessa abilitandoli all'elenco previa verifica dei requisiti generali. Per la selezione degli operatori da invitare alle procedure negoziate o alle indagini di mercato finalizzate ad affidamenti diretti ha utilizzato l'elenco degli operatori economici qualificato del Mercato elettronico della Pubblica Amministrazione (MePA) di Consip, in relazione alla categoria merceologica dell'affidamento, come indicato dai vari pareri Mit.

Le procedure di gara sono state sempre gestite secondo la disciplina del d.lgs. 50 del 2016, poi sostituita dal d.lgs. n. 36 del 2023 (che trova applicazione secondo le regole di diritto intertemporale dettate agli artt. 224 e ss.) utilizzando per le procedure aperte la piattaforma di *e-procurement* telematica dell'Ente Netmarket, per gli affidamenti diretti e per le procedure negoziate prevalentemente il MePA tramite le funzioni trattativa diretta o richiesta di offerta (Rdo).

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Gli strumenti di pianificazione e programmazione attualmente previsti dalla legge devono essere elaborati alla luce di quanto disposto dalle più recenti discipline Ue e nazionali e, nello specifico, di quanto previsto negli atti di portata nazionale quali il Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl) ed il Documento pluriennale di pianificazione (Dpp).

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

L'attività programmatoria ruota intorno a quattro atti di indirizzo fondamentali, previsti dalla l. n. 84 del 1994, come modificata dal d.l. 10 settembre 2021, n. 121: il Documento di programmazione strategica di sistema, il Piano regolatore portuale, il Piano operativo triennale, il Programma triennale delle opere[15].

4.1 Documento di pianificazione strategica di sistema e Piani regolatori portuali

Si rileva che per il periodo in esame il Piano regolatore portuale di Gioia Tauro non risultava approvato, a causa della mancanza dei prescritti pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del dipartimento politiche dell'ambiente della Regione Calabria. Anche i Prp dei porti di Crotone, Corigliano Calabro e Vibo Valentia Marina non risultavano approvati, per carenza dell'espressione dei pareri degli enti territoriali (Comune e Camera di commercio).

Per quanto riguarda in particolare il Piano regolatore portuale di Gioia Tauro, approvato con delibera n. 33 del 17 settembre 2010 dal Comitato portuale e successivamente trasmesso al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici per i provvedimenti di competenza, in sede istruttoria l'AdSP ha riferito che esso contiene una serie di previsioni già superate: pertanto, "in vista

[15] Come già detto in ordine al quadro normativo di riferimento, con sentenza n. 6 del 26 gennaio 2023, la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 comma 1-*septies*, lett. a del d.l. n. 121 del 10 settembre 2021, il quale aveva modificato l'art. 5 commi 1, 1-*bis*, 1-*ter*, 1-*quater*, 1-*quinquies*, 1-*sexies* e aveva introdotto il comma 1-*septies* della l. n. 84 del 1994.

della concreta trasformazione dell'Autorità Portuale in Autorità di Sistema Portuale, sono state sospese tutte quelle attività di supplemento istruttorio e gli ulteriori approfondimenti di carattere tecnico nautico funzionali all'approvazione del suddetto strumento di pianificazione, in conseguenza anche delle mutate (*rectius*: ampliate) aree di competenza d'AdSP e dei nuovi ambiti demaniali marittimi poi entrati nella giurisdizione territoriale della nuova AdSP, che ha inciso in modo significativo sulla generale programmazione degli assetti urbanistici. Al fine di non arrestare le mutate esigenze portuali l'Ente ha fatto ricorso allo strumento dell'adeguamento tecnico funzionale (ATF) al Prp vigente, per la realizzazione delle opere di consolidamento e approfondimento dei fondali". A tale ultimo riguardo, l'Ente in sede istruttoria ha fatto presente che proprio "al fine di non arrestare le mutate esigenze portuali si è fatto ricorso all'unico strumento percorribile per la realizzazione delle opere marittime (nuovi banchinamenti e consolidamento e approfondimento dei fondali), rappresentato dall'adeguamento tecnico funzionale (ATF) al Prp vigente".

Con riferimento ai Prp di Crotone e di Corigliano Calabro, si osserva quanto segue.

Per il primo, nel 2015 è stato proposto a tutti gli enti coinvolti nel procedimento il nuovo assetto complessivo del porto. Tale proposta è stata condivisa, in prima analisi, in senso favorevole dall'amministrazione comunale di Crotone e dall'Ufficio Piano, composto dai rappresentanti della Provincia, della Camera di commercio, del Genio Civile Opere Marittime, della Capitaneria di Porto e dell'Agenzia delle Dogane. La suddetta proposta pianificatoria è stata sottoposta al confronto con gli operatori portuali e con le associazioni di categoria quali *stakeholders* qualificati. Nonostante il preliminare parere favorevole del Comune di Crotone e della locale Camera di commercio, a seguito della quale l'Ente ha implementato una serie di interventi propedeutici alla approvazione dello strumento pianificatorio quali rilievi aerofotogrammetrici; studio di manovra e navigazione interna al porto, rilievo batimetrico dei fondali e quello tridimensionale *multibeam* delle opere foranee, le due amministrazioni non hanno mai approvato con atto formale la proposta, così come elaborata. Anche per tale porto, al fine di non arrestare le mutate esigenze portuali, si è fatto ricorso all'unico strumento percorribile per la realizzazione sia delle opere di difesa che per le opere necessarie allo sviluppo delle attività portuali rappresentato dall'adeguamento tecnico funzionale (ATF) al Prp vigente.

Parimenti, per il porto di Corigliano Calabro è stato redatto il Piano regolatore portuale e la

relativa proposta è stata condivisa favorevolmente dall'amministrazione comunale di Corigliano Calabro e dall'Ufficio Piano, nella sua prevista composizione, ricevendo, altresì, parere di conformità del Piano regolatore portuale con lo strumento urbanistico generale comunale vigente da parte dell'Ufficio Settore 4^ - Governo ed uso del territorio - Servizio Urbanistica del Comune di Corigliano Calabro.

In particolare, nell'anno 2022 con decreto a contrarre n. 129 del 22 giugno 2022 è stata avviata la procedura per l'affidamento del servizio di progettazione inerente sia il Dpss che il Deasp (Documento energetico ambientale del sistema portuale) e con decreto n. 206 del 18 ottobre 2022 il servizio è stato aggiudicato definitivamente. Il servizio è stato consegnato per l'avvio della progettazione il 23 gennaio 2023.

Nell'anno 2023 con decreto a contrarre n. 57 del 29 marzo 2023 è stata avviata la procedura per l'affidamento del servizio di progettazione dei Piani regolatori portuali di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Palmi e Vibo Valentia Marina e la gara è andata deserta. Successivamente, con decreto n. 107 del 14 giugno 2023 si dava avvio alla nuova procedura di gara aggiudicata con decreto n. 250 del 28 dicembre 2023. Segnala l'Ente che solo a seguito dell'approvazione del Dpss si potrà dare seguito all'avvio del servizio.

Allo scopo di fornire un pieno aggiornamento, si segnala altresì che – come da ultimo prospettato dall'Ente – il Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss) è stato redatto e si prevede la sua adozione entro ottobre 2026, con approvazione entro dicembre 2026.

A fronte di tali aggiornamenti, e sulla scorta di quanto espresso nelle precedenti relazioni, si ribadisce comunque l'esigenza di una tempestiva approvazione dei nuovi piani, che costituiscono strumenti fondamentali per la corretta pianificazione dello sviluppo territoriale dell'ambito portuale. Il nuovo approccio alla pianificazione strategica portuale dovrà essere sintetizzato attraverso l'apposito Documento di programmazione strategica di sistema portuale che definirà la visione generale e le linee di intervento che, nel corso dei prossimi anni, riguarderanno i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano, Palmi e Vibo, sia dal punto di vista strategico sia dal punto di vista delle politiche energetiche e ambientali.

Questa Corte, sottolineando tale criticità, ricorda che quelli indicati si configurano come strumenti indispensabili per definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione, individuando e perimetrando le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti di ultimo miglio di tipo viario

e ferroviario coi singoli porti del sistema urbano, nonché il potenziamento delle infrastrutture di collegamento con le altre reti di trasporto (su ferro, su gomma e aeree), anche ai fini della loro integrazione ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale.

4.2 Piano operativo triennale

Le strategie di sviluppo e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati sono individuati, in coerenza con il Prp, nel Piano operativo triennale (Pot) che ha la funzione di indicare l'insieme degli interventi finalizzati al conseguimento degli obiettivi operativi ed il previsto fabbisogno finanziario per gli investimenti, con la finalità di proporre al Mit e alle amministrazioni locali il quadro delle attività e delle opere da realizzare. Il Pot, soggetto a revisione annuale, individua le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti da utilizzare secondo un ordine di priorità in base al diverso livello di interesse ed urgenza assegnato a ciascun intervento.

Il Pot 2022-2024 è stato approvato con delibera n. 10 del 2 novembre 2021, successivamente aggiornato con deliberazioni del Comitato di gestione (di seguito anche Cdg) n. 21 del 30 marzo 2022 e n. 26 del 29 luglio 2022.

Con deliberazione del Cdg n. 29 del 31 ottobre 2022 è stato approvato il Piano operativo triennale dell'Ente relativo al triennio 2023-2025 e successivamente modificato con deliberazione n. 40 del 31 luglio 2023. Con deliberazione del Cdg n. 42 del 31 ottobre 2023 è stato approvato il Pot 2024-2026, successivamente modificato con deliberazione n. 60 del 31 luglio 2024 al fine dell'inserimento per l'anno 2024 dell'intervento "Lavori di completamento del piazzale retrostante la banchina di ponente lato nord e realizzazione bitte di tempesta" – Porto di Gioia Tauro. Con deliberazione del Cdg. n. 63 del 31 ottobre 2024 è stato approvato il Pot 2025-2027. Con delibera n. 6 del 18 giugno 2026 è stato approvato anche il Pot 2026-2028.

Questa Corte evidenzia che una puntuale pianificazione è necessaria anche per progettare e realizzare in maniera efficiente le risorse messe a disposizione dal PNRR.

L'Ente, in sede di riscontro istruttorio, ha fornito le seguenti tabelle di sintesi dell'attività realizzata nei tre anni oggetto di referto, aggiornate al primo semestre 2026.

Con riferimento al Pot 2022-2024, si evidenzia quanto segue.

Tabella 7 - Interventi Pot 2022-2024 - Stato di realizzazione

Interventi Porto di Gioia Tauro	Stato di realizzazione
1 - Bacino di carenaggio - Impianto industriale.	L'opera non è stata mai avviata mancando la copertura finanziaria.
2 - Resecazione banchine di ponente tratti G-H-I	La progettazione è stata aggiornata al nuovo costo dei materiali e le previsioni dei costi è passata a circa euro 110.000.000,00. Oggi l'opera, di cui è finanziata la sola progettazione, ha acquisito tutti i pareri.
3 - Livellamento triennale dei fondali del porto di Gioia Tauro	I lavori di livellamento sono stati affidati e si sta regolarmente effettuando il livellamento dei fondali del porto di Gioia Tauro secondo il cronoprogramma degli interventi annuali. Si sono chiuse regolarmente le due annualità e si è dato avvio ai lavori di livellamento della terza annualità.
4 - Elettrificazione Banchine Ro-Ro	I lavori sono stati completati a meno della presa di connessione. L'intervento prima finanziato con fondi PNC è confluito in un nuovo finanziamento a valere sul PNRR passando da un finanziamento di euro 2.000.000,00 a euro 2.800.000,00, giusta comunicazione Mit prot. n. 42 del 7 gennaio 2026. L'importo di euro 800.000,00 è destinato all'alimentazione del sistema attraverso il collegamento con cabina di media tensione.
5 - Ripristino dello stato dei luoghi lungo le aree del deposito costiero	L'intervento è stato eliminato dalla programmazione.
6 - Intervento di urbanizzazione della cittadella delle ispezioni	L'intervento era previsto in un'area oggetto di contezioso sulla proprietà, contesa tra CORAP e il Mit, Mef e la AdSP. Con sentenza n. 111/2023 resa dalla Corte d'Appello di Reggio Calabria a definizione del giudizio r.g. n. 543/2012, il Giudice ha ordinato all'AdSP MTMI la restituzione al CORAP delle aree interessati dall'intervento. Pertanto, la realizzazione dell'intervento è stata stralciata.
7 - Manutenzione impianto di illuminazione lotto 2 - lotto 3	L'intervento non è stato avviato e non riproposto nella programmazione 2023 poiché la manutenzione degli impianti si è effettuata con gli interventi manutentivi avviati nel 2021.
8 - Manutenzione aree a verde	La manutenzione è stata regolarmente eseguita nelle tre annualità e si è conclusa nel 2025.
9 - Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 2 - lotto 3	L'intervento non è stato avviato e non riproposto nella programmazione 2023 poiché la manutenzione stradale e della segnaletica è stata effettuata con l'intervento avviato nel 2021.
10 - Riqualificazione e ammodernamento dell'area del retroporto di Gioia Tauro	I lavori sono in corso di esecuzione.
11 - Adempimenti gestionali, potenziamento, aggiornamento e gestione della piattaforma integrata e di security portuale	L'intervento non è stato avviato e non riproposto nella programmazione 2023 poiché gli interventi sono stati realizzati con altro progetto.
12 - Gioia Sicura: Infrastrutture e servizi infotelematici per la Sicurezza integrata delle aree Logistiche a vocazione produttiva dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio	Il macro-intervento di euro 10.000.000,00 è stato completato ed è in fase di Collaudo. Sono stati avviati ulteriori 2 interventi di seguito riportati: "Gioia Sicura: fornitura di tre unità SAPR dedicate al monitoraggio ambientale dei porti con relativi servizi a supporto" – intervento completato e in fase di collaudo-importo euro 298.500,00 avviato nell'anno 2023; "Fornitura ed installazione di sistemi di videosorveglianza per i porti di Gioia Tauro e Vibo Valentia" - Intervento completato e collaudato – importo euro 1.120.894,93 - avviato nell'anno 2023.
13 - Realizzazione di una piattaforma aerea installata su apposito telaio da 72 m di Altezza	L'intervento non è stato avviato.
14 - Interventi di manutenzione Straordinaria - ristrutturazione gate - pesa - impianti elettrici e tecnologici	Intervento in fase di progettazione.
15 - Riqualificazione ambientale aree interne al porto	Intervento in fase di progettazione.
16 - "Completamento lavori di urbanizzazione del porto di Gioia Tauro (Reti materiali e viabilità)	La progettazione definitiva è stata consegnata il 1° dicembre 2022. L'intervento era previsto in un'area oggetto di contezioso sulla proprietà, contesa tra CORAP e il Mit, Mef e la AdSP. Con sentenza n. 111/2023 resa dalla Corte d'Appello di Reggio Calabria a definizione del giudizio r.g. n. 543/2012, il Giudice ha

	ordinato all'AdSP MTMI la restituzione al CORAP delle aree interessati dall'intervento. Pertanto, l'intervento è stato stralciato.
17 - Realizzazione immobile per servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa	I lavori sono in fase di esecuzione.
18 - *Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C*	La progettazione di fattibilità tecnica ed economica ai sensi del d.lgs. n. 36 del 2023 è stata completata e la previsione di costo complessivo è di euro 126.000.000,00. È da acquisire il parere *ex* art. 47, c. 3, del d.lgs. n. 36 del 2023.

Interventi Porto di Vibo Valentia	Stato di realizzazione
1 - Lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Papandrea e Buccarelli	Gara andata deserta e opera definanziata.
2 - Lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Pola e Tripoli	I lavori sono stati già affidati nell'ambito di un appalto integrato, tutti i pareri sono stati acquisiti ed è in corso la verifica della progettazione esecutiva ai fini della validazione e consegna dei lavori.
3 - Manutenzione impianti illuminazione torri faro	*
4 - Lavori di rifacimento arredi portuali	*

* Caselle vuote nel riscontro istruttorio fornito dall'Ente.

Interventi Porto di Palmi	Stato di realizzazione
Lavori di completamento delle banchine di riva del porto in località Taureana di Palmi (RC)	I lavori sono stati già affidati nell'ambito di un appalto integrato, Tutti i pareri sono stati acquisiti. La progettazione esecutiva dell'appalto integrato è stata completata.

Fonte: riscontro AdSP a nota istruttoria

Con riferimento al Pot 2023-2025, si evidenzia quanto segue.

Tabella 8 - Interventi Pot 2023-2025 - Stato di realizzazione

Interventi Porto di Gioia Tauro	Stato di realizzazione
1 - Resecazione banchine di ponente tratti G-H-I	La progettazione è stata aggiornata al nuovo costo dei materiali e le previsioni dei costi è passata a circa euro 110.000.000,00. Oggi l'opera, di cui è finanziata la sola progettazione, ha acquisito tutti i pareri.
2 - Ristrutturazione banchine Ro-Ro tratto E e realizzazione banchinamento a tergo del II Ro-Ro	Completata la progettazione esecutiva- sono stati acquisiti tutti i pareri necessari per l'avvio dei lavori - il progetto è stato verificato e validato ed è pronto per l'avvio della gara.
3 - Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	La progettazione di fattibilità tecnica ed economica ai sensi del d.lgs. n. 36 del 2023 è stata completata e la previsione di costo complessivo è di euro 126.000.000,00. È da acquisire il parere *ex* art. 47, c. 3, del d.lgs. n. 36 del 2023.
4 - Elettrificazione banchina di Levante - I Lotto	I lavori sono stati completati il 7 marzo 2026 e sono in fase di collaudo. Importo intervento 18.370.000,00. Con il nuovo finanziamento a valere sul PNRR di euro 66.370.000,00 comprensivo anche dell'importo dei 18,370 milioni di euro è prevista l'estensione del contratto per ulteriori 10 milioni di euro che è in fase di firma. La comunicazione ufficiale del nuovo finanziamento è avvenuta con nota prot. n. 42 del 7 gennaio 2026 è finalizzato al completamento dell'intervento di che trattasi il lotto 1 e per la realizzazione della Cabina di alta tensione necessaria per alimentare le 10 prese necessarie all'elettrificazione dell'intera banchina di ponente dedicata all'attacco delle navi containers.
5 - Riqualificazione ed automatizzazione degli scarichi di prima pioggia lungo le banchine A, B e C.	Completata la progettazione esecutiva - Sono stati acquisiti tutti i pareri necessari per l'avvio dei lavori - Il progetto è stato verificato e validato ed è pronto per l'avvio della gara.
6 - Ripristino dello stato dei luoghi lungo le aree del deposito costiero	L'intervento è stato eliminato dalla programmazione.

7 - Manutenzione straordinaria immobile da destinare ad uffici ADSP presente nell'area limitrofa al bacino di evoluzione lato Sud	La progettazione è in fase di esecuzione.
8 - Opere di riqualificazione e adeguamento delle infrastrutture esistenti nell'agglomerato industriale di Gioia Tauro - Rosarno - San Ferdinando. Potenziamento funzionale dell'asse attrezzato 1° lotto	I lavori sono stati completati e sono in fase di collaudo.
9 - Manutenzione viabilità stradale e segnaletica area uffici amministrativi	In fase di progettazione.
10 - Gioia Sicura: Infrastrutture e servizi infotelematici per la Sicurezza integrata delle aree Logistiche a vocazione produttiva dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio	Sono stati avviati nell'anno 2023 gli interventi di seguito riportati: a) "Gioia Sicura: fornitura di tre unità SAPR dedicate al monitoraggio ambientale dei porti con relativi servizi a supporto – intervento completato e in fase di collaudo -importo euro 298.500,00 avviato nell'anno 2023; b) "Fornitura ed installazione di sistemi di videosorveglianza per I porti di Gioia Tauro e Vibo Valentia" – Intervento completato e collaudato – importo euro 1.120.894,93- avviato nell'anno 2023.
11 - Interventi di manutenzione straordinaria - ristrutturazione gate - pesa - impianti elettrici e tecnologici	La progettazione è in fase di esecuzione.
12 - Riqualificazione ambientale aree interne al porto	L'intervento non è stato avviato e non riproposto nella programmazione 2023 poiché gli interventi sono stati inseriti in altro progetto.
13 - Realizzazione immobile per servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa	Lavori in corso.

Interventi Porto di Palmi	**Stato di realizzazione**
1 - Manutenzione straordinaria delle aree interne al porto (piazzali e banchine)	L'intervento non è stato avviato né riproposto.
2 - Manutenzioni immobili	L'intervento non è stato avviato né riproposto.

Fonte: riscontro AdSP a nota istruttoria

Infine, con riguardo al Pot 2024-2026, si evidenzia quanto segue.

Tabella 9 - Interventi Pot 2024-2026 - Stato di realizzazione

Interventi Porto di Gioia Tauro	**Stato di realizzazione**
1 - Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	La progettazione di fattibilità tecnica ed economica ai sensi del d.lgs. n. 36 del 2023 è stata completata e la previsione di costo complessivo è di euro 126.000.000,00. È stato avviato iter per acquisire il parere *ex* art. 47, c. 3, del d.lgs. n. 36 del 2023.
2 - Lavori di manutenzione straordinaria lungo la banchina alti fondali - Consolidamento tra il raccordo della banchina e il piazzale retrostante	Completata la progettazione esecutiva - sono stati acquisiti tutti i pareri necessari per l'avvio dei lavori - il progetto è stato verificato e validato ed è pronto per l'avvio della gara.
3 - Manutenzione viabilità stradale e segnaletica area uffici amministrativi	In fase di progettazione
4 - Manutenzione straordinaria immobile da destinare ad uffici ADSP presente nell'area limitrofa al bacino di evoluzione lato Sud	La progettazione è in fase di esecuzione
5 - Interventi di manutenzione Straordinaria - ristrutturazione gate - pesa - impianti elettrici e tecnologici	La progettazione è in fase di esecuzione.
6 - Realizzazione immobile per servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa – II Lotto	La progettazione è stata eseguita e riguarda il completamento del progetto principale in fase di esecuzione.
6 - Ripristino dello stato dei luoghi lungo le aree del deposito costiero	L'intervento è stato eliminato dalla programmazione

12 - Riqualificazione ambientale aree interne porto e dell'arenile limitrofe area ex deposito Sensi	Progettazione esecutiva eseguita. La progettazione conteneva parte della progettazione esecutiva dell'intervento Riqualificazione ambientale aree interne al porto (anno 2023). La realizzazione dell'opera era stata programmata a seguito di contenzioso. A seguito della conclusione positiva del procedimento con esito favorevole per l'Autorità di Sistema Portuale, non si è reso necessario riproporre la realizzazione dell'opera.

Interventi Porto di Taureana di Palmi	Stato di realizzazione
1 - Completamento e riqualificazione delle infrastrutture presenti del Porto di Taureana di Palmi (Box banchina di riva, immobili, piazzali e banchine)	Progettazione completata.

Fonte: riscontro AdSP a nota istruttoria

Per quanto riguarda il Pot 2022-2024, si rappresenta che a fronte di circa 201,72 milioni di opere programmate (120,15 mln Pot 2023-2025 e 68,4 mln Pot 2024-2026), già sussistono in bilancio residui passivi (ossia somme impegnate e non pagate entro il termine di esercizio) per oltre 124 milioni, relativi a "debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici"[16] (la somma sale a 134 mln nel 2023 e a 164 mln nel 2024).

Più correttamente, deve puntualizzarsi che tale cifra afferisce a somme riconosciute all'Ente (da vari decreti ministeriali, delibere CIPE e determinazioni della Regione Calabria) per la realizzazione di opere portuali ed infrastrutturali, che non trovano immediata puntuale correlazione con lo strumento di pianificazione per il triennio 2022-2024 sopra richiamato (cfr. delibera Comitato di gestione dell'Ente - rendiconto 2022, n. 39 del 2023).

Anche la situazione amministrativa evidenzia che una parte dell'avanzo, circa 73 mln, è già vincolata per la realizzazione di opere infrastrutturali (anche nel 2023 e nel 2024).

Per il futuro, si ravvisa l'esigenza di adottare una pianificazione che, nell'alveo degli strumenti previsti dalla normativa vigente, includa con maggior chiarezza, in un cronoprogramma raccordato con le risorse di bilancio, le opere già programmate allo stato dell'arte, unitamente a quelle future. Ciò, a fini di trasparenza e rendicontazione dello stato di attuazione delle opere da realizzare.

I lavori del *gateway* ferroviario-portuale saranno trattati nel successivo paragrafo.

Gli interventi sono stati declinati tenuto conto dei seguenti elementi, confermati nel 2022:

[16] Dalla nota integrativa al rendiconto 2022 risulta che i debiti esposti nella presente categoria saranno pagati negli esercizi futuri in quanto l'estinzione degli stessi è strettamente legata agli stati di avanzamento dei lavori per i quali i finanziamenti, a cui fanno riferimento, sono stati originariamente concessi.

- del Patto per lo sviluppo della Calabria, richiamato nell'Accordo di programma sottoscritto il 27 luglio 2016 tra la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, la Regione Calabria, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa Spa (Invitalia) e l'AdSP di Gioia Tauro;
- del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri il 7 agosto 2015;
- del Piano della portualità e della logistica trasmesso dall'AdSP al Mit;
- del Def del 2021, nello specifico nell'allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti. Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente", ove la ricognizione degli interventi è stata strutturata secondo i programmi di interventi portuali già definiti nei precedenti Allegati Infrastrutture al Def e di un programma aggiuntivo, denominato "resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici", in base al quale i programmi portuali, all'interno dei quali vengono ricompresi i singoli interventi e progetti, rappresentano categorie tematiche omogenee (manutenzione del patrimonio pubblico demaniale; digitalizzazione della logistica e dei porti; ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti; ultimo miglio stradale; accessibilità marittima; efficientamento energetico e ambientale; *waterfront* e servizi croceristici e passeggeri; aumento selettivo della capacità portuale);
- del decreto ministeriale n. 330 del 13 agosto 2021, recante "Approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)").

Del pari, dal Pot 2024-2026 emerge che la definizione degli interventi ha tenuto conto dei seguenti ulteriori elementi:

- "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica" (PSNSPL), approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri il 7 agosto 2015;
- d.lgs. n. 169 del 2016;
- d.m. 18 novembre 2016 - "Risorsa Mare";
- *Position paper* e norme di rilancio del trasporto ferroviario (d.l. n. 50 del 2017 convertito dalla legge n. 96 del 2017);

- Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali (Allegato Def 2017);
- *Position paper* Cargo Aereo (2017);
- Piano Nazionale del *Cold Ironing* (PNC), una delle misure indicate dalla direttiva 2014/94 Ue (cosiddetta Direttiva DAFI);
- Documenti di economia e finanza (Def) dedicati alle infrastrutture a partire dall'anno 2016–2017–2018–2019–2020–2021–2022, che disegnano azioni coerenti negli anni legati allo sviluppo della portualità e della logistica;
- decreto n. 13 del 20 agosto 2021: approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano di ripresa e resilienza (PNRR);
- Piano Regionale Trasporti, approvato con delibera del Consiglio regionale n. 157 del 19 dicembre 2016 della Regione Calabria;
- Patto per lo sviluppo della Regione Calabria - Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio.

La seguente tabella indica lo stato dei lavori programmati rispettivamente al 31 dicembre 2022, al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2024.

Tabella 10 - Interventi ricompresi nell'elenco delle opere per l'anno 2022

Denominazione intervento	Importo intervento	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	Stato di avanzamento dell'intervento (%)
Porto di Gioia Tauro. Adeguamento strutturale, incremento portanza pavimentazione banchina tratto 'C'	3.500.000	A seguito di gara deserta è stata avviata una nuova gara. I lavori sono stati completati e collaudati	100%
Manutenzione triennale mediante 12 interventi, 4 per ogni annualità, dei fondali del porto di Gioia Tauro tramite lo spianamento delle dune sottomarine - 2023/2026	3.500.000	Esecuzione - terza annualità.	70%
Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord	16.500.000	Completata e collaudata	100%
Lavori di sopraelevazione e ristrutturazione dell'edificio sede dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro	1.200.000	Esecuzione	40%
Realizzazione degli alloggi di servizio per la capitaneria di porto di Gioia Tauro	3.559.777	Opera completata in fase di collaudo	100%
Porto di Gioia Tauro - Lavori di manutenzione triennale per l'esecuzione della potatura, decespugliamento e sfalcio lungo i corridoi perimetrali e nelle aree comuni (piazzali, parcheggi, bordi stradali)	400.000	Completata e collaudata	100%
Lavori di manutenzione straordinaria alla pavimentazione stradale della viabilità del Porto di Gioia Tauro.	1.100.000	Completata e collaudata	100%
Lavori di completamento delle banchine	4.500.000	Progettazione esecutiva completata	0%

di riva del porto in località Taureana di Palmi I lotto		(Appalto integrato Progettazione esecutiva ed esecuzione lavori)	
Lavori di risanamento e consolidamento delle banchine – Pola e Tripoli	6.500.000	Progettazione esecutiva completata ed in fase di verifica (Appalto integrato Progettazione esecutiva ed esecuzione lavori)	0%
Lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Papandrea e Buccarelli	11.500.000	Gara deserta e definanziamento opera	
Porto di Gioia Tauro - Realizzazione di una struttura polifunzionale di Ispezione frontaliera	2.700.000	Opera completata in fase di collaudo finale	100%
Porto di Crotone - Rifiorimento mantellata, ricostruzione muro paraonde molo foraneo porto vecchio	2.000.000	Esecuzione	
Porto di Crotone - Realizzazione prosecuzione molo foraneo	7.000.000	Aggiudicata e in progettazione	
Porto di Crotone – Caratterizzazione fondali del Porto	500.000	Progettazione	
Porto di Crotone - Risanamento paramento verticale e arredi	1.000.000	Esecuzione	
Porto di Crotone - Realizzazione impianto antincendio	850.000	Progettazione - Avviate le procedure affidamento della progettazione esecutiva	
Porto di Crotone - Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti	400.000	Lavori ultimati	
Porto di Crotone - Lavori di rifacimento della pavimentazione dei piazzali portuali	800.000	Lavori non avviati	
Porto di Crotone - Lavori di demolizione gru	150.000	Lavori ultimati	
Porto di Corigliano - Riorganizzazione viabilità canalizzazione dei flussi veicolari	800.000	Lavori non avviati	
Porto di Corigliano - Completamento recinzione lungo torrente Malfrancato	500.000	Lavori non avviati	
Porto di Corigliano - Manutenzione impianti illuminazione torri faro	641.462	Lavori ultimati	
Porto di Corigliano. Realizzazione banchina nord e piazzale navi da crociera	810.000	Progettazione	
Porto di Corigliano Rimozione pontile lungo il banchinamento della lega navale	100.000	Progettazione	

Fonte: riscontro Ente a nota istruttoria

Tabella 11 - Interventi ricompresi nell'elenco delle opere per l'anno 2023

Denominazione intervento	Importo intervento	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	Stato avanzamento dell'intervento (%)
Gioia Sicura: Infrastrutture e servizi infotelematici per la Sicurezza integrata delle aree Logistiche a vocazione produttiva dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - fornitura di tre unità SAPR dedicate al monitoraggio ambientale dei porti con relativi servizi a supporto" – intervento completato e in fase di collaudo- importo € 298.500,00 avviato	298.000,00	Opera completata e in fase di collaudo	98%

nell'anno 2023			
"Fornitura ed installazione di sistemi di videosorveglianza per i porti di Gioia Tauro e Vibo Valentia" - Intervento completato e collaudato – importo € 1.120.894,93	1.120.894,93	Opera completata e Collaudata	100%
Opere di riqualificazione e adeguamento delle infrastrutture esistenti nell'agglomerato industriale di Gioia Tauro - Rosarno - San Ferdinando. Potenziamento funzionale dell'asse attrezzato 1° lotto	6.000.000,00	Opera completata e in fase di collaudo finale	99%
Porto di Crotone - Intervento di adeguamento strutturale della via di corsa 1,00 dei binari banchina 13 e rifacimento dell'asfalto	1.000.000,00	Esecuzione	30%
Porto di Crotone - Riqualificazione e recupero funzionale delle aree e della viabilità di accesso al porto vecchio di Crotone	3.000.000,00	Ultimato	100%
Porto di Crotone - Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foraneo - 2 lotto	500.000,00	Progettazione da affidare	0%
Porto di Crotone - Manutenzione piazzali recinzione e viabilità	500.000,00	Esecuzione	20%
Porto di Crotone - Manutenzione impianti di illuminazione ed apparati e cabine - Annualità 2023-2025	100.000,00	Esecuzione	30%
Porto di Crotone - Manutenzione area verde - Annualità 2023-2025	250.000,00	Esecuzione	20%
Porto di Corigliano Rossano - Rifacimento degli arredi portuali delle banchine	1.000.000,00	Non avviato	0%
Porto di Corigliano Rossano - Lavori di risanamento del paramento verticale delle testate dei moli Nord e Sud	2.000.000,00	Progettazione	0%
Porto di Corigliano Rossano - Riqualificazione banchina pescatori e realizzazione vasca di alaggio	1.200.000,00	Esecuzione	70%
Porto di Corigliano Rossano - Manutenzione piazzali e viabilità	300.000,00	Esecuzione	20%
Porto di Corigliano Rossano - Manutenzione impianti di illuminazione	100.000,00	Esecuzione	20%
Porto di Corigliano Rossano - Manutenzione aree a verde	100.000,00	Esecuzione	20%
Porto di Corigliano Rossano - Lavori di nuova realizzazione ed ammodernamento viabilità di accesso (Ultimo miglio stradale)	1.200.000,00	Progettazione conclusa	10%
Porto di Vibo Valentia - Manutenzione impianti illuminazione torri faro	200.000,00	Somme non impegnate - avanzo di amministrazione	0%
Porto di Vibo Valentia - Lavori di rifacimento arredi portuali	200.000,00	Somme non impegnate - avanzo di amministrazione	0%
Porto di Vibo Valentia – Manutenzione e riqualificazione aree interne al porto	1.000.000,00	Verifica della progettazione esecutiva	5%

Fonte: riscontro Ente a nota istruttoria

Tabella 12 - Interventi ricompresi nell'elenco delle opere per l'anno 2024

Denominazione intervento	Importo intervento	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	Stato avanzamento dell'intervento (%)
Elettrificazione banchina di Levante - I Lotto	18.370.000	Esecuzione	99%
Porto di Crotone - Intervento di dragaggio imboccatura	1.000.000	Esecuzione	15%
Porto di Crotone - Riqualificazione molo forane	2.000.000	In fase di affidamento	0%
Porto di Crotone - Completamento impianto antincendio banchina di riva e porto vecchio	800.000	Progettazione	10%
Porto di Corigliano Rossano - Riqualificazione banchina pescatori-secondo lotto	800.000	Non avviato	0%

Fonte: riscontro Ente a nota istruttoria

La seguente tabella mostra, invece, lo stato dei lavori delle opere di grande infrastrutturazione aggiornato al primo semestre 2026: si tratta di interventi maggiori per una serie di opere reputate strategiche per la creazione di attività innovative e portatrici di ricadute occupazionali.

Tabella 13 - Lavori di grande infrastrutturazione

Denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	Stato di attuazione
Piattaforma integrata servizi informativi - Porto di Gioia Tauro	10.000.000	PON/ Bilancio Ente	I lavori sono stati completati.
Realizzazione capannone industriale nella Zona Franca del Porto di Gioia Tauro ex Isotta Fraschini	16.500.000	Mit	È stata disposta la risoluzione contrattuale per inadempimento impresa. La nuova progettazione esecutiva è stata completata.
Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	126.000.000	Mit	Progettazione di fattibilità Tecnica economica completata - Acquisiti quasi tutti i pareri degli enti coinvolti anche quello relativo all'assoggettabilità ambientale da parte del MASE con esclusione. Per l'ultimo parere da acquisire *ex* art. 47 c.3 del D.Lgs. n. 36/2023. è stato avviato l'iter. Attualmente l'intervento è privo di copertura finanziaria.
Elettrificazione banchina di Levante" - I Lotto	18.370.000	PNC/ PNRR	I lavori sono stati completati e l'intervento è in fase di collaudo

Fonte: riscontro AdSP a nota istruttoria

Specifica l'Ente che, con riferimento all'intervento "Elettrificazione Banchina di Levante I Lotto - Cold Iron", finanziato originariamente con fondi PNC, per l'importo di euro 18.370.000, aggiudicato entro il 30 marzo 2024, i lavori sono stati consegnati in data 13 settembre 2024 e sono stati completati in data 7 marzo 2026. L'opera consiste nella realizzazione della cabina di

alimentazione *cold ironing* con i relativi dispositivi e la realizzazione di due prese mobili da circa 13MVA lungo un tratto della banchina di levante di circa 600 metri per alimentare le navi *portacontainers*. L'opera è confluita nel fondo finanziato con PNRR. Con il nuovo finanziamento a valere sul PNRR di euro 66.370.000 comprensivo anche dell'importo dei 18,370 milioni *de quibus*, è prevista l'estensione del contratto per ulteriori circa 10 milioni che al marzo 2026 risultava in fase di firma. La comunicazione ufficiale del nuovo finanziamento è avvenuta con nota prot. n. 42 del 7 gennaio 2026. Il finanziamento è finalizzato al completamento dell'intervento del lotto I e per la realizzazione della Cabina di alta tensione necessaria per alimentare le dieci prese per l'elettrificazione dell'intera banchina di ponente, lunga 3,4 chilometri, dedicata all'attacco delle navi *containers*. Sempre alla data di marzo 2026, si sono già predisposti i progetti che sono già stati verificati e si stanno avviando le procedure per l'affidamento di lavori per circa 38 milioni.

L'Ente rimarca che le criticità principali sono date dai tempi di fornitura per gli apparati tecnologici che sono realizzati *ad hoc*, e quindi non reperibili immediatamente sul mercato.

In ogni caso, questa Corte raccomanda un rafforzamento delle capacità gestionali di tali appalti, anche alla luce della portata del "principio di risultato" (cfr. ora art. 1, d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36): infatti, come ha osservato la giurisprudenza amministrativa formatasi anche sul contenzioso insorto sotto il precedente Codice dei contratti, "*trattasi di principio che seppure codificato solo con il nuovo codice dei contratti (D.Lgs. n. 36 del 2023), non applicabile ratione temporis alla fattispecie di cui è causa, doveva intendersi immanente nel sistema, come evidenziato dalla giurisprudenza (ex multis Cons. Stato, sez. III, 15 novembre 2023, n. 9812; Cons. Stato sez. VII, n. 5789 del 2024) o comunque utilizzabile in chiave interpretativa anche rispetto a fattispecie regolate dal d.lgs. n. 50 del 2016 (Cons. Stato, sez. V, 27 febbraio 2024, n. 1924)*" (Cons. Stato, Sez. V, sent. 13 settembre 2024, n. 7571).

Con la delibera n. 41 del 31 luglio 2023 il Comitato di gestione ha approvato l'assestamento e la variazione al bilancio di previsione per la gestione finanziaria dell'AdSP per l'anno 2023, prevedendo tra l'altro, dal lato delle entrate una variazione in aumento di euro 18.370.000 (capitolo "Finanziamento dello Stato per opere infrastrutturali") che trova corrispondenza nel capitolo di uscita per l'Elettrificazione banchina di levante fondi PNRR, a seguito di convenzione sottoscritta il 14 giugno 2022 tra il Mims e l'AdSP.

Dal lato della spesa, è stata prevista una variazione in aumento di euro 1.100.000 per lavori di sopraelevazione e ristrutturazione dell'edificio dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro a seguito della rimodulazione del progetto resasi necessaria in conseguenza dell'aggiornamento al nuovo prezziario regionale e/o al caro materiali; una variazione in aumento di euro 500.000 per lavori di adeguamento strutturale della via di corsa dei binari banchina 13 e rifacimento dell'asfalto porto di Crotone; una variazione in aumento di euro 1.000.000 ad incremento di euro 2.000.000 già stanziati per interventi di manutenzione straordinaria per immobile da destinare ad uffici AdSP.

Complessivamente, l'assestamento e la variazione inseriti nel bilancio 2023 hanno determinato un aumento delle entrate di circa 19 milioni, attestandosi ad euro 122.413.402, mentre le uscite si attestano a circa 162 milioni (con una variazione in aumento di circa 22 milioni), con un disavanzo di 39 milioni; quest'ultimo ha trovato copertura mediante l'utilizzo di parte dell'avanzo di amministrazione pari a 137 milioni. Con delibera n. 59 del 31 luglio 2024 il Comitato di gestione ha approvato l'assestamento e la variazione al bilancio di previsione per la gestione finanziaria dell'AdSP per l'anno 2024 prevedendo tra l'altro, dal lato delle entrate una variazione in aumento di euro 3.977.894 sul capitolo "Finanziamento dello Stato per opere infrastrutturali" che trova corrispondenza nel capitolo di uscita per euro 1.000.000 quale finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei Servizi *Port Community System* (PCS) Fondi PNRR, giusta decreto del Mit n. 48 del 28 febbraio 2024, per euro 2.800.000 quale finanziamento del Mit di concerto con il Mef n. 136 del 15 maggio 2024 per i lavori di "manutenzione straordinaria lungo la banchina alti fondali – consolidamento tra il raccordo della banchina e il piazzale retrostante del porto di Gioia Tauro" e per euro 177.894 quale finanziamento del Mit di concerto con il Mef n. 136 del 15 maggio 2024 per la realizzazione delle opere infrastrutturali di cui al Pot. Complessivamente, l'assestamento e la variazione inseriti nel bilancio 2024 hanno determinato un aumento delle entrate di euro 4.090.754,31, un aumento delle spese di euro 4.090.754,31 e si assestano rispettivamente su un valore definitivo di euro 76.502.788,63 e di euro 98.311.733,64, con un disavanzo pari a euro 21.808.945,01 coperto mediante l'utilizzo di parte dell'avanzo di amministrazione di euro 127.139.950.

4.2.1 Realizzazione del nuovo *terminal* intermodale – *gateway* ferroviario

Nel presente referto si ritiene dover approfondire in maniera specifica l'evoluzione del progetto, determinante per la valorizzazione del retroporto, che prevede la realizzazione di un *terminal* con 4 binari articolati su due aree distinte secondo la provenienza delle merci, nazionali o estere, oltre ad aree di stoccaggio e di scambio per una superficie complessiva di 269.000 mq per le merci nazionali e 132.000 mq per le estere.

L'intervento è volto a migliorare sia la movimentazione dei convogli sia il carico e lo scarico delle merci sia a facilitare il collegamento porto-treno dei *container* per alimentare il mercato terrestre, e prende le mosse dall'Accordo di programma quadro sottoscritto il 17 settembre 2010, per un importo complessivo di 40 milioni, coperto per 20 milioni con fondi pubblici e per gli altri 20 milioni con fondi privati. In sede istruttoria è emerso che l'opera è stata realizzata con un costo complessivo pari a euro 18.517.406 ed è in corso di collaudo.

L'operatività del nuovo *terminal* è in capo a Rete ferroviaria italiana - RFI Spa, gestore unico, secondo quanto previsto dal "Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria nel porto di Gioia Tauro" adottato dall'AdSP nel luglio 2021.

Il suddetto regolamento disciplina l'accesso alle infrastrutture ferroviarie definendo i limiti fisici del comprensorio ferroviario nonché i diritti e gli obblighi che gravano in capo al gestore unico e agli operatori del comprensorio, unito alla realizzazione del raccordo ferroviario; tale struttura consente di configurare il porto di Gioia Tauro come *gateway* e non solo come *transhipment* (*id est:* trasbordo).

Questa Corte raccomanda l'adozione di procedure trasparenti e concorrenziali nella gestione delle aree interessate, che il solo regolamento, ad oggi, non garantisce. Ciò, al fine di favorire la più ampia e concorrenziale apertura del porto al mercato e favorirne gli scambi grazie ad una rete ferroviaria che possa, in futuro, raggiungere anche i mercati del centro Europa.

Con riferimento allo sviluppo del *gateway* ferroviario per il rifacimento, l'elettrificazione ed il raddoppio del raccordo ferroviario nella tratta da San Ferdinando a Rosarno, l'AdSP ha rappresentato che il finanziamento è stato inserito nell'ambito dell'asse E del programma operativo complementare "infrastrutture e reti" 2014-2020. L'Ente ha precisato che gli interventi previsti rispondono alle esigenze reali del mercato anche al fine di migliorare l'integrazione logistica treno-nave e viceversa.

In sede istruttoria, l'Ente ha rappresentato il mancato rimborso da parte del Mit della prima rata, pari a euro 18.094.312, a causa di una serie di problematiche di carattere giuridico relative all'applicazione dell'istituto del subentro (art. 159, d.lgs. n. 163 del 2006), di cui l'Autorità si è avvalso nell'ambito del contratto concessorio per la gestione del nuovo *terminal* intermodale stipulato con la società.

Sul punto si rammenta che il Mit aveva richiesto un parere all'Avvocatura Distrettuale dello Stato, la quale nel corso dell'esercizio in esame non si è pronunciata, sicché nel 2022 il Dicastero non ha proceduto a rimborsare l'importo della prima rata, come richiesto dall'AdSP.

In sede istruttoria, l'Ente ha aggiunto di aver inviato un sollecito all'Avvocatura Generale dello Stato in data 12 febbraio 2025, senza ottenere risposta alcuna.

4.3 Interventi finanziati dal PNRR

Il decreto del Mims n. 330 del 13 agosto 2021 ha assegnato all'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio 2 milioni (per l'elettrificazione delle banchine *ro-ro*), nell'ambito di un programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), che prevede investimenti per complessivi 2.860 milioni.

Detti investimenti, finanziati ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. n. 59 del 2021, mirano allo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, all'aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche), alla realizzazione degli interventi ferroviari e stradali di ultimo e penultimo miglio, all'efficientamento energetico e all'elettrificazione delle banchine (c.d. *cold ironing*).

Inoltre, il decreto del Mims n. 492 del 3 dicembre 2021 ha ripartito la somma di 630 milioni tra le Zone economiche speciali per la realizzazione di interventi tra loro coerenti e interconnessi che mirano nel loro insieme a favorire la competitività e lo sviluppo economico nelle rispettive aree, nell'ambito della misura M5C3-11 - Investimento 4 "*Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)*"; all'Autorità sono stati assegnati 26,5 milioni (16,5 mln per il finanziamento dei "Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord" e 10 mln per il "Potenziamento urbanizzazione area industriale - bonifiche, viabilità, impianti a rete" nel Porto di Gioia Tauro).

In risposta alla nota istruttoria della Sezione riguardante il monitoraggio sullo stato di avanzamento dei progetti finanziati dal PNRR/PNC al 31 dicembre 2025, l'Autorità ha dichiarato di partecipare direttamente, in qualità di soggetto attuatore, alla realizzazione di due progetti nell'ambito della Missione M3 "Infrastrutture per la mobilità sostenibile" e Componente C2 "Intermodalità e logistica integrata" (progetti finanziati con le risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza), di un progetto nell'ambito della Missione M4 "Istruzione e ricerca" e Componente C2 "Dalla ricerca all'impresa" (progetto finanziato dal Piano nazionale di ripresa e resilienza PNRR) come ente beneficiario e per un progetto nell'ambito della Missione M3 "Infrastrutture per la mobilità sostenibile" e Componente C2 "Intermodalità e logistica integrata" in qualità di realizzatore (progetto finanziato con risorse del PNRR) per un importo complessivo di euro 70.661.830.

La tabella seguente sintetizza lo stato di avanzamento dei progetti in corso di attuazione.

Tabella 14 - Progetti PNRR (situazione al 31 dicembre 2025)

Missione	CUP	Denominazione	Fonte di finanziam.	Costo previsto	Trasferim.	Pagato	Stato avanz. lavori
M3C2	F51B21001870005	Elettrificazione banchine ro-ro	PNRR	2.800.000	1.568.906	1.359.544	In esecuzione. Completamento e collaudo degli impianti della cabina *cold ironing*
M3C2	F53F22000060001	I lotto - Elettrificazione Banchina di levante	PNRR	28.370.000	6.327.021	9.692.183	In esecuzione. Completamento cabina *cold ironing*
M3C2	F53F22000060001	II lotto - Elettrificazione Banchina di levante	PNRR	38.000.000	0	0	Completata la progettazione di fattibilità tecnica ed economica
M4C2	D33C22000970006	AIPAG – AI-Powered Automation of Port Access Gates	PNRR	491.830	453.424	453.424	Completato
M3C2	F54I23000000006	Sviluppo e implementazione dei servizi port community system (PCS) per interoperabilità con le PP.AA: coinvolte e la piattaforma logistica digitale nazionale (PLN)	PNRR	1.000.000	100.000	169.580	In esecuzione
Totale				**70.661.830**	**8.449.351**	**11.674.731**	

Fonte: dati AdSP

Per quanto riguarda l'intervento "Elettrificazione Banchine *ro-ro"*, per l'importo di euro 2.800.000[17], l'AdSP ha dichiarato che lo stesso è in fase di esecuzione e alla data del 31 dicembre 2025 erano in corso i lavori per il completamento e collaudo della cabina *cold ironing*. L'opera consiste nella realizzazione della cabina di alimentazione *cold ironing* con i relativi dispositivi e la realizzazione di una presa mobile da 3,5 MVA a servizio delle navi *ro-ro.* L'obiettivo principale è quello di contribuire alla riduzione delle emissioni atmosferiche prodotte dalle navi durante la sosta in porto, attraverso l'implementazione della tecnologia del *cold ironing*. Questa soluzione consente di fornire energia elettrica da terra alle navi ormeggiate, permettendo loro di spegnere i motori ausiliari e, quindi, di azzerare le emissioni locali.
In merito allo stato di attuazione del secondo e terzo progetto finanziati con il PNRR "I lotto - Elettrificazione Banchina di levante" e "II lotto - Elettrificazione Banchina di levante", l'AdSP ha precisato che il finanziamento complessivo di euro 66.370.000 a valere sul PNRR (28,37 mln più 38 mln), è stato approvato con d.m. n. 241 del 2 ottobre 2025, tenuto conto delle risorse destinate alla Misura M3C2 - I.2.3 "*Cold ironing*", di cui al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 3 maggio 2024, n. 164, e già ripartite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 13 dicembre 2024, n. 231. Si rappresenta che il progetto "I lotto - Elettrificazione Banchina di levante", nei precedenti monitoraggi, risultava finanziato con risorse del PNC ed approvato con d.m. n. 101 del 13 aprile 2023 mentre l'accordo procedimentale era stato sottoscritto tra le parti il 14 giugno 2023[18].

[17] Con decreto Mit n. 241 del 2025, l'importo assegnato è stato incrementato da 2.000.000 a 2.800.000, in considerazione delle risorse destinate alla Misura M3C2 - I.2.3 "*Cold ironing*", di cui al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 3 maggio 2024, n. 164, e già ripartite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 13 dicembre 2024, n. 231.
[18] Il d.l. n. 19 del 2 marzo 2024, art.1, commi 6 e 8, e la legge 30 dicembre 2024, n. 307, recante il "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027" e, in particolare, lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno disposto, rispettivamente, una riduzione delle autorizzazioni di spesa di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), numero 11 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, per gli anni 2024 e 2025 e contestuale reimpegno nelle annualità 2027 e 2028, e una decurtazione delle risorse di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), numero 11 del citato decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, afferenti al Fondo investimenti complementari PNRR-Mims-Elettrificazione delle banchine (*Cold ironing*); parte dei disimpegni disposti dall'art. 1, comma 8, del d.l. n. 19 del 2024 sono stati assegnati agli interventi "progetti in essere" della misura PNRR M3C2 - I.2.3 "*Cold ironing*" di cui al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del 3 maggio 2024, n. 164 - di variazione della Tabella A, allegata al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021, recante "Assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione". Il citato decreto ministeriale n. 241 del 2025 ha provveduto a rivedere le risorse destinate alla Misura M3C2 - I.2.3 "*Cold ironing*", di cui al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 3 maggio 2024, n. 164, già ripartite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 13 dicembre 2024, n. 231, assegnandole ai diversi progetti, tra cui i due sopracitati (I lotto - Elettrificazione Banchina di levante" e "II lotto - Elettrificazione Banchina di levante") e l'intervento "Elettrificazione Banchine ro-ro".

L'opera consiste nella realizzazione di un sistema di alimentazione elettrica da terra per le navi in sosta, in particolare per le navi *portacontainers*; l'infrastruttura sarà dotata di prese mobili per l'alimentazione elettrica delle navi, rendendo il porto più sostenibile, innovativo e competitivo nel contesto del trasporto marittimo internazionale.

Con riguardo al progetto "I lotto - Elettrificazione Banchina di levante", al 31 dicembre 2025 risulta completata la cabina *cold ironing*, mentre per il progetto "II lotto - Elettrificazione Banchina di levante" risulta completata la progettazione di fattibilità tecnica ed economica.

Il progetto "AIPAG – AI-Powered Automation of Port Access Gates" della Missione 4 (Istruzione e ricerca), Componente C2 (Dalla ricerca all'impresa), ha l'obiettivo di realizzare una piattaforma intelligente per la gestione automatizzata dei varchi di accesso veicolari alle aree portuali, migliorando l'efficienza operativa, la sicurezza e il controllo dei flussi logistici. Attraverso l'impiego di tecnologie di intelligenza artificiale, sensoristica avanzata e algoritmi di riconoscimento, la piattaforma permetterà una gestione fluida, sicura e automatizzata dei transiti, con particolare attenzione alla tracciabilità e al monitoraggio in tempo reale. Esso è stato ammesso a finanziamento nell'ambito di un bando a cascata per soggetti pubblici localizzati nelle regioni del Mezzogiorno, promosso dall'Università degli Studi di Genova[19]. L'AdSP ha precisato, in riscontro alla nota istruttoria, di essere stata individuata quale ente beneficiario. Al 31 dicembre 2025, il progetto risulta concluso.

Per quanto riguarda il progetto "Sviluppo e implementazione dei servizi port community system (PCS) per interoperabilità con le pubbliche amministrazioni coinvolte e la piattaforma logistica digitale nazionale (PLN)", nell'ambito della Missione M3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", Componente C2 "Intermodalità e logistica integrata", dal riscontro fornito dall'Ente al 31 dicembre 2025, risulta che l'intervento è stato approvato con decreto del Mit n. 48 del 28 febbraio 2024 e che sono stati conseguiti gli obiettivi previsti alla data di riferimento. Il progetto si compone di una serie di interventi, alcuni realizzati entro il 30 giugno 2024 come da cronoprogramma[20], altri, invece, saranno realizzati entro il 30 giugno 2026. L'Autorità partecipa al progetto in qualità di realizzatore.

[19] Con decreto dell'Università di Genova n. 3357 del 21 agosto 2025.

[20] Gli interventi realizzati entro il 30 giugno 2024 sono: Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti – INFO_MRN, Servizio INFO_MRN e Caricamento manuale statistiche su PLN.

Dal riscontro fornito dall'Ente alla data del 31 dicembre 2025, risulta che l'Autorità rendiconta periodicamente sul sistema Regis e che ha predisposto una struttura dedicata al governo e al monitoraggio dei progetti finanziati dal PNRR composta dal Rup e da una struttura di supporto.

Dalla relazione del Collegio dei revisori sul rendiconto generale 2022 (verbale n. 2 del 18 aprile 2023) emerge che "con riguardo agli adempimenti contabili previsti dall'art. 9, comma 4 del d.l. 77 del 2021 finalizzati alla completa tracciabilità delle operazioni e la tenuta di una apposita codificazione per l'utilizzo delle risorse del PNRR, il Collegio, in conformità a quanto disposto dal Mef con circolare n. 15 del 7 aprile 2023, ha verificato che l'Ente ha previsto in parte entrata e uscita un capitolo inerente ai progetti PNRR denominato 'Finanziamento dello Stato per esecuzione di opere infrastrutturali – Interventi infrastrutturali in ambito portuale PNRR'. Il Collegio invita l'Ente a volersi conformare già nel corso dell'esercizio 2023 alla suindicata circolare del Mef, assumendo le necessarie azioni al fine del monitoraggio degli stanziamenti previsti, accertamenti/impegni registrati, pagamenti/incassi per ogni progetto/intervento del PNRR/PNC".

5. ATTIVITÀ

In base alle norme vigenti, il porto di Gioia Tauro, già classificato nella categoria seconda classe, con funzioni commerciali, pescherecce, turistiche e da diporto, è qualificato come porto di rilevanza economica internazionale.

Già nelle precedenti relazioni si è sottolineato come la posizione geografica del porto stesso, mediana lungo la direttrice Suez–Gibilterra e baricentrica nel mar Mediterraneo, lo abbia caratterizzato quale scalo di "*transhipment*" o trasbordo (quale destinazione intermedia cui perviene la spedizione di merci o contenitori, che saranno poi inoltrati ad un'altra località), fino ad assumere un rilevante ruolo nel settore, attirando l'interesse di primarie compagnie specializzate nella logistica a mezzo *container* e nella navigazione mercantile.

In relazione alla nuova definizione dei flussi di traffico nel bacino del Mediterraneo, si delinea l'opportunità di diversificare l'offerta di servizi portuali prevedendo (oltre al *transhipment*) l'integrazione tra le attività *Deep-sea shipping* (Dss) e quelle *Short sea shipping* (Sss)[21]. Ciò garantirebbe lo sviluppo di una limitrofa area industriale nella quale delle imprese manifatturiere possano operare, in ambito di Zona economica speciale (Zes), con riflessi positivi sotto il profilo dello sviluppo economico, accrescendo gli interscambi commerciali lungo corridoi longitudinali e trasversali della rete europea Ten-T.

Dalla relazione annuale 2023 risulta che il completamento del Nuovo *Terminal* intermodale di Gioia Tauro ha consentito di migliorare l'accessibilità ferroviaria del porto Core, in linea con gli *standards* europei. Ciò ha realizzato una base per attuare condizioni competitive, efficaci ed efficienti ai fini dell'inoltro terrestre dei *container* tramite ferrovia, consentendo l'avvio del trasporto *containers* su tale infrastruttura. Tale opera, inoltre, ha consentito nell'anno 2023 il raggiungimento dell'obiettivo primario di trasporto delle merci containerizzate anche via ferrovia, confermando l'importanza della rete Ten-T che collega il porto di Gioia Tauro con il Nord Italia e l'Europa.

[21] Lo *Short Sea Shipping*, navigazione di corto raggio, va distinto dalla navigazione di lungo raggio *Deep Sea Shipping* (Dss) che si riferisce alla navigazione sulle rotte di maggiore distanza e in genere per grossi quantitativi di merce trasportate fra i diversi continenti, ove - con grandi navi - si trasferiscono quantità e mezzi di dimensioni maggiori. Lo sviluppo dello Sss costituisce uno degli obiettivi strategici della politica dell'Ue in materia di trasporti, in quanto sostegno alla intermodalità volta a ridurre la congestione stradale e ridurre i tassi di incidentalità e inquinamento e a migliorare l'efficienza del trasporto merci sotto il profilo logistico ed economico, in termini di tempi, costi e rispetto dell'ambiente.

5.1 Gestione del demanio portuale

L'articolo 6, c. 1, lettera a) della l. n. 84 del 1994 affida all'AdSP l'indirizzo, la programmazione, il coordinamento, la promozione ed il controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali che si svolgono nella circoscrizione portuale.

Questa Sezione, sulla scorta del contenuto dei precedenti referti, intende ribadire una volta di più che il demanio portuale deve essere prevalentemente gestito attraverso l'affidamento di concessioni afferenti singole aree e banchine ai sensi dell'art. 18 della richiamata l. n. 84 del 1994[22].

Per contro, l'uso esclusivo delle aree portuali per lo svolgimento delle operazioni e l'erogazione dei servizi risulta ancora affidato ai terminalisti per lo più non attraverso bandi di gara, ma attraverso la presentazione di mere istanze da parte dei soggetti interessati alle quali segue l'invito dell'Ente a presentare eventuali domande concorrenti, secondo lo schema del rilascio delle autorizzazioni previsto negli artt. da 36 a 55 ed all'iscrizione nel registro *ex* art. 68 del Codice della navigazione.

Sul punto, l'Autorità in esame afferma testualmente di impiegare lo strumento dell'avviso pubblico (ai sensi dell'art. 18 del Regolamento del Codice della navigazione[23]), finalizzato a rendere nota l'avvenuta richiesta, a consentire la presentazione di osservazioni/opposizioni ovvero di domande concorrenti.

Per le richieste che hanno comportato la realizzazione di impianti di difficile rimozione e con durata superiore a quattro anni o, comunque, rivestono notevole rilevanza strategica per lo sviluppo dei porti, si procede alla pubblicazione della domanda ai sensi del citato articolo 18 Reg. c.nav. presso l'Albo Pretorio del Comune competente per territorio nonché della competente Capitaneria di porto, sul proprio sito istituzionale e nella Gazzetta Ufficiale, con termine di pubblicazione non inferiore a giorni 30 solari e consecutivi.

[22] L'art. 18 prevede la concessione delle aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale ad imprese previamente autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali. Sono sottoposte a concessione la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo, come individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge n. 84 del 1994.

[23] Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima) approvato con d.p.r. 15 febbraio 1952, n. 328.

Per le richieste di durata superiore a dieci anni, si procede alla pubblicazione della domanda anche sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea e su un quotidiano a tiratura nazionale, laddove il termine di pubblicazione non può essere inferiore a giorni 45 solari e consecutivi.
Per le richieste che comportino la realizzazione di impianti di facile rimozione o abbiano durata inferiore o pari a quattro anni ed in tutti gli altri casi, la pubblicazione è limitata all'Albo pretorio del Comune nel cui territorio ricade l'area richiesta nonché della competente Capitaneria di porto e sul sito istituzionale dell'Autorità (con termine di pubblicazione non inferiore a giorni 20 solari e consecutivi).
Orbene, le concessioni demaniali portuali rientrano nello schema delle concessioni di beni pubblici e, necessariamente, devono essere assegnate nel rispetto del principio di concorrenzialità e di idonee forme di pubblicità, oltre che secondo le indicazioni contenute nel decreto interministeriale Mit-Mef n. 202 del 28 dicembre 2022, recante il regolamento volto a disciplinare il procedimento per il rilascio delle concessioni demaniali, nonché a definire gli accordi, *ex* art. 18, commi 1-6, l. n. 84 del 1994.
Come espresso nelle precedenti relazioni, coerentemente con il consolidato indirizzo giurisprudenziale in materia[24] si ritiene che ai procedimenti concessori di beni pubblici di rilevanza economica – quale appunto un'area demaniale marittima – debba applicarsi il "principio di derivazione euro-unitaria che impone l'affidamento mediante procedura di gara di tutti i beni pubblici aventi rilevanza economica", con la conseguenza che "la scelta del concessionario di bene pubblico demaniale debba essere fatta attraverso procedure selettive che garantiscano il confronto fra gli operatori, nel rispetto dei principi di *par condicio*, imparzialità e trasparenza" (così Consiglio di Stato, Sez. VII, 24 giugno 2022, n. 5228).
Sul punto, mette conto focalizzare l'attenzione sulla delibera n. 136 del 2020 del Comitato portuale dell'Ente, con cui è stato adottato il regolamento per l'utilizzo delle aree e dei beni appartenenti al demanio marittimo, in forza dei criteri di trasparenza e semplificazione. Elementi qualificanti del regolamento sono l'informatizzazione e la digitalizzazione delle procedure e l'interconnessione con il Sistema informativo demanio (Sid) con riflessi positivi

[24] Cfr. ad es. Cons. Stato, Sez. VI, 31 gennaio 2017 n. 395, secondo cui "i principi in materia di libera circolazione dei servizi, di par condicio, di imparzialità e di trasparenza si applicano anche a materie diverse dagli appalti, essendo sufficiente che si tratti di attività suscettibili di apprezzamento in termini economici. Pertanto, i detti principi sono applicabili anche alle concessioni di beni pubblici, atteso che la sottoposizione ai principi di evidenza trova il suo fondamento sufficiente nella circostanza che, con la concessione di area demaniale marittima, si fornisce un'occasione di guadagno a soggetti operanti sul mercato".

sull'organizzazione amministrativa del catasto demaniale marittimo, anche a scopi fiscali.
L'art. 10 del regolamento del 2020 prevede altresì l'affidamento delle concessioni con procedura ad evidenza pubblica, previa pubblicazione di apposito avviso a termini di quanto previsto dall'art. 2.7 della delibera n. 57 del 2018 dell'Autorità di regolazione dei trasporti.
In ogni caso, negli avvisi riguardanti le aree e le banchine portuali di cui all'art. 2.1 della delibera n. 57 del 2018 dell'Autorità di regolazione dei trasporti dovranno essere definiti in modo chiaro e dettagliato i profili indicati nelle lettere a) e b) dell'art. 2.8 della delibera stessa[25].
Trova comunque applicazione, in via principale o integrativa, il richiamato d.interm. n. 202 del 2022.
Si deve evidenziare altresì che, con decreto commissariale n. 106 del 2 ottobre 2025, l'Ente ha provveduto all'approvazione del regolamento d'uso dei beni demaniali marittimi ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'AdSP MTMI, adeguato al d.interm. n. 202 del 2022 ed alle Linee guida ministeriali adottate con d.m. n. 110 del 2023. Sarà cura della Sezione scrutinarne i profili applicativi nei successivi referti.
Tanto premesso, questa Corte ribadisce l'invito a vigilare affinché nell'affidamento di tali concessioni non si verifichino concentrazioni suscettibili di comprimere in modo sostanziale e durevole la concorrenza, con conseguenze negative nell'offerta dei servizi e nei prezzi o, comunque, applicazione di condizioni svantaggiose per le controparti.

5.1.1 Canoni demaniali

Con ordinanza del Commissario n. 4 del 4 maggio 2020, correlata all'emergenza sanitaria allora in corso, il pagamento dei canoni demaniali è stato posticipato al 31 ottobre ed al 30 novembre, senza applicazione di interessi.
In tale direzione, con successiva ordinanza del Commissario n. 10 del 23 luglio 2020 è stato approvato e reso esecutivo il regolamento per la riduzione dei canoni concessori, ai sensi dell'art. 199, comma 1, lett. a) del d.l. n. 34 del 2020 cit.

[25] Ai sensi dell'art. 2.8 della del. ART n. 57 del 2018, "negli avvisi (…) sono tra l'altro definiti, in modo chiaro e dettagliato: *a)* i requisiti soggettivi di partecipazione, compresi quelli tecnici ed economico-finanziari, da identificarsi in maniera puntuale, oggettiva, trasparente, equa e non discriminatoria, che devono possedere i soggetti richiedenti il rilascio della concessione ai sensi dell'articolo 18 della l. 84/1994; in merito ai motivi di esclusione, si applica l'articolo 80 del Codice, nei limiti di compatibilità; *b)* le modalità per il conferimento alla scadenza delle concessioni al nuovo affidatario, nonché gli altri aspetti legati al trattamento di fine concessione, quali i criteri di valutazione ed individuazione degli eventuali indennizzi pertinenti".

Il regolamento è stato poi oggetto di modifica (ordinanza del Presidente n. 17 del 20 ottobre 2021) agli artt. 4, 5 e 6, prevedendo che la riduzione dei canoni concessori fosse estesa anche a quelli dovuti per l'anno 2021, fino alla data del 31 luglio 2021, in conformità alle modifiche normative *medio tempore* intervenute.

I dati relativi all'accertamento dei canoni demaniali nell'anno 2022, come riporta la seguente tabella, risultano in aumento, attestandosi a 3,5 milioni (2,9 milioni nel 2021). Si osserva un miglioramento della capacità di riscossione dell'Ente, che passa da una percentuale del 91,26 per cento nel 2021 al 95,31 per cento del 2023 per diminuire lievemente nel 2024 (89,33 per cento).

Tabella 15 - Andamento dei canoni demaniali

Canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine nell'ambito portuale					
Anno	**Accertato (a)**	**Riscosso (b)**	**Da riscuotere (c)**	**Inc.% b/a**	**Inc.% c/a**
2020	3.097.928,39	2.844.265,01	253.663,38	91,81	8,19
2021	2.922.617,48	2.667.290,16	255.327,32	91,26	8,74
2022	3.520.534,31	3.422.335,59	98.198,72	97,21	2,79
2023	4.309.774,90	4.107.823,69	201.951,21	95,31	4,68
2024	4.519.462,85	4.037.339,24	482.123,61	89,33	10,67

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Preme focalizzare l'attenzione sull'elevatissima percentuale di incasso in conto competenza, pari al 97,21 per cento delle entrate derivanti dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine nell'ambito portuale, registratasi nell'esercizio finanziario 2022, che risulta scomposta nei centri portuali rappresentati nelle tabelle sottostanti, unitamente ai pertinenti dati per il 2023 e il 2024.

Tabella 16 - Canoni demaniali per porto

Anno 2022	Accertato	Incassato	%
Gioia Tauro	2.788.892,45	2.735.314,61	98,08
Corigliano	55.903,74	55.903,74	100
Crotone	265.279,12	249.838,01	94,18
Palmi	49.474,05	46.775,30	94,55
Vibo Valentia	360.984,95	334.503,93	92,66
Totale canoni demaniali	**3.520.534,31**	**3.422.335,59**	**97,21**
Anno 2023	**Accertato**	**Incassato**	**%**
Gioia Tauro	3.296.564,39	3.155.481,04	95,72
Corigliano	90.259,33	90.259,33	100,00
Crotone	368.162,68	327.559,82	88,97
Palmi	70.763,71	67.386,21	95,23
Vibo Valentia	484.024,79	467.137,29	96,51
Totale canoni demaniali	**4.309.774,90**	**4.107.823,69**	**95,31**
Anno 2024	**Accertato**	**Incassato**	**%**
Gioia Tauro	3.546.054,12	3.087.684,31	87,07
Corigliano	98.985,74	98.985,74	100,00
Crotone	371.948,21	357.852,34	96,21
Palmi	44.977,58	44.977,58	100,00
Vibo Valentia	457.497,20	447.839,27	97,89
Totale canoni demaniali	**4.519.462,85**	**4.037.339,24**	**89,33**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Si osserva una percentuale di riscossione pari a 100 per i porti di Corigliano e Palmi, e una percentuale leggermente inferiore rispetto agli altri porti nel plesso di Gioia Tauro.

Come rappresentato dalla seguente tabella, nel 2024 l'incidenza delle entrate da canoni demaniali rispetto alle entrate correnti è del 21,45 per cento circa, in aumento rispetto agli esercizi 2022 e 2023 (18,29 e 16,46 per cento), per l'incremento di entrambe le entrate.

Tabella 17 - Rapporto tra canoni demaniali ed entrate correnti

	2021	2022
Entrate dai canoni	2.922.617	3.520.534
Entrate correnti	17.953.663	19.245.882
Incidenza %	**16,28**	**18,29**
	2023	**2024**
Entrate dai canoni	**4.309.774,90**	**4.519.462,85**
Entrate correnti	26.183.641,57	21.071.309,88
Incidenza %	**16,46**	**21,45**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

5.2 Servizi ausiliari di interesse generale

Per ciò che concerne gli affidamenti dei servizi ausiliari di interesse generale, allo stato non sussiste preciso obbligo per le AdSP di assicurarne l'erogazione, escluso quello di derivazione comunitaria[26] concernente il ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi.

Nella relazione annuale 2021, l'AdSP ha dichiarato di aver redatto ed aggiornato il "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per i porti di Gioia Tauro e Taureana di Palmi", all'interno del quale sono stati individuati, su base statistica, i volumi di traffico per il triennio 2020/2024.

Con decreto n. 72 del 26 maggio 2021 sono stati pertanto approvati i Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico che fanno scalo nei porti di Gioia Tauro e Taureana di Palmi nonché la procedura aperta ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici *pro tempore* vigente) e con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 95, comma 2, d.lgs. cit., per l'individuazione del soggetto giuridico concessionario del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti e dei residui di carico.

Successivamente si è svolta la procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando di gara ai sensi dell'art. 63, comma 2, lett. a), d.lgs. n. 50 del 2016 (a fronte della precedente procedura aperta che era andata deserta), per l'individuazione del concessionario del servizio *de quo*[27].

La procedura si è conclusa con l'affidamento all'impresa selezionata, in forza del decreto n. 120/2022/AdSP-MTMI del 31 maggio 2022.

Con decreto n. 42 dell'8 marzo 2023 sono stati approvati i Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico che scalano i porti di Crotone e Corigliano-Rossano, nonché la procedura aperta ai sensi dell'art. 60 del d.l.gs. 50 del 2016 e ss.mm.ii. e con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 95, comma 2, del suddetto decreto legislativo, per l'individuazione del soggetto giuridico concessionario del

[26] Cfr. d.lgs. 24 giugno 2003, n. 182, successivamente abrogato e sostituito dal d.lgs. 8 novembre 2021, n. 197. L'art. 6, c. 4, lett. c, della l. n. 84 del 1994, così come modificato dall'art. 2, c. 1 lett. e, del d.lgs. n. 232 del 2017, assegna alle AdSP anche l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale diversi dalle "operazioni portuali" di cui al successivo art. 16, comma 1. Il Mit, con circolare prot. n. 10251 del 17 aprile 2018, ha ritenuto onere di ciascuna AdSP l'individuazione dei servizi di interesse generale, dovendosi escludere quelli che spettano alle differenti autorità amministrative indicate dalle singole discipline di settore.

[27] Decreto n. 102/2021/ADSP-MTMI del 17 dicembre 2021.

servizio di raccolta e gestione dei rifiuti e dei residui di carico prodotti dalle navi che scalano i porti di Crotone e Corigliano-Rossano.

Su richiesta istruttoria, l'Autorità ha risposto che il servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per i porti di Gioia Tauro e Taureana di Palmi è stato affidato ad una società con la quale è stata stipulata, in forma di atto pubblico, la concessione n. 18 del 2022 (registro concessioni rep. atti n. 75 del 4 novembre 2022), mentre per i porti di Crotone e Corigliano-Rossano, è stato affidato al soggetto concessionario previo espletamento di procedura selettiva di evidenza pubblica di scelta del contraente (con decreto n. 132/2024/AdSP-MTMI del 6 giugno 2024).

L'Autorità ha riferito, inoltre, di avere individuato, quale servizio di interesse generale, quello relativo alla manovra ferroviaria nel comprensorio portuale di Gioia Tauro, disciplinato con specifico regolamento comprensoriale (ReCoMaf), redatto dall'Autorità ed approvato con delibera del Comitato portuale n. 149 del 24 marzo 2021 a mente della delibera ART n. 130 del 30 settembre 2019, per il quale è stata avviata la relativa procedura negoziata con decreto n. 182 del 28 agosto 2024.

Con verbale di conclusione di gara in data 5 dicembre 2024, il Rup ha accertato l'insussistenza di offerte pervenute, certificando che la gara in parola era andata deserta, e l'Ente ha preso atto con decreto n. 235 del 9 dicembre 2024. L'Ente sta attualmente valutando la possibilità di erogare tale servizio - unitamente alla Regione Calabria - mediante forme di partenariato pubblico-privato in virtù dell'art. 6, comma 11 della l. n. 84 del 1994 e ss.mm.ii. e dell'art. 17 del d.lgs. n. 175 del 2016 e ss.mm.ii., mediante affidamento in esito a procedura di gara a doppio oggetto.

Infine, a fronte di specifica istruttoria, l'Autorità puntualizza di non aver ancora rilevato le condizioni per sussumere nella categoria dei servizi di interesse generale altre attività svolgentisi nei porti della circoscrizione territoriale, alla luce dei criteri discretivi indicati nella nota ministeriale prot. 10251 del 17 aprile 2018, in termini di esposizione alla concorrenza. Poiché presso il porto di Crotone è attivo da qualche anno un *terminal* crocieristico che opera in regime concessorio demaniale marittimo, l'Ente sta verificando il consolidarsi di tale modalità di traffico ai fini della sua futura inclusione tra i citati servizi di interesse generale.

5.3 Operazioni e servizi portuali

L'art. 6, c. 1, lettera a), della l. n. 84 del 1994 disciplina la programmazione, il coordinamento, la promozione ed il controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali che si svolgono nella circoscrizione portuale.

Con decreto del Comitato portuale n. 144 del 22 dicembre 2020 è stato approvato il regolamento per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali presso i porti ricadenti nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro *pro tempore* esistente (porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano-Rossano); in particolare: gli artt. 5 e ss. prevedono che le autorizzazioni *de quibus* vengano rilasciate su istanza di parte ad operatori economici in possesso di requisiti oggettivi e trasparenti ivi elencati, ovvero anche tramite selezione pubblica comparativa, utilizzando gli elementi ponderali previsti dall'art. 14 del regolamento stesso.

Con delibera del Comitato di gestione n. 48 del 31 ottobre 2023 è stata approvata la modifica al suindicato regolamento concernente l'introduzione dell'art. 44-*bis* per l'utilizzo dell'accosto pubblico presso la calata "Papandrea Buccarelli" del porto di Vibo Valentia Marina.

Con determina del Presidente dell'AdSP n. 1 del 7 aprile 2022, una per ogni porto, è stato determinato il numero massimo di autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali da rilasciare nel 2022 per i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro e Vibo Valentia. Con determina del Presidente dell'AdSP del 28 aprile 2023 è stato determinato, per ogni porto, il numero massimo di autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali da rilasciare nel 2023; infine, con delibera del Comitato di gestione n. 51 del 19 marzo 2024 è stato approvato, per ogni porto, il numero massimo di autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali da rilasciare nel 2024 per i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro e Vibo Valentia.

Per quel che riguarda il porto di Taureana di Palmi (RC), mette conto evidenziare che lo stesso è vocato alla sola nautica da diporto, ragion per cui non è interessato da operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della l. 84 del 1994 e ss.mm.ii.

Le imprese che intendono svolgere un'attività (operazione o servizio portuale) per conto proprio o di terzi devono infatti ottenere l'autorizzazione *ex* art. 16, commi 3-4, l. n. 84 del 1994, dimostrando a tal fine il possesso dei requisiti tecnico-organizzativi, di professionalità, capacità tecniche e finanziarie.

Di talché, l'attività autorizzatoria è volta a garantire i migliori servizi portuali e contribuisce con quota importante alle entrate complessive dell'Ente: quest'ultimo, dal canto suo, è tenuto a determinare il numero massimo di autorizzazioni rilasciate in ragione delle esigenze di funzionalità del porto e del traffico. Tale potere autoritativo consente altresì di irrogare atti di revoca/decadenza nei confronti dei soggetti autorizzati, laddove siano riscontrate talune criticità (come appunto occorso nei confronti di due imprese).

Le seguenti tabelle evidenziano il numero massimo di autorizzazioni (incluse quelle per gli operatori terminalisti titolari di concessione demaniale *ex* art. 18 l. n. 84 del 1994) per operazioni e servizi portuali approvate dall'AdSP nel 2022, 2023 e 2024, in confronto con il 2021.

Tabella 18 - Numero massimo autorizzazioni per operazioni e servizi portuali

Descrizione	2021				Tot.	2022				Tot.
	Gioia Tauro	Crotone	Corigliano	Vibo Valentia		Gioia Tauro	Crotone	Corigliano	Vibo Valentia	
Autorizzazioni per operazioni portuali	7	4	3	N.D.	14	7	4	3	2	16
Servizi portuali:										
1. Incolonnamento automezzi passeggeri	0	0	0	N.D.	0					
2. Riparazione manutenzione contenitori	7	2	2	N.D.	11	7	2	2	2	13
3. Sorveglianza antifurto-antincendio	3	2	2	N.D.	7	3	2	2	2	9
4. Servizio shuttle merci	8	5	4	N.D.	17	8	5	4		17
5. Noleggio mezzi sollevamento	5	5	4	N.D.	14	5	5	4	2	16
6. Rizzaggio, derizzaggio, fissaggio merce,	7	5	2	N.D.	14	7	5	2	2	16
7. Pesatura merci	0	5	2	N.D.	7		5	2	2	9
8. Marcatura, conteggio, cernita merce,	0	5	2	N.D.	7		5	2	2	9
9. Pulizia merci e ricondizionamento colli	0	5	2	N.D.	7		5	2	2	9
10. Controllo quali-quantitativo merce	0	5	2	N.D.	7		5	2	2	9
11. Tramacco di merci pericolose	4	5	4	N.D.	13	4	5	4	2	15

12. Eliminazione residui operazioni portuali	0	0	0	N.D.	0					
13. Servizio conteggio veicoli	0	0	0	N.D.	0					
14. Servizio di bigliettazione	0	0	0	N.D.	0					
Totale autorizzazioni per servizi portuali	**34**	**44**	**26**	**N.D.**	**104**	**34**	**44**	**26**	**18**	**122**
Totale autorizzazioni	**41**	**48**	**29**	**N.D.**	**118**	**41**	**48**	**29**	**20**	**138**

Descrizione	**2023**				**Tot.**	**2024**				**Tot.**
	Gioia Tauro	**Crotone**	**Corigliano**	**Vibo Valentia**		**Gioia Tauro**	**Crotone**	**Corigliano**	**Vibo Valentia**	
Autorizzazioni per operazioni portuali	7	4	3	2	16	6	4	2	3	15
Servizi portuali:										
1. Movimentazione per ispezione merce nel piazzale						2	2	1	1	6
2. Riparazione manutenzione contenitori	8	2	2	3	15	4	2	1	1	8
3. Sorveglianza antifurto-antincendio	4	2	2	3	11	2	2	1	1	6
4. Servizio shuttle merci	8	3		3	14	4	2	2	2	10
5. Noleggio mezzi sollevamento	6	3	4	3	16	4	3	2	2	11
6. Rizzaggio, derizzaggio, fissaggio merce,	9	3	2	3	17	6	3	2	2	13
7. Pesatura merci		3	2	3	8	2	3	2	1	8
8. Marcatura, conteggio, cernita merce,		3	2	3	8	2	3	2	2	9
9. Pulizia merci e ricondizionamento colli		3	2	3	8	2	3	2	2	9
10. Controllo quali-quantitativo merce		3	2	3	8	2	3	1	2	8
11. Tramacco di merci pericolose	5	3	4	3	15	2	2	1	1	6
Totale autorizzazioni per servizi portuali	**40**	**28**	**22**	**30**	**120**	**32**	**28**	**17**	**17**	**94**
Totale autorizzazioni	**47**	**32**	**25**	**32**	**136**	**38**	**32**	**19**	**20**	**109**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Dalla Relazione annuale sull'attività dell'AdSP per l'esercizio 2022, approvata dal Comitato di gestione con deliberazione n. 37 del 28 aprile 2023, emerge altresì che nel corso del 2022 tre imprese hanno svolto operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84 del 1994 con il rilascio

di nuova autorizzazione nei porti di Gioia Tauro, Crotone e Vibo Valentia, mentre cinque imprese hanno svolto operazioni portuali con autorizzazioni rinnovate (due nel porto di Gioia Tauro, due nel porto di Corigliano Calabro ed una nel porto di Crotone). Per quanto riguarda i servizi portuali, individuati con deliberazione del Comitato portuale n. 144 del 2020, risulta che dieci imprese hanno operato con autorizzazione rinnovata e soltanto due imprese con autorizzazione rilasciata per la prima volta.

Dalla Relazione annuale sull'attività dell'AdSP per l'esercizio 2023, approvata dal Comitato di gestione n. 53 del 30 aprile 2024 emerge che, nel corso del 2023, n. 8 imprese hanno svolto operazioni portuali ai sensi dell'art. 16, comma 1, della l. n. 84 del 1994 con autorizzazioni rinnovate (3 per il porto di Gioia Tauro, 2 per il porto di Crotone, 2 per quello di Corigliano Calabro e uno per il porto di Vibo Valentia) e n. 13 imprese hanno svolto servizi portuali ai sensi dell'art. 16, comma 3, della l. n. 84 del 1994 sempre con autorizzazioni rinnovate (8 per il porto di Gioia Tauro, 2 per il porto di Corigliano Calabro, 2 per il porto di Crotone e 1 per il porto di Vibo Valentia).

La tabella che segue evidenzia gli accertamenti per le entrate proprie dell'Ente derivanti dal gettito delle tasse per imbarchi e sbarchi ed i proventi per le autorizzazioni per le operazioni e la vendita di beni e servizi e le entrate da canoni di concessione, nonché i trasferimenti pubblici.

Tabella 19 - Entrate proprie e da terzi

	2021	2022
ENTRATE PROPRIE*		
Tasse su merci imbarcate-sbarcate (l. n. 2 del 1963 e art. 1 l. n. 355 del 1976)	739.834	1.069.574
Autorizzazioni operazioni portuali (art. 16, l. n. 84 del 1994)	154.252	153.943
Autorizzazioni attività art. 68 del Codice Navigazione	44.310	37.060
Tasse d'ancoraggio (l. n. 82 del 1963)	13.131.305	13.941.220
TOTALE ENTRATE PROPRIE	**14.069.700**	**15.201.797**
Trasferimento da Stato (corrente)	0	0
Vendita di beni e servizi	260.704	268.047
REDDITI E PROVENTI PATRIMONIALI		
Canoni di concessione aree demaniali e banchine	2.922.617	3.520.534
Poste correttive e compensative di spese correnti	700.598	252.456
Entrate non classificabili in altre voci	0,26	3.008,75
Trasferimento da Stato (capitale)	1.126.249	29.984.548
Trasferimento da altri enti (Regione Calabria)	2.570.000	16.947.615
TOTALE ENTRATE	**21.649.869**	**66.178.005****

* La terminologia relativa alle entrate proprie è desunta dalla classificazione proposta dalla AdSP.
** Dato oggetto di arrotondamento.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

	2023	2024
ENTRATE PROPRIE*		
Tasse su merci imbarcate-sbarcate (l. n. 2 del 1963 e art. 1 l. n. 355 del 1976)	1.461.212	1.471.911
Autorizzazioni operazioni portuali (art. 16, l. n. 84 del 1994)	210.824	225.652

Autorizzazioni attività art. 68 del Codice Navigazione	100.740	61.280
Tasse d'ancoraggio (l. n. 82 del 1963)	19.327.719	14.272.391
TOTALE ENTRATE PROPRIE	**21.100.495**	**16.031.234**
Trasferimento da Stato (corrente)	0	0
Vendita di beni e servizi	576.952	393.189
REDDITI E PROVENTI PATRIMONIALI		
Canoni di concessione aree demaniali e banchine	4.309.775	4.519.463
Poste correttive e compensative di spese correnti	182.082	127.387
Entrate non classificabili in altre voci	14.299	31
Trasferimento da Stato (capitale)	35.329.117	53.164.189
Trasferimento da altri enti (Regione Calabria)	0	0
TOTALE ENTRATE	**61.512.720**	**74.235.493**

* La terminologia relativa alle entrate proprie è desunta dalla classificazione proposta dalla AdSP.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Questa Corte ribadisce il monito espresso nelle precedenti deliberazioni affinché l'Ente operi ogni opportuna e continua attività di vigilanza, per garantire il completo incasso dei crediti.

5.4 Attività negoziale

L'Ente rappresenta di aver espletato le procedure ad evidenza pubblica, nell'arco di tempo oggetto del presente referto, secondo la seguente normativa:

i) per le procedure avviate fino al 30 giugno 2023 si è fatto riferimento alle disposizioni del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, nonché alla normativa derogatoria e semplificatoria introdotta dal d.l. n. 76 del 2020 e dal d.l. n. 77 del 2021;
ii) per le procedure avviate dal 1° luglio 2023 è stato progressivamente applicato il d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36, recante il nuovo Codice dei contratti pubblici.

Segnala l'Ente che le procedure sono state gestite mediante strumenti di negoziazione telematica, in conformità ai principi di digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti pubblici e nel rispetto dei principi di trasparenza, concorrenza, economicità, efficacia, imparzialità e parità di trattamento.

L'Autorità si avvale di piattaforme di approvvigionamento digitale certificate, conformi alle disposizioni normative vigenti e alle indicazioni dell'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) in materia di digitalizzazione dei contratti pubblici.

In conformità alla disciplina prevista dal d.lgs. n. 36 del 2023, i dati relativi alle procedure di affidamento sono trasmessi alla Banca dati nazionale dei contratti pubblici (Bdncp) gestita da Anac, nell'ambito del sistema di digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti pubblici.

Per gli acquisti di beni e servizi, l'Autorità si avvale, ove previsto dalla normativa vigente, degli strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione da Consip Spa, in particolare

il Mercato elettronico della Pubblica Amministrazione (MePA) e le convenzioni e gli accordi quadro Consip, ove disponibili e compatibili con le esigenze dell'Ente.

A fronte di specifica domanda, l'Autorità afferma di non disporre attualmente di un Albo fornitori formalmente istituito.

L'individuazione degli operatori economici da invitare alle procedure negoziate o da consultare ai fini degli affidamenti sotto-soglia avviene mediante indagini di mercato svolte anche tramite le piattaforme telematiche utilizzate dall'Ente nonché mediante consultazione degli operatori economici presenti sul MePA o su altre piattaforme di *e-procurement*.

In ogni caso, l'Autorità assicura il rispetto dei principi di rotazione degli affidamenti, proporzionalità e apertura del mercato, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

La seguente tabella espone i valori dei contratti affidati dall'Ente durante l'esercizio in osservazione.

Tabella 20 - Affidamento di lavori e servizi 2022

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d.lgs. n. 50 del 2016)	Numero totale contratti	di cui			Importo aggiudicazione esclusi oneri di legge (€)	Spese sostenute nell'esercizio in esame (€)
		Utilizzo Consip	Utilizzo MePA	Extra Consip e MePA		
Procedura aperta (art. 60)	6		1	5	17.211.118,32	
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63)	5		2	3	2.522.696,84	761.602,00
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art. 36, c. 2, lett. b), c) c-bis) e d)						
Procedure negoziata previa pubblicazione del bando (art. 36, co. 9)						
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2, lett. a)	1			1	1.004,00	1.004,00
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art. 3, comma 1, lett. c)	12		2	10	49.698,48	49.698,48
Affidamento diretto (art. 1, comma 2, lett. a del D.L. 16 luglio 2020, n. 76)	93		25	68	921.268,16	433.854,96
Procedura negoziata (art. 1, comma 2, lett. b del D.L. 16 luglio 2020, n. 76)	3		2	1	3.133.017,63	57.368,89
Altro (art. 24)						
Totale complessivo	**120**	**0**	**32**	**88**	**23.838.803,43**	**1.303.528,33**

Fonte: AdSP MTMI

Tabella 21 - Affidamento di lavori e servizi 2023 - d.lgs. n. 50 del 2016 (vecchio Codice contratti)

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d. lgs. n. 50 del 2016)	Numero totale contratti	di cui			Importo aggiudicazione esclusi oneri di legge (€)	Spese sostenute nell'esercizio in esame (€)
		Utilizzo Consip	Utilizzo MePA	Extra Consip e MePA		
Procedura aperta (art. 60)	6			6	16.790.992,92	2.502.500,00
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63)	1			1	541.000,00	
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2 lett. a)	4		1	3	5.052,66	1.196,00
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art. 3, comma 1, lett. c)	24	1	4	19	1.757.658,07	123.882,11
Affidamento diretto (art. 1, comma 2, lett. a del D.L. 16 luglio 2020, n. 76)	55		27	28	771.642,68	114.102,96
Procedura negoziata (art. 1, comma 2, lett. b del D.L. 16 luglio 2020, n. 76)	2		1	1	3.999.262,76	2.225.290,03
Altro (art. 24)	3			3	403.736,62	401.906,62
Totale complessivo	**95**	**1**	**33**	**61**	**24.269.345,71**	**5.368.877,72**

Fonte: AdSP MTMI

Tabella 22 - Affidamento di lavori e servizi 2023 - d.lgs. n. 36 del 2023 (nuovo Codice contratti)

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d.lgs. n. 36 del 2023)	Numero totale contratti	di cui			Importo aggiudicazione esclusi oneri di legge (€)	Spese sostenute nell'esercizio in esame (€)
		Utilizzo Consip	Utilizzo MePA	Extra Consip e MePA		
Procedura aperta (art. 71)	1			1	243.081,00	0
Lavori-Affidamento diretto senza consultazione (art. 50, comma 1, lett. a) <150.000	3		3		35.785,50	
Lavori-Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 5 operatori (art. 50, comma 1, lett. c) ≥150.000-1 mln	1		1		699.994,06	501.120,00
Lavori-procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 10 operatori (art. 50, comma 1, lett. d) ≥1 mln-soglie UE	1		1		1.984.191,23	
Forniture e servizi – Affidamento diretto senza consultazione (art. 50, comma 1, lett. b) <140.000	49		24	25	840.798,40	12.598,80
Totale complessivo	**55**		**29**	**26**	**3.803.850,19**	**513.718,80**

Fonte: AdSP MTMI

Tabella 23 - Affidamento di lavori e servizi 2024

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d.lgs. n. 36 del 2023)	Numero totale contratti	di cui			Importo aggiudicazione esclusi oneri di legge (€)	Spese sostenute nell'esercizio in esame (€)
		Utilizzo Consip	Utilizzo MePA	Extra Consip e MePA		
Procedura aperta (art. 71)	4			4	18.731.970,11	-
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 76)	1			1	1.032,00	
Lavori-Affidamento diretto senza consultazione (art. 50, comma 1, lett. a) <150.000	15		5	10	331.435,42	24.233,21
Lavori-Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 5 operatori (art. 50, comma 1, lett. c) ≥150.000-1 mln	1			1	963.951,00	
Lavori-procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 10 operatori (art. 50, comma 1, lett. d) ≥1 mln-soglie UE	2		1	1	2.215.614,47	
Forniture e servizi – Affidamento diretto senza consultazione (art. 50, comma 1, lett. b) <140.000	94	3	37	54	1.778.614,43	436.645,99
Forniture e servizi – Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 5 operatori (art. 50, comma 1, lett. e) ≥140.000-soglie UE	1			1	50.004,00	
Altro	13			13	1.948.455,72	
Totale complessivo	**131**	**3**	**43**	**85**	**26.021.077,15**	**460.879,2**

Fonte: AdSP MTMI

5.5 Spese per attività promozionale

Nel corso dell'anno 2022, in continuità con il 2021, l'Ente ha messo in atto uno specifico "Piano di Comunicazione e Promozione", adottato con il decreto n. 16 del 2022, organizzato in modo da consolidare la posizione di rilievo degli scali portuali di competenza nel panorama internazionale dei trasporti delle merci e del traffico crocieristico. Tra gli eventi di particolare rilievo, che sono stati oggetto di particolare attenzione del suddetto Piano, l'Ente ha acquistato tre video istituzionali per la valorizzazione dei porti di Crotone, Corigliano-Rossano e Vibo Valentia Marina e dei relativi territori.

Nel settore della crocieristica, dove l'attenzione dell'Ente è concentrata sui porti di Crotone, Corigliano-Rossano e Vibo Valentia per offrire loro risalto e promozione, è stata confermata la sottoscrizione al "*MedCruise International*", l'associazione dei porti del Mediterraneo specializzata in questo specifico comparto. Allo stesso tempo è stata sottoscritta l'adesione all'associazione internazionale CLIA (*Cruise Lines International Association*), armatori del settore crocieristico.

Questa Corte, tuttavia, osserva che nel 2022 - come attesta il bilancio - per le spese promozionali e di propaganda (voce 1102014) sono stati spesi ben euro 116.369, somma oltretutto in aumento rispetto alla somma di euro 99.060 nel 2021.

Nel 2023 sono stati spesi euro 87.238 e nel 2024 euro 86.159.

A fronte di ciò, si invita comunque l'Ente a valutare la stretta inerenza delle somme rispetto alla propria funzione istituzionale oltre che l'osservanza di criteri di ragionevolezza e congruità.

5.6 Traffico portuale

Il Porto di Gioia Tauro rappresenta uno snodo strategico nel traffico di merce trasportata a mezzo *container* nel Mediterraneo, grazie alla specializzazione nel *transhipment* (inteso quale destinazione intermedia cui perviene la spedizione di merci o contenitori, poi inoltrati ad un'altra località, come già chiarito).

Con riferimento ai traffici dei porti dell'AdSP, nel 2022 sono stati movimentati più di 43,1 milioni di tonnellate di merci, TEU[28] 3.380.053, confermando la tendenza di crescita dell'anno precedente. In linea con l'esercizio precedente, nel 2023 sono stati movimentati più di 43,2 milioni di tonnellate di merci, 3,5 mln TEU; infine, nel 2024 si registra un incremento delle merci movimentate pari a 46,05 mln di tonnellate di merci e 3,9 milioni di TEU.

Lo scalo di Gioia Tauro conferma la sua posizione di leader del *transhipment* in Italia, registrando una costante crescita, superando i 3 milioni di TEU con un incremento di oltre il 7 per cento. Si evidenzia altresì che nel 2022 il *terminal* autovetture ha registrato una significativa ripresa dei traffici (+243 per cento rispetto 2021).

L'anno di riferimento è caratterizzato dalla piena intermodalità dello scalo, animato dagli intensi traffici in arrivo e partenza dal *gateway* ferroviario, collegato con gli *hub* di Padova, Bologna, Bari e Nola, e dall'istituzione di due *fast corridor* (Gioia Tauro/Bologna e Gioia Tauro/Padova) avviati dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, primi e unici nel Mezzogiorno d'Italia.

[28] Si rammenta che per "TEU" (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*) si intende la misura *standard* di lunghezza nel trasporto dei *container* ISO, che corrisponde appunto a 20 piedi (circa 6 metri) totali.

Per il porto di Crotone si rileva un andamento costante del traffico merci, mentre per il traffico passeggeri, con l'attivazione del *terminal* croceristico, si registra un traffico pari a 20.000 presenze. Nel porto di Vibo Valentia Marina, i traffici sono caratterizzati essenzialmente da rinfuse liquide, in particolare da prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio grezzo. Il porto di Corigliano Calabro conferma l'andamento di traffico merci.

Per quanto qui d'interesse, le merci complessivamente movimentate sono in aumento del 9,46 per cento. Le rinfuse liquide sono in aumento del 16,13 per cento e le merci varie in colli si incrementano del 9,6 per cento, mentre le rinfuse solide sono in diminuzione (-16,55 per cento). Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati relativi al traffico mercantile registrato dall'AdSP.

Tabella 24 - Movimentazione merci e TEU - AdSP MTMI

Merci in tonnellate, n. navi, passeggeri e contenitori	2021	2022	Var. % '22/21
Petrolio grezzo		624.942	100
Prodotti raffinati	479.526		-100
Altre rinfuse liquide rispetto al petrolio	515.000	530.000	2,91
Totali Rinfuse liquide:	**994.526**	**1.154.942**	**16,13**
Rinfuse solide			
Cereali	24.000	18.000	-25,00
Carbone	180.000	204.175	13,43
Minerali	35.200	47.000	33,52
Fertilizzanti	39.950	9.000	-77,47
altre rifuse solide	183.807	108.174	-41,15
Totali Rinfuse solide:	**462.957**	**386.349**	**-16,55**
Totale merci alla rinfusa	**1.457.483**	**1.541.291**	**5,75**
Merci varie in colli di cui:			
Contenitori	37.962.338	41.453.584	9,20
ro-ro	81.964	242.382	195,72
Altro			
Totale merci varie in colli	**38.044.302**	**41.695.966**	**9,60**
Tonnellaggio totale merci movimentate	**39.501.785**	**43.237.257**	**9,46**
N° navi	**2.579**	**1.777**	**-31,10**
N° passeggeri	**12.459**	**25.485**	**104,55**
di linea	11.957	4.327	-63,81
crocieristi	502	21.158	4114,74
N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	**3.146.533**	**3.380.053**	**7,42**
pieni	2.767.411	2.822.792	2,00
vuoti	379.122	557.261	46,99
N° contenitori movimentati di cui:	**1.966.399**	**2.088.401**	**6,2**
pieni	1.700.089		
vuoti	266.310		

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

(segue)

Merci in tonnellate, n. navi, passeggeri e contenitori	2023	2024	Var. % '24/21
Petrolio grezzo			
Prodotti raffinati	707.187	2.814	-99,41
Gas			
Altre rinfuse liquide rispetto al petrolio	790.000	1.473.914	186,20
Totali Rinfuse liquide:	**1.497.187**	**1.476.728**	**48,49**
Rinfuse solide			
Cereali		27.490	14,54
Carbone	27.526		-100,00
Minerali	14.355	190.982	442,56
Fertilizzanti	2.960	132.173	230,85
altre rifuse solide	148.650	269.042	46,37
Totali Rinfuse solide:	**193.491**	**619.686**	**33,85**
Totale merci alla rinfusa	**1.690.678**	**2.096.414**	**43,84**
Merci varie in colli di cui:			
Contenitori	41.182.705	43.647.170	14,97
ro-ro	363.939	306.329	273,74
Altro		957	100
Totale merci varie in colli	**41.546.644**	**43.954.456**	**15,53**
Tonnellaggio totale merci movimentate	**43.237.322**	**46.050.870**	**16,58**
N° navi	**2.865**	**2.088**	**-19,04**
N° passeggeri	**46.597**	**44.560**	**257,65**
di linea	17.156	18.192	52,15
crocieristi	29.441	26.368	5152,59
N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	**3.548.831**	**3.940.451**	**25,23**
pieni	2.875.240	3.092.839	11,76
vuoti	673.591	847.612	123,57
N° contenitori movimentati di cui:	**2.205.830**	**2.369.797**	**20,51**
pieni	1.808.689	1.890.020	11,17
vuoti	397.141	479.777	80,16

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Per una più efficiente gestione dei procedimenti amministrativi ed autorizzativi in ambito portuale, in data 30 settembre 2021 è stato approvato, con delibera del Comitato di gestione n. 2, il regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello unico amministrativo (Sua) dell'AdSP, ai sensi dell'art. 15-*bis* della legge n. 84 del 1994 e ss.mm.ii., nonché delle Linee Guida diramate dal Mims in data 19 luglio 2021.

Lo Sportello unico costituisce lo strumento mediante il quale l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio punta ad attuare l'unicità di conduzione e la semplificazione di tutte le procedure inerenti alle attività di propria competenza, assicurando la gestione del singolo procedimento presso i porti di competenza.

5.7 La Zona ad economia speciale nella Regione Calabria

Come anticipato nel quadro normativo introduttivo, con d.p.c.m. 11 maggio 2018, emanato ai sensi dell'art. 4, comma 5, del d.l. n. 91 del 2017, è stata istituita la Zona economica speciale nella Regione Calabria ("Zes Calabria") che trova la sua collocazione presso le aree retrostanti il porto di Gioia Tauro, ricomprendendo anche ambiti territorialmente non adiacenti ma comunque collegati da un nesso economico-funzionale.

Sebbene l'istituto in esame abbia successivamente subito modifiche (v. *infra*), si ritiene comunque utile sintetizzarne le linee direttrici fondamentali.

Segnatamente, per quanto attiene al funzionamento, l'art. 4, comma 6, ultimo capoverso del d.l. n. 91 del 2017 ha previsto che il Comitato di indirizzo della Zes sia presieduto dal Presidente dell'AdSP, che è chiamato a svolgere i compiti previsti dall'art. 8 del d.p.c.m. n. 12 del 2018 anche con riferimento ad aree Zes non ricomprese nella circoscrizione territoriale portuale e, quindi, non aventi natura giuridica di demanio marittimo.

L'art. 1, comma 316, della l. 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020) ha previsto che il Comitato di indirizzo in questione sia presieduto da un Commissario straordinario di Governo da nominarsi ai sensi dell'art. 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

Con decreto n. 21 del 7 marzo 2019, il Commissario straordinario ha istituito il Comitato di indirizzo della Zes nella Regione Calabria; tale organo, con decreto n. 1 del 28 marzo 2019, ha approvato il proprio regolamento di funzionamento e con decreto n. 2 del 2 luglio 2019 ha definito la nota informativa sulle procedure di accesso al credito di imposta da parte delle imprese che operano stabilmente all'interno della Zona stessa.

Con successivo decreto del Presidente della Repubblica dell'8 ottobre 2020, il Commissario straordinario del porto è stato nominato anche Presidente del Comitato di indirizzo per l'amministrazione dell'area Zes nella Regione Calabria.

Tra le disposizioni di vantaggio previste per le aree Zes, oltre all'accesso al credito di imposta dedicato, rientra soprattutto la riduzione degli oneri e dei termini dei procedimenti svolti dalle varie amministrazioni coinvolte (centrali, periferiche e territoriali)[29].

[29] L'art. 5, lett. a), del d.l. n. 91 del 2017 e ss.mm.ii. prevede infatti la riduzione di un terzo dei termini contenuti nei seguenti riferimenti normativi: artt. 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241, rispettivamente in tema di conclusione del procedimento e segnalazione certificata di inizio attività (Scia); d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (Via), valutazione ambientale strategica (Vas) e autorizzazione integrata ambientale (Aia); decreto del Presidente della Repubblica

In sede istruttoria, l'Autorità ha dichiarato che le speciali condizioni di cui beneficiano le imprese operanti nelle Zes, sono state ridefinite dal d.l. 31 maggio 2021, n. 77 convertito con modificazioni dalla l. 29 luglio 2021, n. 108 e ss.mm.ii.; esse consistono sia in procedure semplificate e regimi procedimentali speciali, sia in misure di agevolazione fiscale.

In particolare, le modifiche apportate alla disciplina in esame dal d.l. n. 77 del 2021 conferiscono nuovi e più incisivi poteri all'Agenzia per la coesione territoriale, per il coordinamento ed il supporto ai Commissari straordinari; estendono l'applicazione del silenzio-assenso a tutti gli Enti nazionali o territoriali; operano una riduzione alla metà dei termini procedimentali estesa al silenzio-assenso (cfr. art. 17-*bis* l. n. 241 del 1990).

Viene altresì introdotto un nuovo procedimento di autorizzazione unica, rilasciata dal Commissario straordinario e comprensiva di tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta comunque denominati.

Con riguardo alla situazione della Zes Calabria, si evidenzia che con d.p.c.m. del 28 gennaio 2022 era stato dapprima individuato e nominato il Commissario straordinario del Governo, con il compito di presiedere il relativo Comitato di indirizzo e che, a seguito delle sue dimissioni, è subentrato il nuovo Commissario straordinario del Governo della Zes Calabria (d.p.c.m. del 1° agosto 2022).

La Zes Calabria vede la presenza di due livelli di governo, che operano in modo interdipendente secondo le disposizioni di legge e gli indirizzi del relativo Piano strategico.

Il primo livello è formato dal Commissario straordinario del Governo e dal Comitato d'indirizzo, quale "soggetto per l'amministrazione dell'area Zes" che si avvale del Segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali.

Da un lato, il Commissario può assumere funzioni di stazione appaltante e operare con poteri straordinari in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, limitatamente a una realizzazione più efficace e tempestiva degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (cfr. art. 4, c. 7- *quinquies*, d.l. n. 91 del 2017).

---

13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (Aua); Codice dei beni culturali, di cui al d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42; decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica; Testo unico dell'edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380; nonché la già citata l. n. 84 del 1994, in materia di concessioni demaniali portuali. In forza della successiva lett. a-*bis*) dell'art. 5 d.l. n. 91 del 2017, eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta la cui adozione richiede l'acquisizione di ulteriori atti di assenso da parte di più amministrazioni siano adottati tramite conferenza semplificata (art. 14-*bis* l. n. 241 del 1990) con termini dimezzati.

Dall'altro, l'Agenzia per la coesione territoriale supporta l'attività dei Commissari e garantisce, sulla base degli orientamenti della Cabina di regia sulle Zes, il coordinamento della loro azione nonché della pianificazione nazionale degli interventi nelle Zone stesse. L'Agenzia fornisce inoltre supporto ai singoli Commissari mediante personale tecnico e amministrativo, dotato di idonee competenze, al fine di garantire efficacia e operatività dell'azione commissariale (art. 4, c. 7-*quater*, d.l. n. 91 del 2017).

Il secondo livello, ai sensi del Piano di Sviluppo Strategico Zes Calabria, approvato con d.p.c.m. n. 12 del 2018, prevede che il modello di *governance* si integri con i seguenti organismi regionali:

- Cabina per lo sviluppo strategico della Zes,
- Tavolo di consultazione permanente;
- Struttura di *governance* regionale (denominata Struttura amministrativa regionale per la Zes) inserita nell'ambito del Dipartimento regionale di programmazione unitaria, mediante la creazione di uno specifico "Settore Coordinamento Zes" supportato da una struttura tecnica denominata "Ufficio Zes", Surap - Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive.

In considerazione della necessità di disciplinare i compiti e le finalità di amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo, compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di giurisdizione dell'AdSP MTMI, nei confronti delle nuove imprese e di quelle già esistenti che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella Zona stessa, nonché nella realizzazione di opere pubbliche, è stato sottoscritto in data 2 febbraio 2023 un protocollo d'intesa tra l'AdSP e il Commissario governativo della Zes Calabria, mediante il quale le parti si impegnano, ai sensi degli artt. 4 e ss. d.l. n. 91 del 2017 e ss.mm.ii., ad individuare semplificazioni operative e procedurali per gli operatori e per le imprese nonché a disciplinare le procedure e le relazioni reciproche.

L'AdSP e il Commissario si sono impegnati anche ad intraprendere iniziative di *marketing* e promozione per garantire l'attrazione, l'insediamento e la piena operatività delle attività produttive della Zes Calabria nell'ambito delle aree portuali, nonché a tenere un costante e tempestivo scambio di informazioni in merito alle procedure avviate o da avviare. Per l'espletamento delle attività relative ai fondi del PNRR di interesse comune, le parti si sono riservate la facoltà di istituire a tale scopo un Tavolo tecnico di coordinamento.

Agli oneri di funzionamento del Comitato di indirizzo si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il supporto all'attività del Comitato di indirizzo della Zes Calabria è garantito dal Segretario generale dell'AdSP.

Si rammenta, infine, che l'art. 9 del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124 (convertito con modificazioni dalla l. 13 novembre 2023, n. 162) ha previsto l'istituzione della Zona economica speciale per il Mezzogiorno - Zes unica comprendente i territori delle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna (a far data dal 1° gennaio 2024) estesi a Marche ed Umbria, da ultimo, con la legge 18 novembre 2025, n. 171 (art. 1), per complessive dieci regioni.

In sede istruttoria l'AdSP ha dichiarato che ai sensi dell'art. 10, comma 2, del d.l. n. 124 cit., è stata istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 7, comma 4, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303, alle dirette dipendenze del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, una Struttura di missione denominata "Struttura di missione Zes", la quale cura le seguenti attività:

a) assicura, sulla base degli orientamenti della Cabina di regia Zes, supporto all'Autorità politica delegata in materia di Zes per l'esercizio delle funzioni di indirizzo e coordinamento dell'azione strategica del Governo relativamente all'attuazione del Piano strategico della Zes unica;
b) coordina la segreteria tecnica della Cabina di regia Zes;
c) svolge compiti di coordinamento e attuazione delle attività previste nel Piano strategico della Zes unica;
d) svolge compiti di monitoraggio, con cadenza almeno semestrale e sulla base degli indicatori di avanzamento fisico, finanziario e procedurale definiti dalla Cabina di regia Zes, degli interventi e degli incentivi concessi nella Zes unica, anche al fine di verificare l'andamento delle attività, l'efficacia delle misure di incentivazione concesse e il raggiungimento dei risultati attesi come indicati nel Piano strategico della Zes unica;
e) sovraintende allo svolgimento dell'attività istruttoria relativa alla formulazione delle proposte di aggiornamento ovvero di modifica del Piano strategico della Zes unica;

f) definisce, in raccordo con le amministrazioni competenti, le attività necessarie a promuovere l'attrattività della Zes unica per le imprese e garantire la disponibilità e l'accessibilità al pubblico delle informazioni rilevanti;
g) definisce, in raccordo con le amministrazioni competenti, le attività necessarie a prevenire tentativi di infiltrazione da parte della criminalità organizzata;
h) cura l'istruttoria e svolge le funzioni di amministrazione procedente ai fini del rilascio dell'autorizzazione unica di cui all'articolo 15, fatto salvo quanto previsto dai commi 6 e 7 del medesimo articolo 15;
i) assicura lo svolgimento delle attività di comunicazione istituzionale e di pubblicità della Zes unica, mediante il portale *web* della Zes unica di cui all'articolo 12, anche avvalendosi delle altre strutture della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Ai sensi del successivo art. 22, comma 1, lett. a), la norma istitutiva delle Zes regionali è abrogata dalla data di entrata in vigore del d.l. n. 124 del 2023.

6. RISULTATI DELLA GESTIONE

Il rendiconto generale dell'esercizio 2022 è stato redatto in conformità al regolamento di amministrazione e contabilità, adottato con delibera del Comitato portuale del 28 settembre 2007 ed approvato dal Ministero vigilante in data 15 gennaio 2008. Ai sensi dell'art. 36 del regolamento stesso, il rendiconto è costituito dal conto del bilancio, dal conto economico, dallo stato patrimoniale e dalla nota integrativa, e vi sono allegati la situazione amministrativa, la relazione sulla gestione e la relazione del Collegio dei revisori.

Il rendiconto stesso è stato approvato con deliberazione n. 39 del 28 aprile 2023. Il Collegio dei revisori dei conti ha espresso parere favorevole con verbale n. 2 del 18 aprile 2023.

I rendiconti 2023 e 2024 sono stati approvati, rispettivamente, con deliberazioni del Comitato di gestione n. 55 del 30 aprile 2024 e n. 78 del 30 aprile 2025.

Per tutti gli anni in esame (2022, 2023 e 2024) il Collegio dei revisori dei conti ha verificato il rispetto dell'applicazione dei limiti di spesa da parte dell'Ente secondo le direttive del Ministero vigilante e del Mef, nonché l'avvenuto riversamento delle somme all'entrata del bilancio dello Stato per un valore di euro 269.779[30] (nel rispetto delle disposizioni vigenti nonché delle circolari Mef n. 9 del 2020, n. 11 del 2021 e n. 15 del 7 aprile 2023).

Per quanto attiene a tali norme di contenimento della spesa pubblica ed ai conseguenti obblighi di riversamento, infatti, con la legge di bilancio 2020[31] sono state introdotte talune norme di razionalizzazione, concernenti specifiche tipologie di spesa: segnatamente, con riguardo al contenimento della spesa per consumi intermedi di soggetti quali le AdSP, è stata prevista una misura unica di contribuzione agli obiettivi di finanza pubblica, che lascia libera la capacità gestionale e l'autonomia organizzativa degli Enti.

Si è voluto così introdurre un meccanismo virtuoso che fissa un tetto unico sulla macrocategoria "spesa per acquisto di beni e servizi", all'interno della quale ogni Ente può stabilire come ripartire le risorse fra le singole voci di spesa, in ossequio al principio di autonomia organizzativa e gestionale. È stato pertanto previsto un unico versamento al

[30] Il Collegio ha attestato che nel corso del 2023, con due mandati di pagamento, sono stati eseguiti dall'Autorità due versamenti integrativi al bilancio dello Stato relativi all'annualità 2022, a seguito dell'invito formalizzato dal Mef in sede di approvazione del bilancio di previsione 2023, giusta nota Mit prot. n. 511 del 9 gennaio 2023 (approvazione bilancio di previsione 2023).

[31] Cfr. legge 27 dicembre 2019, n. 160, art. 1, commi da 590 a 602.

bilancio dello Stato pari a quanto dovuto nell'esercizio 2018, aumentato del 10 per cento (comma 594).

Si segnala inoltre che le previgenti misure di contenimento delle spese correnti per il settore informatico[32] sono state superate alla luce del decreto-legge n. 77 del 2021[33].

L'approvazione del rendiconto generale per l'esercizio 2022 è stata comunicata dal Mit con nota prot. n. 19248 del 22 giugno 2023; l'approvazione ministeriale del rendiconto 2023 è avvenuta con nota prot. n. 20147 del 9 luglio 2024, mentre quella del rendiconto 2024 è occorsa con nota prot. n. 9948 del 12 settembre 2025.

Con d.m. 29 maggio 2018 sono state adottate disposizioni tecniche per la codificazione e stabilite le modalità e i tempi per l'attuazione del Siope e pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'Autorità in esame è tenuta a regolarizzare gli incassi e i pagamenti effettuati nell'esercizio precedente e l'annullamento o la rettifica di titoli emessi fino alla medesima data solo con le modalità previste dalle regole tecniche e *standard* per l'emissione dei documenti informatici relativi alla gestione dei servizi di tesoreria e di cassa degli enti del comparto pubblico attraverso il Sistema "Siope+".

Ai sensi dell'art. 6 della l. n. 84 del 1994 "la gestione contabile e finanziaria […] è disciplinata da un regolamento proposto dal presidente dell'autorità di sistema portuale […] si applicano altresì le disposizioni attuative dell'art. 2 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 in materia di armonizzazione dei sistemi contabili di cui al decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91". Il rendiconto gestionale dell'Ente si conforma, altresì, alle voci del piano dei conti integrato previste dal d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132, che si adeguano alle disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e si correlano, a decorrere dal 1° gennaio 2019, al sistema di codifiche gestionali Siope di cui all'art. 14, c. 6, della l. n. 196 del 31 dicembre 2009, preordinato al monitoraggio delle riscossioni e dei pagamenti pubblici in corrispondenza con il Sistema europeo dei conti nazionali. Gli elaborati contabili sono composti dal conto di bilancio (distinto in rendiconto finanziario decisionale e gestionale), dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa. Al rendiconto si accompagna la situazione amministrativa, la relazione sulla gestione, la relazione del Collegio dei revisori dei conti e

[32] Cfr. art. 1, comma 610 e ss., l. n. 160 del 2019 cit.

[33] L'art. 53, comma 6, lettera b), del d.l. n. 77 del 2021 (convertito con modificazioni dalla legge n. 108 del 2021) ha infatti previsto l'abrogazione dell'articolo 1, commi 610, 611, 612 e 613, l. n. 160 del 2019.

l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti (d.p.c.m. 22 settembre 2014).

6.1 Dati significativi della gestione

Prima di procedere all'analisi delle situazioni finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, si ritiene opportuno esporre, nel prospetto seguente, i saldi contabili più significativi posti a raffronto con quelli dei precedenti esercizi.

Tabella 25 - Risultati della gestione

Descrizione	2021	2022	Var. % '22/21
Avanzo finanziario di competenza	1.416.371	77.633	-94,52
Saldo di parte corrente	9.483.450	9.002.142	-5,08
Saldo di parte capitale	-8.067.079	-8.924.509	-10,63
Avanzo di amministrazione	133.674.264	136.693.637	2,26
Avanzo economico	5.669.560	10.443.217	84,20
Patrimonio netto	134.082.870	144.526.086	7,79
Consistenza di cassa al 31 dicembre	155.695.966	169.215.813	8,68
Descrizione	**2023**	**2024**	**Var. % '24/21**
Avanzo finanziario di competenza	-10.858.611	-7.029.353	-596,29
Saldo di parte corrente	15.280.905	2.655.996	-71,99
Saldo di parte capitale	-26.139.516	-9.685.349	20,06
Avanzo di amministrazione	127.139.950	121.843.401	-8,85
Avanzo economico	14.436.924	1.471.975	-74,04
Patrimonio netto	157.675.386	159.147.361	18,69
Consistenza di cassa al 31 dicembre	177.024.530	163.545.125	5,04

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Nel **2022** si registra un peggioramento dell'avanzo finanziario di competenza (-94,52 per cento rispetto al 2021), del saldo di parte corrente (-5,08 per cento), del saldo di parte capitale (-10,63 per cento); migliorano l'avanzo economico (+84,20 per cento), il patrimonio netto e la consistenza di cassa al 31 dicembre. L'avanzo finanziario nella competenza dell'esercizio è pari a euro 77.633, con un risultato per il corrente di 9 mln rettificato da un saldo negativo di parte capitale di circa 8,9 mln.

Sempre con riferimento all'avanzo finanziario nella competenza, la tendenza negativa prosegue anche per il **2023** (-10,9 mln) e subisce un lieve contenimento nel **2024** (-7 mln).

L'avanzo di amministrazione rimane pressoché inalterato a 136,7 mln nel biennio 2021-2022: nel **2022** la relativa quota vincolata è di 90,78 milioni, per 1,77 milioni destinata al fondo per il trattamento di fine rapporto, per 16,15 milioni al fondo per rischi ed oneri e contenzioso e per 72,86 milioni finalizzati alla realizzazione di opere e lavori secondo le previsioni del Pot. Al

netto di quanto precede, rientra nella disponibilità gestionale dell'Ente la parte residua pari a 45,9 milioni.

Nel **2023** l'avanzo di amministrazione risulta vincolato per euro 1.848.478,52 al Tfr, euro 17.230.126,58 al fondo rischi e oneri per contenziosi ed euro 72.576.486,59 quali somme destinate alla realizzazione di opere infrastrutturali.

Nel **2024** l'avanzo di amministrazione risulta vincolato per euro 1.969.678,89 al Tfr, euro 18.045.394,55 al fondo rischi e oneri per contenziosi ed euro 72.576.486,59 quali somme destinate alla realizzazione di opere infrastrutturali.

Alla chiusura dell'esercizio dell'anno **2022** l'avanzo economico è positivo per 10,4 milioni, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente dell'84,20 per cento; il patrimonio netto si attesta a 144,5 milioni con un aumento del 7,79 per cento. La consistenza di cassa è in aumento rispetto al precedente esercizio ed ammonta a oltre 169,21 mln (155,69 milioni nel 2021).

Alla chiusura dell'esercizio dell'anno **2023**, l'avanzo economico è pari a 14,4 milioni, mentre il patrimonio netto si attesta a 157,7 milioni, e la consistenza di cassa ammonta a 177 milioni.

Alla chiusura dell'esercizio dell'anno **2024**, invece, l'avanzo economico è pari a 1,5 milioni (in calo del 74,04 per cento rispetto al 2021), mentre il patrimonio netto si incrementa raggiungendo 159,1 milioni (+18,69 per cento rispetto al 2021), e la consistenza di cassa ammonta a 163,5 mln (comunque superiore del 5,04 per cento rispetto al 2021).

In relazione alla massa di residui attivi, così come espresso nelle precedenti relazioni e nel parere dei revisori, si ribadisce l'invito all'Ente volto ad implementare le attività di verifica.

6.2 Entrate accertate e spese impegnate. Dati aggregati

La gestione finanziaria **2022** si conclude con un avanzo di competenza di euro 77.633, in diminuzione rispetto all'esercizio 2021, a causa dell'aumento delle uscite in conto capitale (da 11,7 mln a 55,8 mln). La gestione finanziaria **2023** si è conclusa con un disavanzo di competenza di 10,8 mln e la gestione finanziaria **2024** con un disavanzo di competenza di 7 mln.

La seguente tabella indica i dati aggregati risultanti dai rendiconti finanziari dal 2021 al 2024.

Tabella 26 - Rendiconto finanziario - dati aggregati

	2021	2022	Var. % '22/21
Entrate			
Correnti	17.953.663	19.245.882	7,20
In conto capitale	3.696.249	46.932.163	1169,72
Partite di giro	2.294.344	1.913.013	-16,62
Totale entrate	**23.944.257**	**68.091.058**	**184,37**
Spese			
Correnti	8.470.214	10.243.740	20,94
In conto capitale	11.763.328	55.856.672	374,84
Partite di giro	2.294.344	1.913.013	-16,62
Totale spese	**22.527.887**	**68.013.425**	**201,91**
Avanzo/Disavanzo di competenza	**1.416.371**	**77.633**	**-94,52**
	2023	**2024**	**Var. % '24/21**
Entrate			
Correnti	26.183.642	21.071.310	17,36
In conto capitale	35.329.117	53.164.189	1338,33
Partite di giro	2.156.725	2.400.993	4,65
Totale entrate	**63.669.483**	**76.636.492**	**220,06**
Spese			
Correnti	10.902.736	18.415.314	117,41
In conto capitale	61.468.633	62.849.538	434,28
Partite di giro	2.156.725	2.400.993	4,65
Totale spese	**74.528.094**	**83.665.845**	**271,39**
Avanzo/Disavanzo di competenza	**-10.858.611**	**-7.029.353**	**-596,29**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il quadro contabile viene approfondito nei termini che seguono.

6.3 Entrate

Le tabelle che seguono riportano i dati relativi alle entrate 2021-2024.

Tabella 27 - Rendiconto finanziario - Entrate

Titolo	2021	2022	Var. % '22/21
Titolo I - Entrate correnti – accertamenti			
Entrate proprie			
Entrate proprie	14.069.700	15.201.797	8,05
Totale	**14.069.700**	**15.201.797**	**8,05**
Entrate da trasferimenti			
Trasferimenti da Stato	0	0	0
Totale	**0**	**0**	**0**
Altre entrate			
Vendita di beni e servizi	260.704	268.047	2,82
Redditi e proventi patrimoniali	2.922.661	3.520.574	20,46
Poste correttive e compensative uscite correnti	700.598	252.456	-63,97
Entrate non classificabili in altre voci	0,26	3.009	1157111,54
Totale	**3.883.963**	**4.044.085**	**4,12**
Totale entrate correnti	**17.953.663**	**19.245.882**	**7,20**
Titolo II - Entrate in conto capitale			
Trasferimenti dallo Stato	1.126.249	29.984.548	2562,34
Trasferimenti dalla Regione	2.570.000	16.947.615	559,44
Trasferimenti da altri Enti	0	0	0
Totale	**3.696.249**	**46.932.163**	**1169,72**
Accensione di prestiti			
Totale entrate in conto capitale	**3.696.249**	**46.932.163**	**1169,72**
Totale titoli I – II	**21.649.913**	**66.178.045**	**205,67**
Titolo III - Partite di giro	**2.294.344**	**1.913.013**	**-16,62**
Totale generale Entrate	**23.944.257**	**68.091.058**	**184,37**

Alcuni dati sono oggetto di arrotondamento.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Titolo	2023	2024	Var. % '24/21
Titolo I - Entrate correnti – accertamenti			
Entrate proprie			
Entrate proprie	21.100.495	16.031.234	13,94
Totale	**21.100.495**	**16.031.234**	**13,94**
Entrate da trasferimenti			
Trasferimenti da Stato	0	0	0
Totale	**0**	**0**	**0**
Altre entrate			
Vendita di beni e servizi	576.952	393.189	50,82
Redditi e proventi patrimoniali	4.309.813	4.519.469	54,64
Poste correttive e compensative uscite correnti	182.082	127.387	-81,82
Entrate non classificabili in altre voci	14.299	31	11915,38
Totale	**5.083.147**	**5.040.076**	**29,77**
Totale entrate correnti	**26.183.642**	**21.071.310**	**17,36**
Titolo II - Entrate in conto capitale			
Trasferimenti dallo Stato	35.329.117	53.164.189	4.620,46
Trasferimenti dalla Regione	0	0	-100
Trasferimenti da altri Enti	0	0	0
Totale	**35.329.117**	**53.164.189**	**1.338,33**
Accensione di prestiti			
Totale entrate in conto capitale	**35.329.117**	**53.164.189**	**1338,33**
Totale titoli I – II	**61.512.759**	**74.235.499**	**242,89**
Titolo III - Partite di giro	**2.156.725**	**2.400.993**	**4,65**
Totale generale Entrate	**63.669.483**	**76.636.492**	**220,06**

Alcuni dati sono oggetto di arrotondamento.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il totale generale delle entrate nel 2024 risulta in aumento del 220,06 per cento sul 2021.

L'Ente ha evidenziato che gli accertamenti di parte corrente (17,9 milioni nel 2021) ammontano a 19,2 milioni nel 2022, a 26,18 milioni nel 2023 e a 21,07 milioni nel 2024.

A fronte di ciò, l'andamento delle riscossioni è il seguente: per il 2022, 18,88 milioni (98,11 per cento); per il 2023, 25,96 milioni (99,16 per cento); per il 2024, 20,56 milioni.

Si rammenta che nel 2021 la voce era pari a 17,6 milioni.

In relazione ad impegni pari a 10,24 milioni (10,9 milioni nel 2023 e 18,4 milioni nel 2024), inoltre, risultano pagamenti per 5,91 milioni (7,12 milioni nel 2023 e 15,04 milioni nel 2024) pari al 57,71 per cento (65,36 per cento nel 2023 ed 81,69 per cento nel 2024).

Le entrate proprie, in particolare, sono composte dai proventi di autorizzazione per operazioni portuali di cui all'art. 16 della l. n. 84 del 1994, dai proventi di autorizzazione di cui all'art. 68 del Codice della navigazione, dalla tassa portuale e dalle tasse di ancoraggio regolate dall'art. 1, c. 982, della l. 27 dicembre 2006, n. 296 (l. finanziaria 2007): quest'ultima stabilisce l'attribuzione, a ciascuna autorità portuale, del gettito della tassa erariale e del gettito delle tasse di ancoraggio a causa della cessazione dell'erogazione dei contributi da parte dello Stato.

Le entrate proprie ammontano ad euro 15.201.797 nel 2022, e passano ad euro 21.100.495 nel 2023 e ad euro 16.031.234 nel 2024.

Giova segnalare che tale voce include: le tasse di ancoraggio, per un importo di euro 13.941.220,03 (euro 19.327.718,61 nel 2023 e 14.272.391,13 nel 2024); le tasse sulle merci imbarcate e sbarcate con un importo di euro 1.069.574,09 (euro 1.461.212 nel 2023 ed euro 1.471.910,96 nel 2024); i proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'art. 16 legge n. 84 del 1994 per un importo di euro 153.942,70 (euro 210.823,87 nel 2023 ed euro 225.651,70 nel 2024); ed infine i proventi di autorizzazioni per attività svolte nel porto di cui all'art. 68 del Codice della navigazione con un importo di euro 37.060 (euro 100.740 nel 2023 ed euro 61.280 nel 2024).

Tali entrate proprie fanno registrare un aumento nel 2024 del 13,94 per cento sul 2021 dovuto prevalentemente all'aumento del gettito delle tasse di ancoraggio che passano da 13,2 mln a 14,3 mln e all'aumento del gettito delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate che passano da euro 740 mila del 2021 a oltre 1,47 mln nel 2024.

L'Ente ha riferito che al fine di mantenere la concorrenzialità del porto ha disposto la riduzione delle tasse d'ancoraggio anche per l'esercizio 2022, con ordinanza n. 38 del 30 novembre 2022, bilanciando le minori entrate con la riduzione delle spese correnti senza incidere sul risultato finanziario di parte corrente.

Le entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi per euro 393 mila registrati nel 2024 sono risultate in aumento rispetto al 2021 (euro 261 mila); i redditi ed i proventi patrimoniali principalmente costituiti da canoni di concessioni delle aree demaniali e delle banchine sono pari a 4,5 mln nel 2024 (4,3 mln nel 2023 e 3,5 mln nel 2022). Le poste correttive e compensative di uscite correnti concernenti il concorso da parte dello Stato e di altri enti per spese di servizi di manutenzione, illuminazione, pulizia ordinaria, passano da euro 700 mila nel 2021 ad euro 127 mila nel 2024 (euro 182 mila nel 2023 ed euro 252 mila nel 2022).

Le entrate in conto capitale risultano in notevole aumento passando dai 3,7 milioni del 2021 ai 53,2 milioni nel 2024 (35,3 mln nel 2023 e 46,9 mln nel 2022), e sono costituite per gli esercizi 2023 e 2024 soltanto da trasferimenti da Stato (per 29,98 milioni nel 2022) e per il solo 2022 da trasferimenti dalla Regione per 16,95 milioni.

Le partite di giro fanno registrare nel 2024 un incremento del 4,65 per cento rispetto al 2021.

6.4 Spese

La tabella che segue riporta i dati relativi alle spese tratte dai rendiconti finanziari 2021-2024.

Tabella 28 - Rendiconto finanziario - Spese

TITOLO I - Uscite correnti	2021	2022	Var. % '22/21
Funzionamento			
Oneri per gli organi dell'Ente	347.020	317.647	-8,46
Oneri per il personale in servizio	2.672.104	2.996.802	12,15
Uscite per acquisto beni di consumo	415.482	497.358	19,71
Totale	**3.434.606**	**3.811.807**	**10,98**
Interventi diversi			
Uscite per prestazioni istituzionali	2.177.911	3.735.922	71,54
Trasferimenti passivi	603.522	162.162	-73,13
Poste corrett. compens. entrate correnti	1.638.172	1.108.950	-32,31
Totale	**4.419.606**	**5.007.034**	**13,29**
Oneri comuni			
Oneri finanziari	7.320	7.370	0,68
Oneri tributari	195.766	652.710	233,41
Spese non classificabili in altre voci	410.050	761.719	85,76
Totale	**613.136**	**1.421.799**	**131,89**
Trattamenti di quiescenza, integrativi e sostitutivi			
Oneri per il personale in quiescenza	2.866	3.100	8,16
Totale	**2.866**	**3.100**	**8,16**
Totale uscite correnti	**8.470.214**	**10.243.740**	**20,94**
TITOLO II – Uscite in conto capitale			
Investimenti			
Acquisizione beni uso durevole-opere immobiliari-approfondimento fondali	11.663.849	55.832.163	378,68
Acquisizioni di immobilizzazioni tecniche	99.479	24.509	-75,36
Indennità anzianità-similari personale cessato da servizio	0	0	0,00
Totale	**11.763.328**	**55.856.672**	**374,84**
Totale uscite in conto capitale	**11.763.328**	**55.856.672**	**374,84**
Totale titoli I – II	**20.233.542**	**66.100.412**	**226,69**
Totale tit. III - Partite di giro	**2.294.344**	**1.913.013**	**-16,62**
Totale generale Uscite	**22.527.887**	**68.013.425**	**201,91**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

TITOLO I - Uscite correnti	2023	2024	Var. % '24/21
Funzionamento			
Oneri per gli organi dell'Ente	330.961	330.687	-4,71
Oneri per il personale in servizio	3.355.253	4.609.360	72,50
Uscite per acquisto beni di consumo	811.829	733.379	76,51
Totale	**4.498.043**	**5.673.425**	**65,18**
Interventi diversi			
Uscite per prestazioni istituzionali	2.813.058	2.646.982	21,54
Trasferimenti passivi	160.095	149.415	-75,24
Poste corrett. compens. entrate correnti	1.592.480	1.170.207	-28,57
Totale	**4.565.634**	**3.966.605**	**-10,25**
Oneri comuni			
Oneri finanziari	9.200	7.370	0,68
Oneri tributari	970.000	994.914	408,22
Spese non classificabili in altre voci	856.670	7.763.000	1793,18
Totale	**1.835.870**	**8.765.285**	**1329,58**
Trattamenti di quiescenza, integrativi e sostitutivi			
Oneri per il personale in quiescenza	3.189	10.000	248,92
Totale	**3.189**	**10.000**	**248,92**
Totale uscite correnti	**10.902.736**	**18.415.314**	**117,41**

TITOLO II – Uscite in conto capitale			
Investimenti			
Acquisizione beni uso durevole opere immobiliari ed investimenti	61.307.499	62.671.733	437,32
Acquisizioni di immobilizzazioni tecniche	108.176	33.326	-66,50
Indennità anzianità-similari personale cessato da servizio	52.958	144.479	100
Totale	**61.468.633**	**62.849.538**	**434,28**
Totale uscite in conto capitale	**61.468.633**	**62.849.538**	**434,28**
Totale titoli I – II	**72.371.369**	**81.264.852**	**301,63**
Totale tit. III - Partite di giro	**2.156.725**	**2.400.993**	**4,65**
Totale generale Uscite	**74.528.094**	**83.665.845**	**271,39**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Nel 2024 il totale delle spese, comprese le partite di giro, fa registrare un forte incremento da 22,52 mln nel 2021 a 83,66 mln nel 2024 (74,5 mln nel 2023). In particolare, le spese correnti nel 2024 aumentano del 117,41 per cento sul 2021, mentre quelle in conto capitale passano, in maniera significativa, da 11,76 mln a 62,85 mln (61,46 mln nel 2023).

Le spese per gli organi dell'Ente diminuiscono nel 2024 del 4,71 per cento sul 2021 mentre gli "oneri per il personale in attività di servizio" registrano un incremento del 72,50 per cento rispetto al 2021.

6.5 Situazione amministrativa e andamento dei residui

L'avanzo di amministrazione passa da euro 133.674.264 a euro 121.843.401 nel 2024, in diminuzione dell'8,9 per cento sul 2021, per effetto del disavanzo finanziario di competenza pari ad euro 7.029.353 e dalla variazione positiva dei residui derivante dallo stralcio degli stessi (euro 1.732.804), come attesta il verbale del Collegio dei revisori n. 5 del 2025.

Il totale delle riscossioni nel 2024 presenta un incremento del 4,4 per cento rispetto al 2021 mentre i pagamenti aumentano del 5 per cento.

Una parte dell'avanzo di amministrazione, pari ad euro 1.760.724 risulta vincolato al fondo per il trattamento di fine rapporto di lavoro dipendente (euro 1.898.478,52 nel 2023 ed euro 1.969.678,89 nel 2024) che è iscritto nelle passività dello stato patrimoniale, per un importo di euro 16.153.935 al fondo per rischi ed oneri per contenziosi in essere (euro 17.230.126,58 nel 2023 ed euro 18.045.394,55 nel 2024) e per euro 72.864.111 quali somme destinate alla realizzazione di opere infrastrutturali (euro 72.576.486,59 nel 2023 e nel 2024).

Pertanto, l'avanzo di amministrazione 2022, pari ad euro 136.693.637,44 (euro 127.139.950 nel 2023 ed euro 121.843.401 nel 2024), risulta vincolato per euro 90.778.770,82 (euro 91.705.091,69 nel 2023 ed euro 92.591.560,03 nel 2024), mentre la parte disponibile è pari ad euro 45.914.866,62 (euro 35.434.858,71 nel 2023 ed euro 29.251.841,29 nel 2024).

Tabella 29 - Situazione amministrativa

	2021	2022	Δ '22/21	Var. % '22/21
Consistenza di cassa all'1.1	**151.155.424**	**155.695.966**	**4.540.542**	**3,00**
Riscossioni				
- in conto competenza	20.343.776	23.364.559	3.020.783	14,85
- in conto residui	5.842.364	12.974.490	7.132.126	122,08
totale	**26.186.140**	**36.339.049**	**10.152.909**	**38,77**
Pagamenti				
- in conto competenza	6.821.710	8.884.821	2.063.111	30,24
- in conto residui	14.823.888	13.934.381	-889.507	-6,00
totale	**21.645.598**	**22.819.202**	**1.173.604**	**5,42**
Consistenza di cassa al 31.12	**155.695.966**	**169.215.813**	**13.519.847**	**8,68**
Residui attivi				
- degli esercizi precedenti	84.446.006	74.987.219	-9.458.787	-11,20
- dell'esercizio	3.600.482	44.726.500	41.126.018	1142,24
totale	**88.046.488**	**119.713.719**	**31.667.231**	**35,97**
Residui passivi				
- degli esercizi precedenti	94.362.013	93.107.291	-1.254.722	-1,33
- dell'esercizio	15.706.177	59.128.604	43.422.427	276,47
totale	**110.068.190**	**152.235.894***	**42.167.704**	**38,31**
Avanzo d'amministrazione	**133.674.264**	**136.693.637**	**3.019.373**	**2,26**

* Dato oggetto di arrotondamento.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

	2023	2024	Δ '24/21	Var. % '24/21
Consistenza di cassa all'1.1	**169.215.813**	**177.024.530**	**25.869.106**	**17,1**
Riscossioni				
- in conto competenza	29.534.195	23.226.717	2.882.941	14,2
- in conto residui	9.365.472	4.102.120	-1.740.244	-29,8
totale	**38.899.667**	**27.328.837**	**1.142.697**	**4,4**
Pagamenti				
- in conto competenza	13.690.380	17.869.223	11.047.513	161,9
- in conto residui	17.400.569	22.939.019	8.115.131	54,7
totale	**31.090.950**	**40.808.242**	**19.162.644**	**88,5**
Consistenza di cassa al 31.12	**177.024.530**	**163.545.125**	**7.849.159**	**5,0**
Residui attivi				
- degli esercizi precedenti	97.872.224	118.902.568	34.456.562	40,8
- dell'esercizio	34.135.288	53.409.775	49.809.293	1.383,4
totale	**132.007.512**	**172.312.343**	**84.265.855**	**95,7**
Residui passivi				
- degli esercizi precedenti	121.054.379	148.217.444	53.855.431	57,1
- dell'esercizio	60.837.713	65.796.622	50.090.445	318,9
totale	**181.892.092**	**214.014.066**	**103.945.876**	**94,4**
Avanzo d'amministrazione	**127.139.950**	**121.843.401**	**-11.830.863**	**-8,9**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

La consistenza di cassa, giacente in depositi bancari, a fine 2024 permane elevata (163,5 mln, nel 2023 è pari a 177 mln) in aumento del 5 per cento rispetto al 2021.

Si osserva che la ragguardevole consistenza di tali giacenze liquide appare in sé un grave elemento di criticità in punto di sana gestione finanziaria, sintomatico delle difficoltà che l'Ente incontra nell'efficace utilizzo delle risorse a disposizione e nella realizzazione degli investimenti programmati.

La gestione in conto residui, a fine esercizio 2024, evidenzia un aumento dei residui attivi (+95,7 per cento sul 2021) e dei residui passivi (+94,4 per cento sul 2021), dovuto principalmente all'incremento dei residui di esercizio che aumentano di 84,26 mln (quelli attivi) e di 50,1 mln (quelli passivi). Anche i residui attivi e passivi degli esercizi precedenti registrano un incremento, rispettivamente, del 40,8 e del 57,1 per cento sul 2021.

Considerato che, in un sistema normativo che non ha recepito in modo espresso il principio della competenza finanziaria rinforzata proprio della contabilità armonizzata, le risorse di parte capitale sono ancora gestite prevalentemente quali residui riaccertati, l'esemplare consistenza dei residui – sia attivi sia passivi – relativi agli anni precedenti appare anch'essa sintomatica della illustrata criticità nella programmazione e nella realizzazione delle opere e dei lavori portuali.

In effetti, nel verbale n. 2 del 18 aprile 2023 il Collegio dei revisori dei conti ha evidenziato che il cospicuo accumulo dei residui attivi è costituito da risorse assegnate e non ancora erogate dal Dicastero dei trasporti e dalla Regione Calabria per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali. La circostanza viene altresì corroborata dai rilievi contenuti nel verbale n. 5 del 28 aprile 2025 del Collegio dei revisori sul riaccertamento dei residui degli anni precedenti al 2024.

Dal lato dei residui passivi, il notevole accumulo è dovuto alla forte incidenza determinata dagli impegni in conto capitale per le opere di grande infrastrutturazione: anche qui, a conferma di tale osservazione, depone il contenuto del verbale n. 5 del 28 aprile 2025 del Collegio dei revisori sul riaccertamento dei residui degli anni precedenti al 2024.

La Sezione, pertanto, rinnova l'invito a voler porre in essere le attività necessarie ad avviare o completare, sulla base delle risorse disponibili, le opere già programmate al fine di assicurare l'efficienza, la funzionalità e la sicurezza dell'area portuale.

Conseguentemente, si invita l'Ente ad un rigoroso rispetto delle regole gius-contabilistiche in tema di accertamenti di entrate e di impegni di spesa, al fine di evitare improprie distorsioni del bilancio. Parimenti, si ribadisce la necessità di monitorare con attenzione il permanere in

bilancio dei residui degli anni precedenti, procedendo quindi – in caso del venir meno di crediti e debiti – alla loro radiazione immediata.

Siffatta attività di ricognizione e valutazione, altresì, appare particolarmente doverosa con riferimento ai finanziamenti assegnati per la realizzazione di opere e lavori.

È parimenti auspicabile verificare, in considerazione dell'ingente lasso di tempo trascorso e delle mutazioni che stanno intervenendo a seguito dell'istituzione della nuova AdSP, se le opere da realizzare, a suo tempo programmate, conservino una loro utilità in base ai nuovi assetti del sistema portuale - che quale AdSP ha mutato il territorio geografico di riferimento - e se siano ancora in linea con gli strumenti di pianificazione in essere, nonché, più in generale, rispondenti agli indirizzi strategici contenuti nel Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl), nel Documento pluriennale di pianificazione (Dpp) e, da ultimo, nel PNRR. Ciò anche per imprimere accelerazione agli interventi in corso, che meritano considerazione prioritaria, con ogni utile iniziativa atta ad assicurare la loro tempestiva ultimazione.

Le seguenti tabelle illustrano la consistenza e la variazione dei residui attivi dal 2021 al 2024, i quali, come detto, si confermano di rilevante entità.

Tabella 30 - Consistenza dei residui attivi

Descrizione (2022)	Entrate correnti	Entrate c/capitale	Entrate Part. Giro	Totale
Ammontare dei residui all'1.1.2022	4.280.086	82.780.741	985.660	88.046.488
Riscossi	506.009	12.427.738	40.742	12.974.490*
Variazioni	-30.001	0	-54.777	-84.778
a) Residui pregressi da riscuotere al 31.12.2022	3.744.076	70.353.002	890.141	74.987.219
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza es. 2022	364.248	44.251.323	110.929	44.726.500
Totale complessivo a + b	**4.108.324**	**114.604.325**	**1.001.070**	**119.713.719**
Descrizione (2023)	**Entrate correnti**	**Entrate c/capitale**	**Entrate Part. Giro**	**Totale**
Ammontare dei residui all'1.1.2023	4.108.324	114.604.325	1.001.070	119.713.719
Riscossi	155.719	9.187.927	21.826	9.365.472
Variazioni	-10.259	-11.955.213	-510.551	-12.476.023
a) Residui pregressi da riscuotere al 31.12.2023	3.942.346	93.461.185	468.693	97.872.224
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza es. 2023	218.566	33.825.000	91.722	34.135.288
Totale complessivo a + b	**4.160.912**	**127.286.185**	**560.415**	**132.007.512**
Descrizione (2024)	**Entrate correnti**	**Entrate c/capitale**	**Entrate Part. Giro**	**Totale**
Ammontare dei residui all'1.1.2024	4.160.912	127.286.185	560.414	132.007.512
Riscossi	204.315	3.838.067	59.738	4.102.120
Variazioni	-304,2	-8.979.025	-23.496	-9.002.825
a) Residui pregressi da riscuotere al 31.12.2024	3.956.293	114.469.093	477.180	118.902.567
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza es. 2024	505.725	52.886.295	17.755	53.409.775
Totale complessivo a + b	**4.462.018**	**167.355.388**	**494.935**	**172.312.342**

Alcuni dati sono oggetto di arrotondamento.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il totale dei residui passivi è illustrato *infra*: le tabelle ne attestano un progressivo aumento da 152,2 milioni (2022), a 181,9 milioni (2023), per arrivare a ben 214,01 milioni (nel 2024). L'ammontare rilevante delle partite debitorie deriva, come detto, in massima parte, dal rinvio di lavori per infrastrutture, connessi con la realizzazione delle opere portuali.

Tabella 31 - Consistenza dei residui passivi

Descrizione 2022	Uscite correnti	Uscite c/capitale	Uscite Partite giro	Tot
Ammontare dei residui passivi all'1.1.2022	9.177.935	99.726.384	1.163.872	110.068.190
Pagati	2.511.378	11.065.236	357.767	13.934.381
Variazioni	-2.754.993	-383	-271.143	-3.026.519
a) Residui pregressi da pagare al 31.12.2022	3.911.564	88.660.765	534.962	93.107.291
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2022	4.331.655	54.648.030	148.919	59.128.604
Totale complessivo a + b	**8.243.219**	**143.308.795**	**683.881**	**152.235.895**
Descrizione 2023	**Uscite correnti**	**Uscite c/capitale**	**Uscite Partite giro**	**Tot**
Ammontare dei residui passivi all'1.1.2023	**8.243.219**	**143.308.795**	**683.881**	**152.235.895**
Pagati	3.947.014	13.329.287	124.268	17.400.569
Variazioni	-901.196	-12.366.109	-513.641	-13.780.946
a) Residui pregressi da pagare al 31.12.2023	3.395.009	117.613.399	45.972	121.054.380
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2023	3.776.652	56.656.687	404.373	60.837.712
Totale complessivo a + b	**7.171.661**	**174.270.086**	**450.345**	**181.892.092**
Descrizione 2024	**Uscite correnti**	**Uscite c/capitale**	**Uscite Partite giro**	**Tot**
Ammontare dei residui passivi all'1.1.2024	7.171.661	174.270.086	450.344	**181.892.092**
Pagati	3.475.789	19.077.645	385.584	22.939.018
Variazioni	-110.004	-10.624.308	-1.316	-10.735.628
a) Residui pregressi da pagare al 31.12.2024	3.585.868	144.568.133	63.444	148.217.445
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2024	3.370.207	62.291.263	135.152	65.796.622
Totale complessivo a + b	**6.956.075**	**206.859.396**	**198.596**	**214.014.067**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Tutto ciò è avvalorato dagli indici riportati nelle seguenti tabelle tratte dalla nota integrativa.

Tabella 32 - Incidenza residui

Descrizione	ANNO 2021		ANNO 2022	
	Importi	Indice Incidenza	Importi	Indice Incidenza
Residui Attivi Finali / Residui Attivi Iniziali	88.046.487,52 / 90.521.368,23	97,27%	119.713.719,12/ 88.046.487,52	135,97
Descrizione	**ANNO 2021**		**ANNO 2022**	
	Importi	**Indice Incidenza**	**Importi**	**Indice Incidenza**
Residui Passivi Finali / Residui Passivi Iniziali	110.068.190,17/ 110.017.320,06	100,04%	152.235.894,49/ 110.068.190,17	138,31%
Descrizione	**ANNO 2023**		**ANNO 2024**	
	Importi	**Indice Incidenza**	**Importi**	**Indice Incidenza**
Residui Attivi Finali / Residui Attivi Iniziali	**132.007.512,37/ 119.713.719,12**	**110,27%**	**172.312.342,94/ 132.007.512,37**	**130,53%**
Descrizione	**ANNO 2023**		**ANNO 2024**	
	Importi	**Indice Incidenza**	**Importi**	**Indice Incidenza**
Residui Passivi Finali / Residui Passivi Iniziali	**181.892.092,13/ 152.235.894,49**	**119,48%**	**214.014.066,40/ 181.892.092,13**	**117,66 %**

Fonte: AdSP

6.6 Situazione patrimoniale

Gli esercizi in esame registrano la crescita del patrimonio netto, che passa da 134 mln del 2021 ad oltre 144 milioni nel 2022, a 157,7 milioni nel 2023, assestandosi a 159,1 milioni nel 2024.

La seguente tabella indica il raffronto dei dati dell'attivo patrimoniale per gli ee.ff. tra il 2021 e il 2024.

Tabella 33 - Situazione patrimoniale - Attività

Attività	2021	2022	Var. % '22/21
Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali			
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.039.125	1.037.600	-0,15
Altre immobilizzazioni	1.220	6.120	401,67
Totale	**1.040.345**	**1.043.720**	**0,32**
Immobilizzazioni materiali			
Terreni e fabbricati e opere portuali	3.362.401	3.186.922	-5,22
Impianti macchinari	175.893	422	-99,76
Immobilizzazioni in corso e acconti	15.628.265	24.519.093	56,89
Altri beni	222.686	185.189	-16,84
Totale	**19.389.246**	**27.891.627***	**43,85**
Immobilizzazioni finanziarie			
Partecipazioni in:			
imprese controllate	20.000	20.000	0
Totale	**20.000**	**20.000**	**0**
Totale immobilizzazioni	**20.449.591**	**28.955.347**	**41,59**
Attivo circolante			
II Residui attivi			
Crediti verso utenti, clienti ecc.	4.280.086	4.108.324	-4,01
Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	82.780.741	114.604.325	38,44
Crediti verso altri	985.660	1.001.070	1,56
Totale	**88.046.488**	**119.713.719**	**35,97**
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
IV Disponibilità liquide			
Depositi bancari	155.695.966	169.215.813	8,68
Totale	**155.695.966**	**169.215.813**	**8,68**
Totale attivo circolante	**243.742.454**	**288.929.532**	**18,54**
Ratei e risconti attivi			
Totale attività	**264.192.044***	**317.884.879**	**20,32**
Conti d'ordine	**5.035.114**	**5.034.957**	**0**

* Dato oggetto di arrotondamento.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Attività	2023	2024	Var. % '24/21
Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali			
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.037.600	1.210.000	16,44
Altre immobilizzazioni	4.514	48.662	3.888,66
Totale	**1.042.114**	**1.258.662**	**20,99**
Immobilizzazioni materiali			
Terreni e fabbricati e opere portuali	3.011.443	2.835.964	-15,66
Impianti macchinari	1.670.621	1.484.997	744,26
Immobilizzazioni in corso e acconti	46.803.717	54.428.315	248,27
Altri beni	148.737	148.464	-33,33
Totale	**51.634.519**	**58.897.740**	**203,76**
Immobilizzazioni finanziarie			
Partecipazioni in:			
imprese controllate	20.000	20.000	0
Totale	**20.000**	**20.000**	**0**
Totale immobilizzazioni	**52.696.633**	**60.176.402**	**194,27**
Attivo circolante			
II Residui attivi			
Crediti verso utenti, clienti ecc.	4.160.913	4.462.018	4,25
Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	127.286.185	167.355.388	102,17
Crediti verso altri	560.414	494.936	-49,79
Totale	**132.007.512**	**172.312.343**	**95,71**
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			

IV Disponibilità liquide			
Depositi bancari	177.024.530	163.545.125	5,04
Totale	**177.024.530**	**163.545.125**	**5,04**
Totale attivo circolante	**309.032.043**	**335.857.468**	**37,79**
Ratei e risconti attivi			
Totale attività	**361.728.675**	**396.033.870**	**49,90**
Conti d'ordine	**5.034.812**	**5.034.685**	**-0,01**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Dalla nota integrativa emerge che nel 2024 le immobilizzazioni immateriali riguardano i seguenti servizi inerenti l'architettura e l'ingegneria: la redazione del progetto definitivo dell'intervento denominato "Intervento di urbanizzazione della Cittadella delle Ispezioni"; la redazione del progetto definitivo dell'intervento denominato "Completamento lavori di urbanizzazione del porto di Gioia Tauro (Reti materiali e Viabilità)"; la redazione del progetto definitivo dell'intervento denominato "Lavori di ripristino dello stato dei luoghi aree del deposito costiero del Porto di Gioia Tauro"; la redazione del progetto definitivo dell'intervento denominato "Lavori di realizzazione impianto antincendio del Porto di Crotone"; la redazione del progetto definitivo dell'intervento denominato "Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foraneo del Porto di Crotone". A ciò si aggiunge il servizio di progettazione dei lavori di sistemazione e riqualificazione del Porto in località Taureana di Palmi.

Il valore del totale delle immobilizzazioni materiali nel 2024 (58,9 milioni) aumenta del 203,76 per cento sul 2021, tenuto anche conto dell'ammortamento effettuato "in conto", ovvero senza la costituzione di un apposito fondo.

La voce di maggiore incidenza, con variazione significativa e che merita maggior attenzione, è quella delle "immobilizzazioni in corso e acconti" che comprende i costi sostenuti dall'Ente per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali non ancora finite, voce ulteriormente in crescita che si attesta a 54,4 milioni nel 2024 (46,8 milioni nel 2023 e 24,5 milioni nel 2022).

Gli impianti e macchinari nel 2024 fanno registrare un incremento del 744 per cento sul 2021 (da euro 176 mila a 1,48 milioni nel 2024).

Le immobilizzazioni finanziarie pari a euro 20 mila corrispondono alle quote versate dall'Ente quale socio unico per la costituzione della Gioia Tauro Port Security Srl e della Gioia Tauro Port Agency Srl.

Nell'ambito dell'attivo circolante, la voce "crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici" concorre maggiormente al totale, con un importo di circa 167 mln nel 2024 (127,3 mln nel 2023 e 114 mln nel 2022). I residui attivi dell'esercizio 2024 sono dovuti principalmente a:

- euro 1.319.157,97 quale finanziamento dello Stato per "Elettrificazione banchine ro-ro";
- euro 10.000.000 quale finanziamento dello Stato per "Completamento lavori di urbanizzazione del porto di Gioia Tauro";
- euro 9.429.097,16 quale finanziamento del Ministero dell'interno per "Gioia Sicura infrastrutture e servizi info telematici per la sicurezza interna delle aree logistiche";
- euro 4.000.002 quale finanziamento dello Stato per "Ammodernamento e sviluppo dell'area, del retroporto di Gioia Tauro";
- euro 2.300.000 quale finanziamento Mims (ora Mit) per "Realizzazione struttura polifunzionale di ispezione frontaliera PCF punto PED/PDI";
- euro 989.776,72 quale finanziamento da parte della Regione per "lavori di realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro";
- euro 3.200.000 quale finanziamento da parte della Regione per "Lavori di completamento delle banchine di riva del porto in località Taureana di Palmi";
- euro 1.253.201,94 quale finanziamento da parte della Regione per "Lavori di rifiorimento mantellata e ricostruzione muro paraonde porto di Crotone";
- euro 5.000.000 quale finanziamento da parte della Regione per "Lavori realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del porto vecchio di Crotone";
- euro 6.500.000 quale finanziamento da parte della Regione per "Lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Pola e Tripoli porto di Vibo Valentia".

I residui attivi degli esercizi precedenti riguardano principalmente:

- euro 10.763.427,09 per le somme residue del finanziamento riconosciuto all'Autorità Portuale di Gioia Tauro con delibera CIPE n. 89 del 13 novembre 2003. L'esigibilità del credito è strettamente legata agli stati di avanzamento dei lavori per i quali lo stesso è stato originariamente concesso, considerato che l'erogazione avviene previa rendicontazione delle spese sostenute;
- euro 7.701.603,35 per lavori di adeguamento imboccatura portuale, ed arretramento sporgente e approfondimento dei fondali;

- euro 31.037.163,37 sono da ricondurre al finanziamento dello Stato per esecuzione di opere infrastrutturali a seguito della sottoscrizione dell'accordo di programma quadro polo logistico intermodale di Gioia Tauro avvenuta il 28 settembre 2010, che prevede interventi che mirano al raggiungimento di uno sviluppo strategico per l'area *de qua* al fine di preservarne il primato nel *transhipment*;
- per euro 4.400.000 quale finanziamento da parte dello Stato per i lavori di completamento del dragaggio del canale portuale assegnato con d.l. 17 novembre 2018 giusta accordo procedimentale sottoscritto il 14 novembre 2019;
- euro 689.500 quale finanziamento dello Stato per progettazione, derivante dalla somma di euro 617.500, a titolo di trasferimento da parte dello Stato (Mit) per progettazione, ed euro 72.000 (finanziamento di cui ai dd.mm. n. 171 del 2019 e n. 594 del 2019);
- euro 8.773.518,86 quale finanziamento da parte della Regione Calabria per "Lavori di completamento della Banchina di Ponente lato Nord" e "Lavori di realizzazione alloggi Capitaneria di Porto di Gioia Tauro".

Il totale dell'attivo circolante, composto dalle voci "residui attivi con separata indicazione" e "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni", oltre alle disponibilità liquide che pesano per oltre il 49 per cento del totale nel 2024 (57 per cento nel 2023 e 58 per cento nel 2022), fa registrare nel 2024 un aumento del 37,79 per cento sul 2021.

L'importante liquidità, come già sottolineato, è indice di ritardi nella realizzazione delle attività programmate.

I saldi delle disponibilità del conto corrente al 31 dicembre sono stati regolarmente verificati dal Collegio dei revisori e riconciliati con le risultanze contabili.

Il servizio di tesoreria, da più esercizi in regime di proroga, è stato affidato il 21 aprile 2021.

La Sezione raccomanda all'Autorità di porre in essere le necessarie attività procedimentali per evitare il protrarsi delle proroghe.

Di seguito viene prospettato il passivo patrimoniale per gli ee.ff. oggetto di esame.

Tabella 34 - Situazione patrimoniale - Passività

Passività	2021	2022	Var. % '22/21
Patrimonio netto			
I Fondo di dotazione	128.413.310	134.082.870	4,42
VIII Avanzi-disavanzi portati a nuovo	5.669.560	10.443.217	84,20
Totale patrimonio netto	**134.082.870**	**144.526.086**	**7,79**
Fondi per rischi ed oneri			
Per altri rischi ed oneri	14.981.112	16.153.935	7,83
Totale fondo per rischi ed oneri	**14.981.112**	**16.153.935**	**7,83**
Trattamento di fine rapporto	**1.484.913**	**1.760.724**	**18,57**
Residui passivi			
debiti verso fornitori	738.317	985.156	33,43
debiti tributari	50.194	416.773	730,32
debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	76.284	89.871	17,81
debiti verso iscritti, soci, e terzi per prestazioni dovute	518.065	510.256	-1,51
debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	87.033.193	124.266.671	42,78
debiti diversi	21.652.137	25.967.167	19,93
Totale debiti	**110.068.190**	**152.235.894**	**38,31**
Ratei e risconti passivi			
risconti passivi	3.574.959	3.208.238	-10,26
Totale ratei e risconti	**3.574.959**	**3.208.238**	**-10,26**
Totale passivo e netto	**264.192.044**	**317.884.879***	**20,32**
Conti d'ordine	**5.035.114**	**5.034.957**	**0**

* Dato oggetto di arrotondamento.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Passività	2023	2024	Var. % '24/21
Patrimonio netto			
I Fondo di dotazione	143.238.462	157.675.386	22,79
VIII Avanzi-disavanzi portati a nuovo	14.436.924		-100
IX Avanzi-disavanzi dell'esercizio		1.471.975	100
Totale patrimonio netto	**157.675.386**	**159.147.361**	**18,69**
Fondi per rischi ed oneri			
Per altri rischi ed oneri	17.230.127	18.045.395	20,45
Totale fondo per rischi ed oneri	**17.230.127**	**18.045.395**	**20,45**
Trattamento di fine rapporto	**1.898.479**	**1.969.679**	**32,65**
Residui passivi			
debiti verso fornitori	974.291	950.367	28,72
debiti tributari	213.260	199.845	298,14
debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	100.715	346.463	354,17
debiti verso iscritti, soci, e terzi per prestazioni dovute	606.212	1.252.625	141,79
debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	133.630.811	164.471.687	88,98
debiti diversi	46.366.803	46.793.080	116,11
Totale debiti	**181.892.092**	**214.014.066**	**94,44**
Ratei e risconti passivi			
risconti passivi	3.032.592	2.857.369	-20,07
Totale ratei e risconti	**3.032.592**	**2.857.369**	**-20,07**
Totale passivo e netto	**361.728.675**	**396.033.870**	**49,90**
Conti d'ordine	**5.034.812**	**5.034.685**	**-0,01**

Alcuni dati sono oggetto di arrotondamento.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il patrimonio netto, come detto, aumenta nel 2024 da 134 milioni a 159 milioni. L'incremento è dovuto principalmente al fondo di dotazione. Nel verbale del Collegio dei revisori n. 5 del 28 aprile 2025, si dà evidenza che il valore dell'avanzo dell'esercizio 2024 è stato esposto nello

stato patrimoniale secondo le indicazioni del Ministero vigilante giusta nota prot. n. 20147 del 9 luglio 2024.

Vi sono somme vincolate al fondo rischi ed oneri per il rischio da contenzioso: tale fondo nel 2022 assomma ad euro 16.153.935 (euro 17.230.127 nel 2023 ed euro 18.045.395 nel 2024).

Si raccomanda all'Ente la verifica costante della congruità degli importi accantonati a fondo rischi, specialmente per i crediti ed il contenzioso.

Si ribadisce, comunque, l'esigenza di prevedere specifici accantonamenti in un fondo crediti di dubbia esigibilità nell'avanzo vincolato, stimati in relazione ai crediti presenti nei residui in ragione della loro natura e dell'andamento nei precedenti esercizi, al fine di neutralizzare i rischi di dubbia e difficile esazione.

L'accantonamento nell'apposito fondo del trattamento di fine rapporto, come stabilito dal vigente regolamento di contabilità dell'Ente, aumenta del 32,65 per cento nel 2024 rispetto al 2021.

I debiti sono in aumento rispetto al precedente esercizio; in prevalenza riflettono gli stati di avanzamento dei lavori i cui finanziamenti sono stati originariamente concessi.

In particolare, i debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici, pari ad euro 164.471.687,12 nel 2024, riguardano prevalentemente i seguenti impegni per opere portuali:

- euro 1.394.558,95 per le somme di finanziamento, riconosciute all'Ente con d.m. 2 maggio 2001, e da impiegare per la realizzazione di opere portuali;
- euro 2.955.046,21 per le somme riconosciute con d.m. 3 giugno 2004;
- euro 10.604.635,17 per le somme riconosciute con delibera CIPE n. 89 del 13 novembre 2003 e destinate all'ammodernamento dell'*hub* interportuale di Gioia Tauro;
- euro 13.677.729,45 per le somme del finanziamento, riconosciute con d.m. n. 118/T del 2 settembre 2008, e da impiegare per la realizzazione di opere portuali;
- euro 4.827.876,71 per le somme di finanziamento, riconosciute con d.m. n. 28T del 29 gennaio 2008, e da impiegare per la realizzazione di opere portuali;
- euro 16.808.361,53 per le somme relative finanziamento dello Stato per esecuzione di opere infrastrutturali a seguito della sottoscrizione dell'accordo di programma quadro polo logistico intermodale di Gioia Tauro avvenuta il 28 settembre 2010, che prevede interventi che mirano al raggiungimento di uno sviluppo strategico per l'area ampia di Gioia Tauro al fine di preservarne il primato nel *transhipment*;

- euro 12.294.929,18 per somme relative al fondo perequativo *ex* art. 1, comma 983, legge 27 dicembre 2006, n. 296;
- euro 5.128.607,03 per somme relative al fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, ai sensi dell'art. 18-*bis* della legge n. 84 del 1994;
- euro 20.276.307,21 quale finanziamento della Regione Calabria per lavori di realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro, completamento delle banchine di riva del porto in località Taureana di Palmi, lavori di rifiorimento mantellata e ricostruzione muro paraonde porto di Crotone, lavori realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del porto vecchio di Crotone;
- euro 11.996.583,58 quale finanziamento dello Stato per elettrificazione banchina *ro-ro* e completamento lavori di urbanizzazione porto di Gioia Tauro;
- euro 8.386.539,85 quale finanziamento del Ministero dell'interno per "Gioia Sicura - Infrastrutture e servizi infotelematici per la sicurezza interna delle aree logistiche";
- euro 6.000.000 quale finanziamento dello Stato per "Ammodernamento e sviluppo dell'area, del retroporto di Gioia Tauro";
- euro 6.495.363,58 quale finanziamento da parte della Regione per "lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Pola e Tripoli porto di Vibo Valentia";
- euro 2.300.000 finanziamento Mims (ora Mit) per "Realizzazione struttura polifunzionale di ispezione frontaliera PCF punto PED/PDI";
- euro 1.120.137,47 quale trasferimento da parte dello Stato per la progettazione.

Rileva il Collegio che siffatto elenco vale a rappresentare chiaramente le suindicate criticità in materia di realizzazione delle opere.

Tra i debiti diversi, pari a euro 46.793.079,79 nel 2024 (euro 46.366.802,96 nel 2023 ed euro 25.967.166,93 nel 2022), risultano:

- euro 686.349,23 per prestazioni di terzi per manutenzioni ordinarie delle parti comuni con fondi propri. Tali debiti si valutano pagabili in più esercizi.
- euro 1.633.938,71 per prestazioni di terzi per studi ed opere di pianificazione. Tali debiti si valutano pagabili in più esercizi;
- euro 19.658,10 per residui di somme impegnate per spese di promozione. Tali debiti si valutano pagabili nell'esercizio successivo;
- euro 17.438,53 quali spese connesse all'attività di *security* portuale;

- euro 397.976,11 per residui di contributi aventi attinenza lo sviluppo dell'attività portuale. Tali debiti si valutano pagabili nel prossimo esercizio;
- euro 5.490 per interessi passivi, spese e commissioni bancarie;
- euro 3.179.765,73 per residui di somme da utilizzare per il rimborso delle tasse di ancoraggio;
- euro 259.451 per residui per liti, arbitrati e risarcimenti accessori;
- euro 7.337,81 per residui di spese per realizzo entrate. Tali debiti si valutano pagabili nell'esercizio successivo;
- euro 90.338,82 per residui di oneri vari straordinari;
- euro 3.099,90 per pensioni ed altri oneri similari a carico dell'Autorità Portuale;
- euro 694.726,22 per acquisto *scanner* mobile;
- euro 1.585.277,21 per lavori di completamento delle banchine di riva del porto in località Taureana di Palmi, rifiorimento mantellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo del porto vecchio - Porto di Crotone, lavori di adeguamento strutturale per l'incremento della portanza della pavimentazione di banchina nei tratti A e B;
- euro 1.049.269,91 per lavori di sopraelevazione e ristrutturazione dell'edificio sede dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro;
- euro 2.159.166,52 per la realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontaliera PCF - Punto PED/PDI;
- euro 2.970.281,40 per lavori di adeguamento strutturale per l'incremento della portanza della pavimentazione di banchina nel tratto C;
- euro 387.647,56 per lavori di manutenzione straordinaria alla pavimentazione stradale della viabilità del porto di Gioia Tauro;
- euro 24.582,85 per lavori di bitumazione del piazzale retrostante banchina di riva nel porto di Crotone;
- euro 3.995.363,58 per lavori di manutenzione triennale mediante 18 interventi dei fondali del porto di Gioia Tauro mediante lo spianamento delle dune sottomarine;
- euro 400.000 per lavori di ripristino degli impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foraneo del porto di Crotone;
- euro 500.000 per lavori di completamento delle banchine di riva del porto in località Taureana di Palmi;

- euro 500.000 per lavori adeguamento strutturale per l'incremento della portanza della pavimentazione di banchina nel tratto C del porto di Gioia Tauro;
- euro 53.071,20 per affidamento progettazione definitiva-esecutiva dei lavori di ammodernamento della banchina per unità pescherecci del porto di Crotone;
- euro 850.000 per realizzazione impianto antincendio del porto di Crotone;
- euro 500.000 per caratterizzazione del sedime portuale del porto di Crotone;
- euro 1.000.000 per lavori di risanamento del paramento verticale e degli arredi portuali delle banchine del porto di Crotone;
- euro 946.928,20 per lavori di ammodernamento della banchina per unità pescherecci del porto di Crotone;
- euro 242.489,66 per residui di spese riconducibili a prestazioni di terzi per manutenzioni straordinarie delle parti comuni;
- euro 1.181.480,00 per progettazioni;
- euro 1.838,99 residui relativi all'acquisizione di attrezzature, macchinari ed altri beni mobili;
- euro 624.289,09 per somme comprese nella categoria delle partite di giro da utilizzare in parte come corrispettivo di entrate, legate sempre a partite di giro già riscosse, da destinare alla realizzazione di specifiche spese.

Nell'anno 2022, tra i risconti passivi risultano iscritte somme per 3,21 milioni (euro 2.857.368,62 nel 2024, euro 3.032.592,21 nel 2023 e 3,57 milioni nel 2021) quali quote di ricavi che, pur essendo di competenza di altri esercizi, hanno già avuto la loro manifestazione numeraria e si riferiscono al valore dei beni residui da ammortizzare che compongono il complesso immobiliare *ex* Isotta Fraschini. L'Ente ha precisato che in tal modo ha inteso dare attuazione a quanto richiesto dal Mit, nota dem-1852 del 2002, considerando i contributi riconosciuti per l'acquisto del complesso immobiliare *ex* Isotta Fraschini come dei contributi erogati in conto impianti. Trattasi di contributi imputabili per la parte corrispondente alla quota di ammortamento dell'esercizio nei ricavi del conto economico, rinviati per competenza agli esercizi successivi con l'iscrizione nello stato patrimoniale di risconti passivi per il valore residuo dei beni ancora da ammortizzare.

6.7 Conto economico

La tabella in calce contiene i dati di conto economico degli esercizi dal 2022 al 2024, in confronto quelli del 2021.

Tabella 35 - Conto economico

	2021	2022	Var. % 22/21	Var. % '22/21
A) Valore della produzione				
proventi e corr. per la produzione delle prestazioni e servizi	17.953.620	19.245.843	1.292.223	7,20
altri ricavi e proventi di competenza dell'esercizio	401.156	366.721	-34.435	-8,58
Totale valore della produzione (A)	**18.354.776**	**19.612.564**	**1.257.788**	**6,85**
B) Costi della produzione				
per servizi	415.482	497.358	81.876	19,71
per il personale	2.852.356	3.275.713	423.357	14,84
spese per gli Organi istituzionali	347.020	317.647	-29.373	-8,46
ammortamenti e svalutazioni	455.194	418.753	-36.441	-8,01
accantonamenti per rischi	4.180.888	1.172.823	-3.008.065	-71,95
oneri diversi di gestione	4.840.600	6.207.479	1.366.879	28,24
Totale costi della produzione (B)	**13.091.539***	**11.889.773**	**-1.201.766***	**-9,18**
Differenza tra valore e costo della produzione (A-B)	**5.263.236**	**7.722.790***	**2.459.554**	**46,73**
C) Proventi e oneri finanziari				
altri proventi finanziari	43,6	39,52	-4	-9,36
interessi ed oneri finanziari	7.320	7.370	50	0,68
Totale proventi e oneri finanziari (C)	**-7.276**	**-7.330**	**-54**	**0,75***
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**0**	**0**	**0**	**0**
Totale rettifiche di valore (D)	**0**	**0**	**0**	**0**
E) Proventi e oneri straordinari				
sopravvenienze attive-insussistenze passive da gestione residui	831.418	3.026.519	2.195.101	264,02
sopravvenienze passive-insussistenze dell'attivo da gest. residui	232.998	84.778	-148.220	-63,61
Totale delle partite straordinarie (E)	**598.421***	**2.941.741**	**2.343.320***	**391,58**
Risultato prima delle imposte (A-B+C+D+E)	**5.854.381**	**10.657.201**	**4.802.820**	**82,04**
Imposte dell'esercizio	184.821	213.984	29.163	15,78
Avanzo economico	**5.669.560**	**10.443.217**	**4.773.657**	**84,20**

* Dato oggetto di arrotondamento.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

	2023	2024	Var. % 24/21	Var. % '24/21
A) Valore della produzione				
proventi e corr. per la produzione delle prestazioni e servizi	26.183.603	21.071.304	3.117.684	17,37
altri ricavi e proventi di competenza dell'esercizio	175.646	175.224	-225.932	-56,32
Totale valore della produzione (A)	**26.359.249**	**21.246.528**	**2.891.752**	**15,75**
B) Costi della produzione				
per servizi	864.497	733.379	317.897	76,51
per il personale	3.496.546	4.835.039	1.982.683	69,51
spese per gli Organi istituzionali	330.961	330.687	-16.333	-4,71
ammortamenti e svalutazioni	1.057.648	2.061.100	1.605.906	352,80
accantonamenti per rischi	1.076.131	815.268	-3.365.620	-80,50
oneri diversi di gestione	6.161.762	12.393.943	7.553.343	156,04
Totale costi della produzione (B)	**12.987.545**	**21.169.416**	**8.077.877**	**61,70**
Differenza tra valore e costo della produzione (A-B)	**13.371.704**	**77.112**	**-5186124**	**-98,53**
C) Proventi e oneri finanziari				
altri proventi finanziari	38,49	5,84	-37,76	-86,61
interessi ed oneri finanziari	9.200	7.370	50	0,68
Totale proventi e oneri finanziari (C)	**-9.162**	**-7.364**	**-88**	**1,21**
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**0**	**0**	**0**	**0**
Totale rettifiche di valore (D)	**0**	**0**	**0**	**0**
E) Proventi e oneri straordinari				

sopravvenienze attive-insussistenze passive da gestione residui	13.780.946	10.735.629	9.904.211	1.191,24
sopravvenienze passive-insussistenze dell'attivo da gest. residui	12.476.023	9.002.825	8.769.827	3.763,91
Totale delle partite straordinarie (E)	**1.304.924**	**1.732.804**	**1.134.383**	**189,56**
Risultato prima delle imposte (A-B+C+D+E)	**14.667.466**	**1.802.552**	**-4.051.829**	**-69,21**
Imposte dell'esercizio	230.542	330.577	145.756	78,86
Avanzo economico	**14.436.924**	**1.471.975**	**-4.197.585**	**-74,04**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

L'Ente chiude la gestione 2024 con un avanzo economico di 1,47 mln (14,4 mln nel 2023 e 10,44 mln nel 2022), in diminuzione rispetto al 2021 (5,67 mln), con un saldo delle partite straordinarie legato alla gestione dei residui per oltre 1,7 mln nel 2024 (1,3 mln nel 2023 e 2,9 mln nel 2022).

Il valore della produzione 2024 aumenta di 2,89 mln sul 2021; l'aumento è registrato nella voce "proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e servizi" (+3,11 mln), che comprende:

- i canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale (di cui all'art. 18 l. n. 84 del 1994) e delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali di cui all'art. 6, comma 7, nonché dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'art. 16, l. cit.;
- eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'art. 18, comma 1, lettere a) e b), l. cit.;
- salvo quanto previsto dall'art. 28, comma 6, dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate di cui al capo terzo del Titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e all'art. 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355, e successive modificazioni ed integrazioni;
- i contributi delle Regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- tasse d'ancoraggio per come stabilito dall'art. 1, comma 982, della l. n. 296 del 2006 (Finanziaria 2007);
- entrate diverse.

Nella voce "Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio" è stato riportato il valore dell'ammortamento dei beni del complesso immobiliare *ex* Isotta Fraschini. I contributi riconosciuti per l'acquisto del complesso immobiliare *ex* Isotta-Fraschini, sono stati considerati come contributi in conto impianti imputabili, per la parte corrispondente alla quota di ammortamento dell'esercizio nei ricavi del conto economico, e rinviati per competenza agli esercizi successivi attraverso l'iscrizione

nello stato patrimoniale di risconti passivi per il valore residuo dei beni ancora da ammortizzare.

I costi aumentano nel 2024 di circa 8,07 mln sul 2021 mln, e sono dovuti principalmente all'aumento del costo del personale (+1,9 mln rispetto al 2021) e agli oneri diversi di gestione che passano da 4,8 mln nel 2021 a 12,4 mln nel 2024 (si riferiscono tra l'altro, a costi relativi alla pianificazione, progettazione e manutenzione di opere portuali).

Il risultato operativo nel 2024 è positivo per euro 77.112, in notevole diminuzione rispetto al 2021, in cui era pari a 5,3 mln, mentre nel 2022 il detto valore è pari a 7,7 mln (+46,73 per cento rispetto al 2021) e nel 2023 si attesta su 13,4 mln.

Al riguardo si rileva che l'indice di tempestività dei pagamenti è pari a -13,93 nel 2024, -11,25 nel 2023 e -11,76 nel 2022 a significare che l'Ente è in grado di far fronte alle obbligazioni assunte in anticipo rispetto alla scadenza.

6.8 Partecipazioni societarie

Al fine di garantire la sicurezza del porto, l'Ente a suo tempo ha costituito una società di cui è socio unico, denominata Gioia Tauro Port Security Srl, che si occupa della gestione e del controllo degli accessi al varco portuale e i cui rapporti con l'Autorità stessa sono disciplinati da apposito contratto di servizio, sottoscritto il 9 marzo 2009; in data 20 dicembre 2022 è stato stipulato un nuovo contratto tra le parti.

Il valore della partecipazione rimane costante, nel periodo in esame, ad euro 10.000.

L'Ente ha affermato di procedere al monitoraggio dell'efficienza e dell'economicità della Gioia Tauro Port Security Srl[34] in relazione all'osservanza delle disposizioni impartite nell'esercizio del controllo analogo effettuato sulla stessa con direttive ed indicazioni, esercitando nei confronti della stessa quei poteri di indirizzo, coordinamento, influenza e di controllo di intensità paragonabile agli analoghi poteri nei confronti delle proprie strutture interne. Nello specifico, in sede assembleare, l'Autorità declina gli obiettivi, la modalità di esercizio del servizio, gli schemi di bilancio previsionale e consuntivo. Per l'acquisto di servizi e forniture,

[34] Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 82 del 10 aprile 2024 è stato nominato il nuovo Amministratore unico della società, il cui incarico è stato conferito *intuitu personae*, da parte del Presidente dell'AdSP MTMI a seguito della valutazione delle candidature pervenute in risposta all'"Avviso pubblico per acquisizione di manifestazione di interesse", approvato tramite decreto presidenziale n. 56/2024/AdSP-MTMI del 7 marzo 2024, pubblicato presso l'Albo pretorio sul sito istituzionale dell'ente.

l'Ente ha comunicato il ricorso al MePA.

Il costo del personale rappresenta oltre l'80 per cento dei costi totali della produzione.

L'AdSP ha voluto evidenziare che la società, da un lato, "oltre a garantire fino ad oggi un equilibrio di fondo nella gestione economica e finanziaria non presenta esposizioni debitorie rilevanti né verso fornitori né verso istituti previdenziali e/o agenzia delle entrate"; e dall'altro, che la stessa "sempre a garanzia di una situazione di solidità finanziaria, ha accantonato i fondi relativi al trattamento di fine rapporto dei propri dipendenti, garantendo, anche in questo caso, una capacità finanziaria nel breve e nel lungo periodo sufficiente ad affrontare in totale autonomia eventi relativi al personale. Ad oggi non ci sono motivi oggettivi e fondati per ritenere che questa situazione di equilibrio gestionale possa venir meno in futuro".

L'esercizio 2022 della Gioia Tauro Port Security Srl si è chiuso con un avanzo economico di euro 1.020, in lieve diminuzione rispetto al 2021 (euro 1.248, euro 964 nel 2023 ed euro 1.787 nel 2024). Il valore della produzione passa da euro 1.031.067 nel 2021 a 938.597 nel 2022, euro 1.194.096 nel 2023, euro 1.359.953 nel 2024 principalmente a causa della diminuzione dei ricavi da vendite delle prestazioni, da euro 1.015.291 a euro 919.455 (euro 1.180.922 nel 2023, euro 1.359.950 nel 2024), tutti riferiti a corrispettivi per servizi erogati verso l'AdSP, non svolgendo la società alcuna attività per altri committenti.

I costi della produzione diminuiscono anch'essi nel 2022, passando da euro 1.027.255 ad euro 935.335, euro 1.173.306 nel 2023 ed euro 1.342.259 nel 2024. Il patrimonio netto passa da euro 35.768 ad euro 36.785, euro 37.749 nel 2023 ed euro 39.537 nel 2024.

Come espresso in precedenti relazioni, nel 2016 è stato avviato un intervento straordinario per l'area del Porto di Gioia Tauro finalizzato al mantenimento dei livelli occupazionali e l'Autorità, ai sensi dell'art. 4 del d.l. 29 dicembre 2016 n. 243 (convertito con modificazioni dalla l. 27 febbraio 2017 n. 18), al tempo ha costituito, per un periodo massimo di trentasei mesi, la Gioia Tauro Port Agency Srl con un capitale sociale di euro 10 mila, per supportare la ricollocazione dei lavoratori in esubero della principale società terminalista anche attraverso la somministrazione del lavoro in porto e attività di formazione professionale.

Si tratta di lavoratori che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali. Ai lavoratori della filiera del *transhipment* licenziati dalla sopraindicata società terminalista, regolarmente iscritti, dal 1° agosto 2017,

negli elenchi detenuti della Port Agency, è stata riconosciuta dall'Inps, in ragione della dichiarata disponibilità all'avviamento al lavoro e per un massimo di 26 giornate mensili, un'indennità di mancato avviamento (Ima)[35] nel limite delle risorse aggiuntive, pari a euro 18.144.000 per il 2017, euro 14.112.000 per il 2018 ed euro 8.064.000 per il 2019. A tali oneri si provvede attraverso le risorse comunitarie del Fondo sociale per occupazione e formazione.

Rispetto al numero originario di 377 lavoratori iscritti negli elenchi di tale organismo e grazie al subentro della rinnovata compagine societaria del principale terminalista, che ha proceduto alla riassunzione in servizio della quasi totalità degli stessi, nel 2022 risultavano iscritte agli elenchi dell'Agenzia n. 100 persone, ma sono rimaste in stato di inoccupazione soltanto n. 94 persone, di cui 37 lavoratori iscritti all'Agenzia in data 1° agosto 2017, e n. 57, persone iscritte a seguito di emendamento inserito nell'art. 93 del d.l. n. 104 del 14 agosto 2020, che ha concesso all'Autorità la possibilità di iscrivere in Agenzia anche i lavoratori in esubero delle imprese ai sensi dell'art. 16 l. n. 84 del 1994, perché n. 6 persone fino a dicembre 2022 erano titolari di contratti a tempo determinato, il che ha comportato per loro la sospensione dalla percezione dell'indennità stessa.

Nel 2023 le 6 persone sono state cancellate dagli elenchi dell'Agenzia perché il loro contratto si è trasformato da tempo determinato a tempo indeterminato.

L'Ente ha riferito, in sede istruttoria, di aver aderito alla manifestazione di interesse della Regione Calabria relativa all'offerta formativa per l'attuazione del Programma di garanzia occupabilità dei lavoratori (Gol) - PNRR Missione 5 "Inclusione e Coesione" Componente 1 "Politiche per il Lavoro" Riforma 1.1 "Politiche attive del Lavoro e Formazione".

Nell'ambito dei progetti proposti dall'Amministrazione e applicabili al personale iscritto alla "Gioia Tauro Port Agency", la Regione Calabria ha ammesso a finanziamento n. 4 percorsi formativi relativi alle seguenti attività di riqualificazione: operatore per la conduzione e le operazioni di manovra di mezzi di sollevamento e/o traino (carrelli, ralle, *reach stacker*); operatore per la lavorazione, costruzione e riparazione di parti meccaniche; operatore per le attività di attrezzaggio delle macchine, di saldatura e di controllo della qualità dei processi di saldatura; operatore per la conduzione e le operazioni di manovra di veicoli e mezzi di sollevamento.

[35] Di cui al c. 2 dell'art. 3 della l. 28 giugno 2012, n. 92.

Il bilancio di esercizio 2024 della Gioia Port Agency Srl si è chiuso con un pareggio economico, analogamente a quanto avvenuto negli esercizi 2022 e 2023. Per quanto riguarda i ricavi, il valore della produzione, costituito interamente dal contributo pubblico alle spese di gestione della società, passa da euro 44.696 nel 2021 ad euro 76.950 nel 2022, euro 73.651 nel 2023 ed euro 53.369 nel 2024.

I costi della produzione, nel periodo in esame, passano da euro 44.696 nel 2021 ad euro 76.950 nel 2022, per poi diminuire ad euro 73.652 nel 2023, scendendo ulteriormente ad euro 53.369 nel 2024. Tali costi sono costituiti principalmente da: compensi dell'Amministratore unico, del revisore, della società che gestisce la *privacy* e somme per il servizio formazione da erogare agli iscritti agli elenchi.

Il patrimonio netto rimane immutato a euro 10.000 nel 2022, nel 2023 e nel 2024. Con decreto del Presidente n. 1 dell'8 gennaio 2025 sono stati prorogati gli organi societari della società Gioia Tauro Port Agency Srl limitatamente al periodo di vigenza dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, come prorogata dall'art. 4, comma 1, lett. a) del d.l. 31 dicembre 2024, n. 208 e, pertanto, fino al 31 dicembre 2026: si rileva al riguardo che l'art. 4, comma 1, lett. a), del d.l. 31 dicembre 2024, n. 208 attua una mera reviviscenza della cessata Agenzia (e non già la costituzione di un nuovo soggetto giuridico).

Con il decreto n. 159 del 22 luglio 2024, il Presidente ha adottato il Piano di revisione ordinaria delle società e delle partecipazioni societarie direttamente possedute dall'AdSP al 31 dicembre 2022, ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016, pubblicandolo nell'apposita sezione del sito *internet* istituzionale della medesima Autorità ed inviandolo al Mef nonché a questa Sezione.

In tale sede, sono state esplicitate le motivazioni in ordine al mantenimento della partecipazione nella società Gioia Tauro Port Security Srl: ad avviso del provvedimento, trattasi di società preposta ad una specifica attività, ritenuta strumentale e necessaria al perseguimento delle finalità istituzionali dell'Ente in materia di servizi di sicurezza portuale, onde prevenire incidenti di sicurezza in conformità alle regole dell'ISPS CODE e sulla base del *Port Facility Security Plan* vigente.

Parimenti, viene mantenuta la partecipazione nella Gioia Tauro Port Agency Srl costituita dall'Autorità Portuale che ne è socio unico.

Al riguardo, merita osservare che quest'ultima società era soggetta ad una partecipazione a

carattere eccezionale e temporaneo pari a 36 mesi (proprio in ossequio agli obblighi discendenti dall'art. 4 del d.l. n. 243 del 2016), la cui durata originaria è stata poi successivamente prorogata sino al 27 luglio 2024 e poi alla data del 31 dicembre 2024 con legge 4 luglio 2024, n. 95, di conversione, con modificazioni, del decreto legge 7 maggio 2024, n. 60, recante "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione", al termine dei quali l'Autorità di Sistema Portuale, ove restino in forza all'Agenzia lavoratori iscritti ai propri elenchi non reimpiegati, potrà richiedere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'autorizzazione alla trasformazione della stessa, laddove sussistano i presupposti, in un'Agenzia *ex* art. 17 della l. n. 84 del 1994 più volte richiamata. Con il decreto n. 242 del 18 dicembre 2024, il Presidente ha adottato il Piano di revisione ordinaria delle società e delle partecipazioni societarie direttamente possedute dall'AdSP al 31 dicembre 2023, ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016, pubblicandolo nell'apposita sezione del sito *internet* istituzionale della medesima Autorità ed inviandolo al Mef nonché a questa Sezione (vengono confermate le partecipazioni in Gioia Tauro Port Security Srl e in Gioia Tauro Port Agency Srl). Da ultimo, si segnala che, con decreto del Presidente dell'Autorità n. 145 del 24 dicembre 2025 ("Trasmissione piano di revisione ordinaria delle società e delle partecipazioni societarie direttamente possedute dall'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio elaborato ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016 e relativo decreto di approvazione" per l'anno 2024, inviato alla Sezione il 21 maggio 2026), l'Ente ha confermato entrambe le partecipazioni, per le medesime ragioni suesposte.

6.9 Contenzioso

Nel corso del 2022 il contenzioso è stato curato dall'ufficio legale interno e dall'Avvocatura dello Stato.

Quanto agli aggiornamenti sullo stato del contenzioso, l'Ente ha comunicato, in maniera circostanziata, una serie nutrita di ricorsi, fra cui alcuni per danni ed un gran numero per questioni legate alle concessioni demaniali. Dalla lettura dei titoli dei ricorsi attivati contro l'Ente appare anche lo sforzo amministrativo di ricondurre nella piena trasparenza e legalità la gestione delle diverse tipologie di concessione, per le quali questa Corte rinnova la

raccomandazione al rispetto delle regole di mercato ed alla garanzia della certezza degli introiti.

In tema di determinazione del canone, infatti, sono ancora in via di definizione i contenziosi con diversi concessionari nei confronti dei quali risultano debiti parziali e totali rispetto a quanto dovuto.

L'accantonamento precauzionale al fondo rischi dello stato patrimoniale, è pari a 16,15 milioni nel 2022 (14,98 mln nel 2021), 17,23 mln nel 2023 e 18,04 mln nel 2024, motivato dall'Ente con la considerazione per cui esso troverebbe "giustificazione nel principio della prudenza e della competenza": segnatamente, "il fondo costituito è principalmente destinato a coprire spese derivanti da un esito sfavorevole del contenzioso instaurato con soggetti terzi come da relazione dell'Ufficio Legale" dell'Ente.

A fronte di specifica richiesta istruttoria, l'AdSP ha risposto che "le modalità di accantonamento del fondo rischi ed oneri, quale posta di bilancio di questa AdSP, consistono in una rituale comunicazione del Settore Affari Legali diretta all'Area Finanza, nella quale il suddetto Settore competente indica la stima dei potenziali oneri da soccombenza che questo Ente potrebbe sopportare sulla scorta dei contenziosi pendenti".

Per quanto concerne il 2023/2024, invece, l'Ente afferma di essersi avvalso prevalentemente del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, con due uniche eccezioni.

Da un lato, nel 2023 (decreto n. 199/2023) si è rivolto ad un professionista del libero foro per un giudizio innanzi al Consiglio di Stato, per la somma complessiva di euro 29.483,74.

Dall'altro lato, sempre nel 2023, l'Ente si è rivolto a differente studio legale per la propria difesa innanzi alla Suprema Corte di cassazione, nel contenzioso contro il CORAP in liquidazione, per la riforma della sentenza n. 111/2023 della Corte d'appello di Reggio Calabria richiamata in precedenza. A fronte di impegni complessivi per euro 87.547,20, l'Ente nel 2025 ha corrisposto la somma di euro 63.913.

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio (già Autorità portuale di Gioia Tauro, istituita con il d.p.r. 16 luglio 1998) è l'Ente istituzionalmente preposto alla gestione dei porti di Gioia Tauro, Taureana di Palmi, Crotone e Corigliano Calabro, nonché di Vibo Marina.

Si tratta quindi di un Ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, chiamato tra l'altro a programmare, indirizzare e coordinare le operazioni ed i servizi in ambito portuale.

Con specifico riferimento al principale scalo gestito dall'Autorità in esame, si evidenzia che l'elevata specializzazione nel *transhipment* o trasbordo (quale destinazione intermedia cui perviene la spedizione di merci o contenitori, che saranno poi inoltrati ad un'altra località) ha consentito al Porto di Gioia Tauro di diventare uno snodo strategico nel traffico di merce trasportata a mezzo *container* nel Mediterraneo, con una movimentazione nel 2022 di 3.380.053 TEU (3.146.533 nel 2021), mentre nel 2023 e nel 2024 la movimentazione è stata, rispettivamente di 3.548.831 TEU e di 3.940.451 TEU: si rammenta che per "TEU" (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*) si intende la misura *standard* di lunghezza nel trasporto dei container ISO, che corrisponde appunto a 20 piedi (circa 6 metri) totali.

Per quanto concerne la *governance*, va rimarcato che tra gli organi dell'AdSP figurano, oltre al Presidente, anche il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti.

Si segnala al riguardo che, con il decreto ministeriale n. 23 del 23 luglio 2021, è stato costituito il Comitato di gestione dell'Autorità in esame, così composto: dal Presidente dell'AdSP che lo presiede, dal Direttore marittimo della Calabria e della Lucania tirrenica, da un rappresentante della Regione Calabria, da un rappresentante della Città Metropolitana di Reggio Calabria e da un rappresentante del Comune di Gioia Tauro. Successivamente, con i decreti n. 53 del 28 settembre 2021 e n. 49 del 4 marzo 2022, ne è stata integrata la composizione, rispettivamente, con la nomina del rappresentante del Comune di Vibo Valentia e del rappresentante del Comune di Crotone. Con delibera n. 1 del 30 settembre 2021 del Comitato di gestione, è stato approvato il "Regolamento per lo svolgimento delle attività del Comitato di gestione dell'AdSP MTMI".

Inoltre, con decreto del Mims n. 425 del 28 novembre 2021 è stato nominato il nuovo Collegio dei revisori dei conti per la durata di un quadriennio, a far data dal 15 novembre 2021. Il Collegio dei revisori è composto dal Presidente (in rappresentanza del Mef), da due componenti effettivi (in rappresentanza del Mims) e due supplenti (in rappresentanza del Mef e del Mims).

Inoltre, con decreto del Presidente n. 147 del 6 luglio 2022, è stato costituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'Autorità: si tratta di un organismo collegiale rappresentativo con funzioni consultive, composto dal Presidente dell'AdSP, dal Comandante della Capitaneria di porto di Gioia Tauro e dai rappresentanti delle associazioni di categoria delle imprese e dei lavoratori portuali nonché degli altri operatori del settore. È composto da 11 componenti effettivi (più due componenti di diritto) che svolgono il loro compito a titolo gratuito, salvo eventuali rimborsi spese a carico degli enti e/o organismi associativi rappresentati.

Con riferimento al vertice dell'Ente, si rappresenta che con decreto Mit del 31 luglio 2025 è stato nominato il Commissario straordinario dell'Autorità, successivamente nominato Presidente con decreto del Mit n. 287 del 12 novembre 2025.

Con decreto presidenziale n. 11 del 5 febbraio 2026, è stato costituito il Comitato di gestione, successivamente integrato, con decreto presidenziale n. 46 del 20 aprile 2026, con la nomina del designato dalla Regione Calabria.

Infine, con decreto del Mit n. 42 del 27 febbraio 2026 sono stati nominati i membri del Collegio dei revisori dei conti.

Quanto alla figura del Segretario generale dell'Ente, va rammentato che con decreto del Commissario straordinario n. 18 del 18 febbraio 2020 il relativo incarico era stato conferito - all'esito di una procedura selettiva - a un Contrammiraglio del ruolo normale delle Capitanerie di Porto in ausiliaria, ponendo i relativi emolumenti a carico della stessa Autorità. Nel mese di ottobre 2023, il suindicato Segretario generale si è dimesso e con decreto del Presidente n. 232 del 19 dicembre 2023 le funzioni di Segretario facente funzioni sono state conferite dal 1° gennaio 2024 al dirigente dell'area sedi periferiche. Successivamente, con decreto presidenziale n. 134 del 6 giugno 2024 le funzioni di Segretario facente funzioni sono state conferite al dirigente dell'area demanio, patrimonio e lavoro portuale a decorrere dal 5 giugno 2024.

In ordine alla consistenza di personale – fissata in complessive 80 unità in base alla dotazione

organica vigente – alla fine del 2022 risultavano in servizio n. 33 unità (valore rimasto complessivamente stabile nel 2023), di cui 5 dirigenti, 4 quadri (6 nel 2023) e 24 impiegati di vari livelli (22 nel 2023), con un incremento di 3 unità rispetto al 2021. Si segnala altresì che nel 2024 tale dotazione ha visto un incremento per un totale di 45 unità, figurandovi 5 dirigenti, 11 quadri e 29 impiegati.

Il totale complessivo del costo relativo è pari ad euro 3.275.713 nel 2022, sostanziandosi un progressivo incremento ad euro 3.496.546 per il 2023, fino ad euro 4.835.039 per il 2024: con riferimento a quest'ultimo anno, si rileva un aumento rispetto al 2021 del 38,28 per cento. Su di esso grava anche la voce "altri oneri per il personale" (euro 90.970 nel 2022, 99.357,92 nel 2023 ed euro 83.254,07 nel 2024), che l'Ente in sede istruttoria assume doversi ricondurre, per gli anni 2023 e 2024, al maggior costo sostenuto per l'incremento del personale, buoni pasto, spese varie per selezioni.

L'AdSP ha adottato il Piano triennale anticorruzione e per la trasparenza 2022-2024 con decreto n. 91 del 27 aprile 2022, successivamente confluito nel Piano integrato di attività e organizzazione approvato con decreto del Presidente n. 138 del 29 giugno 2022, in ottemperanza all'art. 6 del d.l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113. Si soggiunge che, con decreto del Presidente n. 27 del 14 febbraio 2023, è stato approvato il Piao 2023-2025, anch'esso comprensivo del Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2023-2025. Con decreto del Presidente n. 23 del 31 gennaio 2024 è stato approvato il Piao 2024-2026. Va altresì evidenziato, da ultimo, che con decreto n. 15 del 31 gennaio 2025, integrato dal decreto n. 19 del 12 febbraio 2025 limitatamente al Piano triennale di fabbisogno del personale, è stato approvato il Piao 2025-2027; con decreto n. 6 del 30 gennaio 2026 è stato approvato anche il Piao 2026-2028.

Al personale dipendente è stato applicato il Ccnl dei lavoratori dei porti per le annualità 2021-2023, recepito con deliberazione del Comitato di gestione n. 16 del 2021, e successivamente il Ccnl unico dei lavoratori dei porti per il triennio 2024-2026, recepito dal Comitato di gestione con deliberazione n. 74 del 18 febbraio 2025.

Con riguardo all'ambito del profilo dirigenziale, invece, a seguito di sottoscrizione avvenuta in data 22 dicembre 2015 del protocollo d'intesa tra Assoporti e Federmanager, viene applicato il Ccnl per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, rinnovato in data 30 luglio 2019 per il periodo 1° gennaio 2019 - 31 dicembre 2023; contratto che in data 13 novembre 2024 è

stato ulteriormente rinnovato con validità dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2027.

Per quanto attiene alle premialità annuali per tutti e tre gli esercizi in esame (2022, 2023, 2024), deve segnalarsi che – come già avvenuto nell'esercizio 2021, e rilevato nel pregresso referto della Corte dei conti al Parlamento – tutti i dipendenti hanno avuto il riconoscimento della premialità aggiuntiva: segnatamente, l'ammontare complessivo passa da euro 445.704 (2022) a euro 578.047,13 (2023) pervenendo ad euro 840.572,80 (2024). Dinanzi a tale profilo, questa Sezione ribadisce la raccomandazione ad operare nel doveroso rispetto del principio di differenziazione, attuando altresì un'attenta valutazione delle prestazioni svolte da ciascun lavoratore (su cui peraltro incombe un triplice vincolo di carattere costituzionale, *ex* artt. 54, c. 2, 97, c. 2, e 98, c. 1, della Carta).

Si segnala che, ad oggi, non risulta approvato il Piano regolatore portuale di Gioia Tauro, anche a causa della mancanza dei prescritti pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Dipartimento politiche dell'ambiente della Regione Calabria: in istruttoria, l'Ente ha fatto presente quindi che, "al fine di non arrestare le mutate esigenze portuali", è stato utilizzato lo "strumento dell'adeguamento tecnico funzionale (Atf) al Prp vigente, per la realizzazione delle opere di consolidamento e approfondimento dei fondali".

Anche per il porto di Crotone l'Ente evidenzia che, per evitare di arrestare le mutate esigenze portuali, si è fatto ricorso all'unico strumento percorribile per la realizzazione sia delle opere di difesa che per le opere necessarie allo sviluppo delle attività portuali, rappresentato dall'Adeguamento tecnico funzionale (ATF) al Prp vigente.

Con riguardo poi ai porti di Corigliano Calabro e Vibo Valentia Marina, la mancata approvazione *in parte qua* risulta dovuta alla carenza dell'espressione dei pareri degli enti territoriali (Comune e Camera di commercio).

Deve opportunamente soggiungersi che nell'anno 2023, con decreto a contrarre n. 57 del 29 marzo 2023, è stata avviata la procedura per l'affidamento del servizio di progettazione dei Piani regolatori portuali di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Palmi e Vibo Valentia Marina e la gara è andata deserta. Successivamente con decreto n. 107 del 14 giugno 2023 si è dato avvio alla nuova procedura di gara aggiudicata con decreto n. 250 del 28 dicembre 2023. Segnala l'Ente che si potrà dare seguito all'avvio del servizio solo a seguito dell'approvazione del Documento di pianificazione strategica di sistema: la sua adozione è prevista entro ottobre 2026, con approvazione entro dicembre 2026.

A fronte di tali aggiornamenti, e sulla scorta di quanto espresso nelle precedenti relazioni, si ribadisce comunque l'esigenza di una tempestiva e compiuta approvazione dei nuovi piani, che costituiscono strumenti fondamentali per la corretta pianificazione dello sviluppo territoriale dell'ambito portuale.

I dati relativi all'accertamento dei canoni demaniali evidenziano un progressivo miglioramento, passandosi dai 3,5 milioni del 2022, ai 4.309.774,90 del 2023, pervenendo a 4.519.462,85 nel 2024 (2,9 milioni nel 2021).

Per converso, nello stesso periodo emerge una flessione della capacità di riscossione dell'Ente, che passa da una percentuale del 97,21 del 2022 al 95,31 del 2023, arrivando all'89,33 del 2024 (91,26 per cento nel 2021).

L'Ente, altresì, ha dato evidenza dei contenuti dei tre Piani operativi triennali succedutisi nel periodo in esame (2022-2024, 2023-2025 e 2024-2026), analizzati nel testo del referto per ciascun porto.

Con d.p.c.m. 11 maggio 2018, emanato ai sensi dell'articolo 4, comma 5, del d.l. n. 91 del 2017 è stata istituita la Zona economica speciale della Regione Calabria, concernente le aree retrostanti il porto di Gioia Tauro, ricomprendendo anche ambiti territorialmente non adiacenti ma comunque collegati da un nesso economico-funzionale. Le speciali condizioni di cui beneficiano le imprese operanti nelle Zes sono state ridefinite dal d.l. n. 77 del 2021 e ss.mm.ii. e consistono sia in procedure semplificate e regimi procedimentali speciali, sia in misure di agevolazione fiscale. Si segnala comunque, da ultimo, che a far data dal 1° gennaio 2024 è stata istituita la Zona economica speciale per il Mezzogiorno – Zes unica comprendente i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna (cfr. art. 9 d.l. n. 124 del 2024), poi estesa a Marche ed Umbria, da ultimo, con la legge 18 novembre 2025, n. 171 (art. 1), per complessive dieci regioni.

Per quanto attiene alle informazioni più strettamente contabili, dal raffronto tra i valori 2021 e quelli del 2024 si registra un peggioramento dell'avanzo finanziario di competenza (-596,2 per cento rispetto al 2021), del saldo di parte corrente (-71,99 per cento), dell'avanzo di amministrazione (-8,85 per cento) e dell'avanzo economico (-74,04 per cento); migliorano invece il saldo di parte capitale (+20,06 per cento), il patrimonio netto (+18,69 per cento) e la consistenza di cassa al 31 dicembre (+5,04 per cento).

Nel 2024 l'avanzo finanziario nella competenza dell'esercizio riporta un valore negativo pari circa a 7 milioni, con un risultato per il corrente di 2,6 milioni rettificato da un saldo negativo di parte capitale di circa 9,6 mln.

Nel 2024 l'avanzo di amministrazione è pari al valore di 121,84 mln, in calo rispetto sia all'esercizio immediatamente precedente (127,13 milioni nel 2023), sia ai valori registrati nel 2021 (*i.e.* 133,67 milioni). La quota vincolata di tale avanzo è pari a 92,59 milioni, di cui 1,97 milioni per Tfr, 18,05 milioni al fondo rischi e oneri per contenziosi e 72,57 mln quali somme destinate alla realizzazione di opere infrastrutturali. Al netto di quanto precede, rientra nella disponibilità gestionale dell'Ente la parte residua pari a 29,25 milioni. L'avanzo economico, seppur positivo per 1,47 milioni, è in diminuzione rispetto all'esercizio 2021 del 74,04 per cento.

Alla chiusura dell'esercizio dell'anno 2024 il patrimonio netto si attesta a 159,15 milioni con un aumento del 18,69 per cento rispetto al 2021. La consistenza di cassa è anch'essa in aumento, a confronto del 2021, ed ammonta a oltre 163,55 mln (155,69 milioni nel 2021). La gestione in conto residui, dal raffronto tra l'esercizio 2024 e il 2021, evidenzia un aumento dei residui attivi (+95,7 per cento) e dei residui passivi (+94,4 per cento), dovuto principalmente all'incremento dei residui di esercizio che rispettivamente aumentano di 49,80 mln (quelli attivi) e di 50,09 mln (quelli passivi).

Le criticità nella programmazione e nella realizzazione delle opere e dei lavori portuali, illustrate nel testo del referto, trovano conferma anche sotto altra prospettiva.

Soffermando la disamina sulle opere programmate, si evidenzia che nel Pot 2022-2024 esse ammontano a circa 201,72 milioni (120,15 mln Pot 2023-2025 e 68,4 mln Pot 2024-2026): a fronte di ciò, per l'e.f. 2024 già sussistono in bilancio residui passivi (ossia somme impegnate e non pagate entro il termine di esercizio) per oltre 164 milioni, relativi a "debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici". Tale cifra afferisce a somme riconosciute all'Ente (da vari decreti ministeriali, delibere CIPE e determinazioni della Regione Calabria) per la realizzazione di opere portuali ed infrastrutturali.

Per il futuro, si ravvisa l'esigenza di adottare una pianificazione che, nell'alveo degli strumenti previsti dalla normativa vigente, includa con maggior chiarezza, in un cronoprogramma raccordato con le risorse di bilancio, le opere già programmate allo stato dell'arte, unitamente a quelle future. Ciò, a fini di trasparenza e rendicontazione dello stato di attuazione delle opere da realizzare.

Sotto diversa angolazione, atteso l'ingente lasso di tempo trascorso e le mutazioni intervenute a seguito dell'istituzione della nuova AdSP e della Zes unica, risulta auspicabile un'attenta verifica circa la perdurante utilità delle opere a suo tempo programmate e ancora da realizzare, in relazione ai nuovi assetti del sistema portuale – essendo altresì mutato il territorio geografico di riferimento – e agli strumenti di pianificazione in essere. Più in generale, si invita l'Ente a valutare la rispondenza di tali opere (programmate ma non realizzate) agli indirizzi strategici *medio tempore* sopravvenuti, contenuti nel Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl), nel Documento pluriennale di pianificazione (Dpp) e, da ultimo, nel PNRR.

Con riguardo agli organismi partecipati, si evidenzia che l'Ente detiene due società. Con il decreto n. 159 del 22 luglio 2024, il Presidente ha adottato il Piano di revisione ordinaria delle società e delle partecipazioni societarie direttamente possedute dall'AdSP al 31 dicembre 2022, ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016, pubblicandolo nell'apposita sezione del sito *internet* istituzionale della medesima Autorità ed inviandolo al Mef nonché a questa Sezione.

A supporto del mantenimento delle partecipazioni nella società Gioia Tauro Port Security Srl, è stato rilevato che trattasi di società preposta ad una specifica attività, ritenuta strumentale e necessaria al perseguimento delle finalità istituzionali dell'Ente in materia di servizi di sicurezza portuale, onde prevenire incidenti di sicurezza in conformità alle regole dell'ISPS CODE e sulla base del *Port Facility Security Plan* vigente.

Del pari, è stata mantenuta la partecipazione nella Gioia Tauro Port Agency Srl costituita dall'Autorità Portuale che ne è socio unico. Merita osservare che quest'ultima società era soggetta ad una partecipazione a carattere eccezionale e temporaneo pari a 36 mesi (in ossequio agli obblighi discendenti dall'art. 4 del d.l. n. 243 del 2016), la cui durata originaria è stata poi successivamente prorogata (sino al 27 luglio 2024, poi al 31 dicembre 2024, e attualmente al 31 dicembre 2026). Va sottolineato infatti che con decreto del Presidente n. 1 dell'8 gennaio 2025 sono stati prorogati gli organi societari della società *de qua* limitatamente al periodo di vigenza dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, come prorogata dall'art. 4, comma 1, lett. a) del d.l. 31 dicembre 2024, n. 208 e, pertanto, fino al 31 dicembre 2026.

Da ultimo, si segnala che, con decreto del Presidente dell'Autorità n. 145 del 24 dicembre 2025 ("Trasmissione piano di revisione ordinaria delle società e delle partecipazioni societarie direttamente possedute dall'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio

elaborato ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016 e relativo decreto di approvazione" per l'anno 2024, inviato alla Sezione il 21 maggio 2026), l'Ente ha confermato entrambe le partecipazioni, per le medesime ragioni suesposte.

Sul fronte dell'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), l'Autorità in esame risulta partecipare direttamente, in qualità di soggetto attuatore, alla realizzazione di due progetti nell'ambito della Missione M3 "Infrastrutture per la mobilità sostenibile" e Componente C2 "Intermodalità e logistica integrata" (progetti finanziati con le risorse previste dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza), di un progetto nell'ambito della Missione M4 "Istruzione e ricerca" e Componente C2 "Dalla ricerca all'impresa" (progetto finanziato dal Piano nazionale di ripresa e resilienza PNRR) come ente beneficiario e per un progetto nell'ambito della Missione M3 "Infrastrutture per la mobilità sostenibile" e Componente C2 "Intermodalità e logistica integrata" in qualità di realizzatore (progetto finanziato con risorse del PNRR) per un importo complessivo di euro 70.661.830.

In particolare, per la "Elettrificazione Banchine *ro-ro"* (importo di 2,8 milioni), l'AdSP ha dichiarato che è in fase di esecuzione e che alla data del 31 dicembre 2025 erano in corso i lavori per il completamento e collaudo della cabina *cold ironing*.

Per i progetti di elettrificazione della banchina di levante, al 31 dicembre 2025 risulta completata la cabina *cold ironing* per il I lotto, mentre per il II lotto risulta completata la progettazione di fattibilità tecnica ed economica.

Il progetto "AIPAG – AI-Powered Automation of Port Access Gates" al 31 dicembre 2025 risulta concluso.

Infine, il progetto "Sviluppo e implementazione dei servizi port community system (PCS) per interoperabilità con le pubbliche amministrazioni coinvolte e la piattaforma logistica digitale nazionale (PLN)", nell'ambito della Missione M3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", Componente C2 "Intermodalità e logistica integrata", al 31 dicembre 2025 risulta in esecuzione, poiché l'intervento è stato approvato con decreto del Mit n. 48 del 28 febbraio 2024 e sono stati conseguiti gli obiettivi previsti alla data di riferimento.

In attuazione delle previsioni di cui al d.lgs. n. 24 del 10 marzo 2023, l'AdSP si è dotata di apposita disciplina per la presentazione e la gestione delle segnalazioni di illeciti (c.d. *whistleblowing)* e per la tutela del segnalante (*whistleblower)*, attraverso un dedicato applicativo informatico all'interno di "amministrazione trasparente", che consente la gestione di eventuali

segnalazioni nella massima tutela della riservatezza del segnalante.

Per quel che riguarda gli adempimenti di cui al d.lgs. n. 33 del 2013, si rileva che nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale l'Ente non ha provveduto a pubblicare copia del referto al Parlamento della Corte dei conti relativo al pregresso esercizio 2021: si invita dunque a procedere in tal senso.

Fermo quanto sopra, rileva la Corte che nel 2022 per le spese promozionali e di propaganda dell'Autorità sono stati spesi ben euro 116.369 (somma oltretutto in aumento rispetto alla somma di euro 99.060 nel 2021): inoltre, nel 2023 sono stati spesi euro 87.238 e nel 2024 euro 86.159.

A fronte di ciò, si invita l'Ente a valutare la stretta inerenza delle somme rispetto alla propria funzione istituzionale, oltre che l'osservanza dei criteri di ragionevolezza e congruità.

Infine, con riferimento al servizio di tesoreria, si rileva che lo stesso è da più esercizi in regime di proroga, essendo stato affidato il 21 aprile 2021: la Sezione raccomanda all'Autorità di porre in essere le necessarie attività procedimentali volte ad evitare il protrarsi delle proroghe.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI



CORTE DEI CONTI