CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Determinazione del 28 febbraio 2024, n. 29

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Relatore: Consigliere Maria Luisa Romano

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:
la dott.ssa Silvia Rettagliati

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 28 febbraio 2024;

visto l'art. 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;

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

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

visto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, comprensiva del porto di Ravenna, che ha sostituito l'Autorità portuale di Ravenna;

visto il rendiconto generale dell'Autorità di sistema suddetta, relativo all'esercizio finanziario 2021, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Maria Luisa Romano 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 del Mare Adriatico centro-settentrionale per l'esercizio 2021;

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 controllo– e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce quale parte integrante;

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, con il rendiconto generale per l'esercizio 2021 - corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo– dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

RELATORE
Maria Luisa Romano
firmato digitalmente

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
firmato digitalmente

DIRIGENTE
Fabio Marani
firmato digitalmente
depositata in segreteria

SOMMARIO

PREMESSA 1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO 2
1.1. Inquadramento generale 2
2. ORGANI E ORGANISMI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO 10
3. ARTICOLAZIONE ORGANIZZATIVA E GESTIONE DEL PERSONALE 16
3.1. Assetto organizzativo 16
3.2. Il personale 18
3.3. Dotazione organica, personale in servizio e assunzioni 19
3.4. Costo del personale e valutazione delle *performance* 22
3.5. Incarichi di consulenza e collaborazione autonoma 26
4. COMPETENZE ISTITUZIONALI E ATTIVITA' DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA 28
4.1. La programmazione strategica presso l'Autorità 30
5. PIANIFICAZIONE E GESTIONE DELLE OPERE PORTUALI 35
5.1. I Ptl adottati dall'Autorità di sistema 35
5.2. Esecuzione interventi programmati nell'anno 2021 37
5.3. *Hub* portuale di Ravenna e utilizzo dei finanziamenti PNC 44
5.4. Interventi di manutenzione delle parti comuni 48
6. GESTIONE DEI BENI DEMANIALI E PATRIMONIALI 50
7. GESTIONE DEI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE 56
8. ALTRI SEGMENTI GESTIONALI DI RILIEVO 59
8.1. Iniziative promozionali 59
8.2. Traffico portuale 60
8.3. Acquisti di beni e servizi 61
8.4. Contenzioso 62
8.5. Partecipazioni societarie 63
9. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE 67
9.1. Andamento generale della gestione. 68
9.2. Rendiconto finanziario. 69
9.3. Situazione amministrativa e gestione dei residui 77
9.4. Il conto economico. 82
9.5. Lo stato patrimoniale 84
10. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 89

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – Spesa per organi e organismi (impegni) 12
Tabella 2 – Organigramma segreteria tecnico operativa AdSP – periodo 2021/2022 17
Tabella 3 - Spesa per il Segretario generale (cap. U112/0) 18
Tabella 4 – Dotazione organica e consistenza del personale 20
Tabella 5 - Oneri per il personale (impegni) 22
Tabella 6 – Costo unitario medio 24
Tabella 7 – Indennità e compensi incentivanti corrisposti al personale nell'anno 2021 25
Tabella 8 - Programma triennale lavori pubblici adottato nel 2021: consistenza iniziale e finale. 36
Tabella 9 – Elenco annuale dei lavori pubblici 2021: analisi degli interventi programmati 36
Tabella 10 – Elenco annuale definitivo dei lavori 2021 37
Tabella 11 – Lavori provenienti da annualità precedenti in corso nell'esercizio 2021: stato di avanzamento 41
Tabella 12 - Situazione concessioni demaniali in corso anno 2021 53
Tabella 13 - Entrate per canoni 54
Tabella 14 - Servizi affidati dall'Autorità e in corso nell'esercizio 2021 57
Tabella 15 - Traffico portuale AdSP 61
Tabella 16 – Procedure di affidamento e spesa sostenuta 61
Tabella 17 - Società partecipate anno 2021 63
Tabella 18 – Estremi approvazione rendiconti 68
Tabella 19 - Risultati della gestione 68
Tabella 20 - Rendiconto finanziario dati aggregati 70
Tabella 21 - Rendiconto gestionale 71
Tabella 22 - Situazione amministrativa 78
Tabella 23 - Disaggregazione dei residui 81
Tabella 24 – Conto economico 83
Tabella 25 – Stato patrimoniale 85

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, a norma dell'art. 2 della medesima legge, sulla gestione finanziaria relativa all'anno 2021 dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo successivamente intervenute.

Il precedente referto, relativo agli esercizi 2019-2020, è stato approvato da questa Sezione con determinazione n. 10 del 31 gennaio 2023 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 54.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1. Inquadramento generale

L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale (d'ora innanzi AdSP o Ente) è subentrata, per effetto delle disposizioni di cui al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, di riforma dell'assetto organizzativo e funzionale dei porti italiani, in attuazione della delega conferita dall'art. 8, comma 1, lett. f) della legge 7 agosto 2015, n. 124, senza soluzione di continuità alla preesistente Autorità portuale di Ravenna, con la medesima circoscrizione territoriale di competenza (comprensiva del solo porto canale di Ravenna) e con le stesse connotazioni di autonomia amministrativa, finanziaria e di bilancio, legate alla specifica ed espressa qualificazione di ente pubblico non economico di rilevanza nazionale.

Nel precedente referto[1], al quale si rinvia per ogni eventuale esigenza di approfondimento mirato, sono state evidenziate le caratteristiche del porto ravennate[2] e della gestione di cui trattasi, con riguardo sia alle sue peculiarità genetiche, sia al completamento della fase di subentro nella medesima del nuovo Ente gestore, in linea con la disciplina transitoria di cui alla richiamata riforma portuale[3].

Come la generalità delle Autorità di sistema istituite a norma della richiamata riforma portuale, l'AdSP è un soggetto giuridico che rientra, *ipso jure* ed in ragione della sua stessa natura di ente pubblico non economico, nel perimetro delle amministrazioni pubbliche ai fini delle rilevazioni concernenti gli andamenti dell'economia nazionale prescritte dal Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo al Sistema europeo dei conti nazionali e regionali nell'Unione europea n. 549 del 21 maggio 2013 (c.d. SEC 2010).

L'operato dell'Ente, quindi, oltre a soggiacere alla normativa di settore, che per quanto attiene agli aspetti ordinamentali è in prevalenza contenuta nella citata legislazione portuale e nelle sue modifiche successive, è tenuto per espresso dettato della legge di contabilità 31 dicembre

---

[1] Determinazione n. 10 del 31 gennaio 2023 Sezione controllo enti della Corte dei conti, afferente al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria per gli anni 2019 - 2020.

[2] Si ricorda in proposito che il porto di Ravenna rappresenta un nodo portuale centrale (c.d. "*core*") della rete TEN-T dell'UE e si caratterizza come *leader* in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero poiché, in virtù della strategica posizione geografica, nonché dell'inclusione nel sistema della grande viabilità e del collegamento con le principali reti di trasporto nazionali ed internazionali, svolge una funzione importante per quelli con il Medio e l'Estremo Oriente.

[3] Come stabilito dalle disposizioni transitorie regolanti il subentro alla preesistente Autorità portuale (cfr. art. 22 del d.lgs. n. 169 del 2016), l'Ente ha acquisito operatività con la nomina degli organi ed in particolare con quella del Presidente, avvenuta con d. m. in data 1° dicembre 2016, n. 416, alla quale ha fatto seguito l'istituzione formale del Comitato di gestione e del Collegio dei revisori, connotanti- ex art. 7, comma 1, della richiamata legge n. 84 del 1994 nel testo novellato - la *governance* a regime delle AdSP.

2009, n. 196 a rispettare le norme di finanza pubblica relative al contenimento e alla razionalizzazione della spesa e a conformarsi alle regole dell'armonizzazione contabile (nella specie, dettate dal decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91).

Già in passato si è ritenuto di evidenziare come il quadro normativo primario concernente compiti e funzioni delle Autorità di sistema, anche nelle loro modalità di esercizio, abbia subito nel tempo varie modifiche, essendo stato soggetto ad adattamenti ispirati ad esigenze di rafforzamento delle regole di azione e di efficientamento delle gestioni portuali, quali realtà di particolare rilievo economico per lo sviluppo dei trasporti e degli scambi intermodali[4].

Circoscrivendo l'attenzione, alle sopravvenienze normative introdotte a partire dall'esercizio oggetto di controllo e destinate ad avere effetti sulla legittimità/regolarità della gestione nella sua naturale dinamica, si può ribadire che il 2021 è stato caratterizzato dalla perdurante vigenza di norme di stampo emergenziale volte a fornire ausilio e ristori immediati alle imprese portuali colpite dalla crisi pandemica nonché dall'introduzione di innovazioni di tipo "ordinamentale", peraltro anch'esse ispirate dalle necessità di ripresa *post* pandemia.

Le misure straordinarie di sostegno, con effetti anche sul bilancio 2021, trovano in massima parte origine negli artt. 199 e 199 bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, prorogati nell'applicazione con norme successive. Le stesse hanno riguardato, in particolare:

- la facoltà di disporre, nell'ambito delle risorse disponibili e nel rispetto degli equilibri di bilancio, la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti nell'anno 2021 dai concessionari che dimostrino di aver subito nel

[4] In effetti, già a ridosso del varo della riforma portuale, il legislatore delegato è nuovamente intervenuto sul citato d.lgs. n. 169 del 2016, con le disposizioni integrative e correttive di cui al d.lgs. 13 n. 232 del 2017, anch'esse adottate ai sensi dell'art. 8, c. 6 della legge n. 124 del 2015, intese a determinare ulteriori semplificazioni nella classificazione dei porti, nell'erogazione dei servizi di interesse generale, nella definizione del piano regolatore di sistema portuale e in materia di somministrazione di lavoro portuale.

Ulteriori importanti modifiche in materia di funzionalità delle nuove Autorità sono state, poi, introdotte - sempre in forma di interventi emendativi della legge n. 84 del 1994 - dall'art. 48, c. 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, che è intervenuto in particolare sull'art. 5 della detta legge quadro semplificando le procedure di apposizione di vincoli espropriativi per la realizzazione di interventi di pubblica utilità e quelle di introduzione di varianti al Piano regolatore portuale, sia pure non sostanzialmente alterative, ma aventi qualificazione di adeguamenti tecnico- funzionali.

La stessa norma, al comma 1 bis, è intervenuta sull'art. 7, comma 3, della legge n. 84 del 1994, trasformando da obbligatorie a facoltative le decisioni di revoca e scioglimento degli organi in caso di ritardi e inadempienze nell'adozione degli atti di programmazione e di bilancio, con una *ratio* intesa evidentemente ad evitare automatismi "sanzionatori", non valutativi delle situazioni di contesto e quindi potenzialmente compromissivi della continuità dell'azione dell'ente interessato.

periodo compreso tra il 1° gennaio e il 15 dicembre 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 (art. 4, comma 5, lett. a) nn.1-3, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156;

- l'autorizzazione a corrispondere alle imprese fornitrici di lavoro portuale e alle imprese autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali che prendano parte alla realizzazione di attività delle concessionarie di beni demaniali contributi pari ad euro 90, nel limite degli stanziamenti previsti per 2021 a carico del bilancio dello Stato, rispettivamente per ogni giornata lavorativa ed ogni turno di lavoro a lavoratore in meno registrato mensilmente, rispetto ai dati degli stessi mesi del 2019, alle condizioni e con i presupposti fissati dall'art.199, comma 1, lett. b) del decreto-legge n. 34 del 2020 (come ampliato nell'oggetto e rifinanziato dal decreto-legge n. 121, del 2021);
- il titolo a percepire contributi a compensazione, anche solo parziale, dei mancati introiti da diritti di porto, legati al calo del traffico passeggeri e crocieristi derivante dai provvedimenti restrittivi assunti a tutela della salute pubblica da destinare al finanziamento di infrastrutture non commerciali (art. 199, comma 10 bis del decreto-legge n. 34 del 2020, come rifinanziato dall'art. 1, comma 662, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, - legge di bilancio 2021 - e modificato dall'art.4, comma 5, lett b) del citato decreto-legge n. 121 del 2021).

Giova qui rammentare che le norme emergenziali e segnatamente l'art. 199, comma 3, del decreto-legge n. 34 del 2020 sono intervenute anche sul delicato terreno delle proroghe dei rapporti autorizzatori e concessori già scaduti all'atto della dichiarazione dello stato di emergenza pandemica e ancora in corso nel maggio del 2020, alla data di emanazione del decreto-legge, postergandone la durata *ex lege* per 12 mesi. Per effetto dell'art. 5, comma 3 bis, del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, le proroghe in argomento sono state elevate a 24 mesi, sia pure con salvaguardia degli esiti di eventuali gare già bandite. L'applicazione di siffatte disposizioni evidentemente influisce sull'ordinaria sequenza di scadenze e rinnovi delle concessioni in argomento, anche per il 2021.

Interventi normativi ulteriori nel corso del 2021 e in tempi successivi hanno innovato a sistema la disciplina delle Autorità di sistema portuale con riguardo alla semplificazione della

programmazione strategica (art.4, comma 1 septies, dello stesso decreto-legge n. 121 del 2021)[5] e alla materia delle concessioni demaniali in ambito portuale (art. 5, comma 1, della legge 5 agosto 2022, n. 118 e successivo regolamento attuativo, approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 202 del 28 dicembre 2022).

In tema si precisa che la nuova disciplina di rilascio delle concessioni demaniali contenuta nell'art. 5 della legge n. 118 del 2022 che prevede la determinazione dei canoni in ragione dell'entità dei traffici portuali e nel rispetto dei principi eurounitari di concorrenza effettiva, si inserisce nel solco delle linee di sviluppo del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) che contemplavano la definizione in materia di concessioni di aree demaniali in ambito portuale di interventi normativi di riordino, intesi a definire *"le condizioni relative alla durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari"*. Il regolamento attuativo uniforma le procedure ad evidenza pubblica da seguire per il rilascio delle concessioni, al fine di rendere più competitivi i porti italiani e di eliminare i possibili elementi d'interferenza che alterano la concorrenza tra gli operatori che forniscono servizi portuali. Il regolamento definisce, in dettaglio, la disciplina relativa alla pubblicazione del bando o dell'avviso pubblico, i parametri di valutazione comparativa delle domande, i requisiti di ammissione, i criteri di determinazione dei canoni demaniali, la durata delle concessioni, i criteri di avvicendamento dei concessionari, le attività di verifica dei requisiti posseduti e le procedure di revoca e di decadenza. Lo stesso regolamento trova applicazione agli atti concessori rilasciati successivamente alla data della sua entrata in vigore (1° gennaio 2023): la nuova normativa fa, comunque, salvi i rapporti concessori in corso, fino a scadenza, alle condizioni già assentite.

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

[5] Eliminazione del Piano regolatore di sistema portuale e valorizzazione del solo DPSS ai fini dell'individuazione per ciascun porto, degli obiettivi di sviluppo, degli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città nonché degli assi di collegamento viario e ferroviario.
Infine, le Autorità di sistema portuale indicano al Mims e alle regioni le aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

concorrenza. In materia, si richiama l'articolato, intervento legislativo di cui all'art. 4 bis del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, che ha arricchito di nuovi commi l'art. 6 della legge-quadro sui porti. Le nuove disposizioni stabiliscono che le AdSP sono soggette in via di principio ad imposizione fiscale reddituale ex art. 73 del d.p.r. 22 dicembre 1986, n. 917 (Testo unico delle imposte sui redditi – TUIR), annoverando tuttavia fra le entrate tassabili unicamente quelle qualificabili come ricavi commerciali con esclusione di quelle prelevate autoritativamente, cioè nell'esercizio di attività pubblicistica (tassa di ancoraggio, tasse portuali, tasse connesse alle autorizzazioni di attività portuali) [6]. Ad un successivo decreto interministeriale, ad oggi non ancora emanato, è demandata la fissazione dei limiti minimi e massimi nonché dei criteri, rispettivamente per la commisurazione e l'applicazione – con provvedimenti delle stesse Autorità – di detti prelievi fiscali, a decorrere dall'anno di imposta 2022. Quanto ai canoni da concessioni demaniali, invece, ne è stata stabilita la riconduzione al reddito imponibile, ma con una riduzione forfetaria del 50 per cento.

Va richiamata a tale proposito la recente sentenza del Tribunale UE, depositata il 20 dicembre 2023, che ha deciso sul ricorso volto all'annullamento della decisione (UE) 2021/1757 della Commissione europea del 4 dicembre 2020, causa T 166/21, concludendo nel senso che la predetta decisione relativa al regime di aiuti di Stato SA.38399 – 2019/C (ex 2018/E) cui l'Italia ha dato esecuzione, è annullata nella sola parte in cui essa qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica, rimanendo vigente per gli ulteriori aspetti. In tale prospettiva, il Tribunale dell'Unione europea ha confermato l'illiceità dell'esenzione dei redditi delle AdSP nazionali, se non quelli generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994; si rammenta che, in ordine a tale aspetto il legislatore del 2022 aveva già provveduto a non qualificare la fattispecie come esercizio di attività commerciale.

Il rilievo della rete portuale nazionale quale importante *asset* di sviluppo economico del Paese era stato posto in luce già nei documenti di programmazione economica degli anni antecedenti,

[6] Ai sensi del novellato art. 6, c. 9-ter, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia di prelievo, nonché i criteri per la determinazione degli stessi. Le AdSP determinano l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla 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. Questa e le altre disposizioni della riforma dell'art. 6 hanno effetto a decorrere dal 1° gennaio 2022 e sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente.

con la previsione di azioni di *policy* finalizzate al recupero della competitività economica del "sistema mare" in termini di produttività ed efficienza, attraverso lo snellimento delle procedure amministrative, l'analisi degli investimenti pubblici e della promozione di nuove politiche commerciali dei porti, lo sviluppo delle reti di trasferimento e di logistica, anche con interventi puntuali in tema di concessioni portuali e di tassazione delle operazioni riferite ai traffici marittimi.

In tale contesto, interventi in materia portuale e di efficientamento del sistema sono specificamente contemplati nell'ambito della Missione 3 (rubricata "infrastrutture per una mobilità sostenibile") del Piano nazionale di ripresa e resilienza, elaborato dall'Italia e approvato dal Consiglio europeo con decisione del 13 luglio 2021, allo scopo di rilanciare l'economia del Paese colpita dalla pandemia, nonché dal Piano di utilizzo dei fondi complementari (PNC) di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021 n. 101, con il quale sono stanziate risorse nazionali aggiuntive ugualmente finalizzate al raggiungimento degli obiettivi strategici negoziati in sede europea.

In particolare, l'art. 1, comma 2, lett. c), del citato decreto-legge n. 59 del 2021, contempla lo sviluppo delle infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e l'aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche), prevedendo allo scopo stanziamenti per complessivi 2.860 milioni, ripartiti fra le diverse tipologie di intervento previste con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – Mims (oggi Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Mit) n. 330 del 13 agosto 2021. Le assegnazioni in argomento sono state disposte in favore delle Autorità di sistema portuale su progetti di intervento alle medesime riferibili. Ciò ne fa soggetti attuatori, cioè responsabili dell'affidamento e della esecuzione delle opere finanziate, secondo un cronoprogramma connesso a quello di utilizzo dei fondi europei del PNRR.

Anche l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale è chiamata, quindi, a porre in campo, nell'arco temporale quinquennale previsto per il conseguimento delle finalità e degli obiettivi di questa complessa manovra economico-finanziaria straordinaria, idonee capacità progettuali e operative da finalizzare allo sviluppo del porto di Ravenna.

A questo scopo, il richiamato decreto Mims n. 330 del 2021 ha assegnato alla stessa risorse finanziarie a carico del PNC pari a complessivi 165 milioni di euro.

La parte maggiore delle risorse PNC di cui trattasi, pari a 130 milioni di euro, è stata destinata a finanziare i progetti di intervento per lo sviluppo dell'accessibilità marittima che si inseriscono nella realizzazione dell'*hub* portuale, grande opera infrastrutturale di rilievo strategico, costituente l'asse portante del Piano regolatore portuale (PRP) di Ravenna, adottato nel 2007 e connotata da un *iter* di gestazione progettuale particolarmente lungo, giunto a conclusione solo nel 2018 e con plurimi aggiornamenti tecnici[7]. La restante parte, pari a 35 milioni, è stata vincolata all'allestimento di una stazione di *cold ironing*, cioè di alimentazione elettrica delle navi ferme che ne riduce le emissioni inquinanti, sulla banchina di porto Corsini, al servizio del *terminal* crociere.

Nell'ambito del monitoraggio della Sezione sullo stato di attuazione degli interventi di cui trattasi[8], è emerso che le risorse di maggiore entità sono impiegate per opere di approfondimento dei canali di Candiano e Baiona, identificate quali 3° e 4° stralcio della seconda fase del progetto generale relativo all'*hub* portuale di Ravenna, la cui prima fase si è già conclusa con la stipula dei contratti d'appalto.

Per entrambi i progetti l'Ente ha ricevuto anticipazioni già a carico del bilancio 2021 (pari ad euro 30.674.888,39) [9] ed ulteriori rimesse negli esercizi successivi, come previsto dagli accordi procedimentali sottoscritti dall'AdSP con il Mims.

Si evidenzia inoltre che l'AdSP, al fine di rendicontare dette somme agli organi di controllo competenti e di assicurare la completa tracciabilità delle operazioni riferite agli interventi a valere sul PNRR, con deliberazione presidenziale n.184 del 16 giugno 2022 ha deliberato l'adozione di una nuova e specifica codificazione contabile sia in entrata che in uscita, con l'istituzione di appositi capitoli correlati in parte capitale sui quali far confluire le risorse di cui trattasi. La consistenza iniziale delle partite di cui trattasi è stata determinata mediante apposito provvedimento di storno delle entrate e delle uscite in argomento dalle poste generali di originaria allocazione, con provvedimento del Segretario generale, a partire dall'annualità contabile 2022.

---

[7] Il progetto definitivo è stato approvato solo nel 2018 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, con raccomandazioni e prescrizioni, e dal CIPE, con successiva sottoposizione a verifiche del Ministero dell'ambiente i cui esiti favorevoli sono confluiti nel D.M. 1° febbraio 2018, n. 44.

[8] Nota della Sezione n. 365, del 31 gennaio 2022, riscontrata dall'Autorità con nota n. 1618 in data 11 febbraio 2022, nota della Sezione n. 4751 del 14 dicembre 2022, riscontrata dall'AdSP con nota n. 229 del 9 gennaio 2023 e nota della Sezione n. 3578 del 15 settembre 2023, riscontrata dall'Autorità con nota n. 10796 del 29 settembre 2023.

[9] Precisamente euro 26.530.610,24 per i lavori sui canali di Candiano e Baiona ed euro 4.144.278,15 per i lavori di elettrificazione delle banchine turistiche. Le risorse erogate nel 2022 ammontano rispettivamente ad euro 35.374.147,66 e ad euro 7.770.523,29.

Per completezza, vanno qui richiamate, da ultimo, le disposizioni del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41, volte a garantire la tempestiva attuazione degli interventi relativi al PNRR attraverso modifiche al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, nonché misure di rafforzamento della capacità amministrativa e dell'attività di programmazione, monitoraggio e sostegno delle amministrazioni titolari degli interventi.

Circa le norme di nuova introduzione, salve ulteriori precisazioni e richiami specifici nel corpo della presente relazione e all'occorrenza, pare qui opportuno evidenziare che l'Autorità di sistema ha perfezionato altri regolamenti, adottati con delibere presidenziali e delibere del Comitato di gestione, limitatamente in questo caso alle competenze specifiche intestate a tale organo dalla legge n. 84 del 1994, tutti pubblicati e reperibili sul sito istituzionale.

2. ORGANI E ORGANISMI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

Sono organi dell'AdSP il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti, in conformità alle disposizioni della legge n. 84 del 1994, nel testo vigente, che ne disciplina compiutamente anche le modalità di nomina, le competenze e la durata in carica, stabilita in quattro anni.

Nell'esercizio di riferimento del presente controllo sono stati disposti i rinnovi di tutti gli organi dell'Ente, che sono rimasti in carica per un periodo eccedente la naturale scadenza ed i limiti della *prorogatio* ordinaria di cui al decreto-legge 16 maggio 1994, n. 293, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 1994, n. 444, in applicazione della proroga emergenziale straordinaria di cui all'art. 33 del decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 giugno 2020, n. 40.

Il Presidente, nominato con d.m. 1° dicembre 2016, n. 416, è stato confermato con d.m. 12 gennaio 2021, n. 9, per un nuovo quadriennio.

Il Comitato di gestione, composto dal Presidente e dai rappresentanti designati dalla Regione Emilia-Romagna, dal comune di Ravenna e dalla Capitaneria di porto di Ravenna, conformemente a legge in numero di uno per ciascuno dei detti enti, era stato nominato con delibera presidenziale n. 16 del 10 febbraio 2017 e decorrenza dalla data di nomina del Presidente; l'organo è stato rinnovato con delibera presidenziale n. 96 del 1° aprile 2021 e si è insediato in data 13 aprile 2021. Il Comitato ha tenuto, in corso d'anno, n. 11 sedute.

Il Collegio dei revisori dei conti, la cui composizione e le cui funzioni sono disciplinate dall'art. 11 della legge n. 84 del 1994 nel testo novellato dalla riforma portuale[10], è stato invece rinnovato con d.m. 28 ottobre 2021, n. 417, e si è insediato in data 18 novembre 2021, subentrando al precedente, che era stato formalmente costituito con d.m. 5 dicembre 2016, n. 426, e si era insediato a decorrere dal 21 dicembre 2016, con contestuale scadenza del mandato del Collegio

[10] Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Mit e scelti tra gli iscritti all'albo dei revisori legali dei conti o tra persone con particolare competenza nella revisione contabile. Tra questi, il Presidente e un membro supplente sono nominati su designazione del Mef.
Il Collegio provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa; redige le relazioni di propria competenza e, in particolare, una relazione sul conto consuntivo. Riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'andamento della gestione e assiste alle riunioni del Comitato di gestione con almeno uno dei suoi membri.

dei revisori dell'Autorità portuale di Ravenna. Le riunioni del Collegio nel 2021 sono state n. 8, come da verbali in atti.

Si dà qui conto per completezza che presso l'Autorità nel corso del 2021 è stato regolarmente operativo l'Organismo interno di valutazione, in composizione monocratica, incardinato a far tempo dal 1° dicembre 2019 e per la durata di un triennio, con apposito provvedimento presidenziale (deliberazione n. 263 del 25 novembre 2019) ed agli esiti di procedura selettiva pubblica, secondo i criteri stabiliti dal decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150. Alla scadenza di detto triennio, con delibera presidenziale n. 354 del 29 novembre 2022, l'AdSP ha proceduto alla nomina del nuovo Organismo interno di valutazione per il periodo dal 1° dicembre 2022 al 30 novembre 2025, in seguito ad avviso pubblico per la raccolta di manifestazioni di interesse, approvato con delibera presidenziale n. 204 dell'11 luglio 2022.

Nel corso dell'esercizio in esame l'OIV ha partecipato a n. 6 incontri con i responsabili delle direzioni e delle aree operative, al fine di identificare i piani e gli obiettivi, poi approvati dal Comitato di gestione (delibera n. 9 del 29 aprile 2021), per il conseguimento dei premi di risultato.

Merita accenno in questo punto anche la presenza, a supporto dell'operato dell'AdSP, dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, contemplato dall'art. 11 bis della legge n. 84 del 1994, per garantire il coinvolgimento sostanziale delle diverse categorie di utenti portuali nelle scelte strategiche relative agli assetti organizzativi ed alla gestione del sistema[11]. Nella specie, l'Organismo è stato istituito tempestivamente, in conformità a quanto indicato nelle Linee guida ministeriali (circolare n. 710/2017), nella totalità dei suoi previsti tredici componenti, con delibera presidenziale del 27 aprile 2017. In tale composizione ha operato anche nel corso del primo semestre del 2021, fino a rinnovo disposto con delibera presidenziale del 25 giugno 2021.

L'attività svolta nell'anno 2021 è compendiata in n. 5 riunioni, i cui verbali sono pubblicati e liberamente consultabili sul sito istituzionale dell'Ente.

A norma dell'art. 7, comma 2, della legge n. 84 del 1991, gli emolumenti del Presidente, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione sono a carico del bilancio

[11] L'Organismo è composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede, dal Comandante del porto ovvero dei porti, già sedi di Autorità, e da n. 13 componenti in rappresentanza delle diverse categorie commerciali ed economiche che svolgono attività nel porto. Le categorie ammesse, nonché le modalità di designazione ed il numero dei loro rappresentanti sono fissati con apposito decreto ministeriale che, anche nella fattispecie in esame, ha previsto la durata degli incarichi in quattro anni.

dell'Autorità di sistema portuale e vengono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Nella specie, circa la misura delle riconosciute indennità di carica e dei gettoni di presenza non si segnalano nell'esercizio all'esame novità rispetto al passato. Parimenti dicasi quanto a modalità e criteri di corresponsione.

Si ritiene qui di precisare, a titolo di aggiornamento, che presso l'Ente ad oggi non si sono verificati i presupposti per l'applicazione della rideterminazione dei compensi di cui all'art.1, comma 596 della legge n. 160 del 2019 [12] e del relativo regolamento di attuazione approvato con d.p.c.m. 23 agosto 2022, n. 143.

Nella tabella che segue è riportata la spesa complessiva impegnata nell'esercizio all'esame per gli organi di amministrazione e di controllo, posta a raffronto con i dati omologhi dell'esercizio 2020 oggetto del precedente referto. Trattasi di impegni assunti a vario titolo per garantire il funzionamento degli organi, tutti allocati in contabilità nel bilancio finanziario decisionale nell'ambito della spesa corrente del titolo I e classificati in vari capitoli del bilancio gestionale. Per quanto detto, i dati esposti sono frutto dell'aggregazione di una pluralità di poste contabili elementari, debitamente analizzati a fini di verifica di conformità con norme e regole che fissano la disciplina delle spettanze degli organi[13].

Tabella 1 – Spesa per organi e organismi (impegni)

		2020	2021	Var. % 2021/2020
Presidente	Indennità di carica	230.000	230.000	0
	Rimborso spese	4.329	3.577	-17
Comitato di gestione	Gettoni di presenza	630	750	19
	Rimborso spese	112	0	-100
Collegio dei revisori/OIV*	Indennità di carica	66.319	63.809	-4
	Rimborso spese	2.828	1.151	-59
Totale **		**304.218**	**299.287**	**-2**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati del bilancio gestionale e del piano dei conti integrato.

*Il compenso per l'OIV è pari a 12.000 euro annui, oltre a rimborsi spese.

** Nel totale non sono ricompresi gli oneri previdenziali ed assistenziali, complessivamente pari a euro 24.724 nel 2021.

[12] L'articolo 1, c. 596, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, stabilisce che "I compensi, i gettoni di presenza ed ogni ulteriore emolumento, con esclusione dei rimborsi spese, spettanti ai componenti degli organi di amministrazione e di controllo ordinari o straordinari, degli enti e organismi di cui al comma 590, escluse le società, sono stabiliti da parte delle amministrazioni vigilanti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, ovvero mediante deliberazioni dei competenti organi degli enti e organismi ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, statutarie e regolamentari, da sottoporre all'approvazione delle predette amministrazioni vigilanti. I predetti compensi e gettoni di presenza sono determinati sulla base di procedure, criteri, limiti e tariffe fissati con decreto del presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro cento ottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge".

[13] Si precisa che in contabilità economico patrimoniale gli oneri in argomento trovano esposizione fra gli "oneri diversi di gestione" del conto economico e tra i "debiti" dello stato patrimoniale per la parte ancora da pagare.

Gli emolumenti spettanti al Presidente, pertanto, sono stati determinati in base a criteri e limiti di cui al decreto Mit n. 456 del 16 dicembre 2016 e nella misura massima consentita, come da delibere del Comitato di gestione n. 2 del 2 marzo 2017 e n. 12 del 24 giugno 2021.

Dette spettanze, corrispondenti alla spesa registrata in contabilità nell'anno di competenza, constano di una parte fissa pari a euro 170.000 e di una parte variabile pari ad euro 60.000. Quest'ultima, anch'essa impegnata per l'intero nell'esercizio di riferimento, viene liquidata subordinatamente alla conclusione dell'*iter* di valutazione positiva di conseguimento degli obiettivi stabiliti dalle apposite direttive ministeriali annuali[14]e, perciò, erogata in conto residui nell'esercizio successivo, come avvenuto anche nell'esercizio all'esame. Secondo quanto accertato in istruttoria, infatti, i compensi variabili sono stati erogati nel 2022 previa acquisizione da parte del Comitato di gestione dell'esito della valutazione ministeriale sul pieno raggiungimento degli obiettivi (come deliberato nella seduta del 26 maggio 2022)[15]. Il differenziale fra tale componente indennitaria, complessivamente pari ad euro 230.000, e l'importo degli impegni rappresentato in tabella, per il 2021 pari ad euro 233.577, è iscritto in contabilità alla voce dei rimborsi spese.

La spesa per il Comitato di gestione consta, oltre che di rimborsi spese (comprensive di indennità chilometrica per l'utilizzo del mezzo proprio), di risorse erogate a titolo di gettone di presenza, anch'esso commisurato, secondo le indicazioni di cui al citato D.M. n. 456 del 2016, nella misura massima di trenta euro lordi a seduta con le stesse delibere sopra richiamate.

Le spettanze dei componenti del Collegio dei revisori[16] consistono, nel rispetto delle indicazioni ministeriali, in euro 18.400,00 per il Presidente, euro 15.654,72 per i componenti

---

[14] Con direttiva n. 166 del 21 aprile 2021 il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, ha individuato gli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale per l'anno 2021 ed in particolare gli obiettivi assegnati al Presidente dell'AdSP.

[15] Con nota n. 13074 del 26 aprile 2022, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili ha comunicato all'AdSP le valutazioni finali dei risultati, rapportati all'attività complessivamente svolta dal vertice decisionale dell'Ente nel corso del 2021 nelle varie fasi di declinazione dei cinque obiettivi istituzionali generali assegnati, con indicazione del conseguente punteggio, comprensivo della valutazione del comportamento organizzativo.

[16] Il compenso dei componenti del Collegio dei revisori, nelle more dell'individuazione con apposito decreto ministeriale da emanare a norma dell'art. 13, c. 2 del d.lgs. n. 169 del 2016, ha continuato ad essere stabilito sulla base delle indicazioni ministeriali perfezionate in passato per le soppresse Autorità dal d.m. n. 412 del 2009 che – come noto – parametrava gli emolumenti in questione con riferimento alla retribuzione spettante per la carica di Presidente così come stabilita dal d.m. 31 marzo 2003, cioè antecedentemente alla modifica della struttura della remunerazione presidenziale di cui al sopra menzionato d.m. n. 456 del 2016. A seguito dell'emanazione di quest'ultimo, peraltro, sono sorte questioni applicative circa la corretta individuazione della detta remunerazione presidenziale da assumere a base di computo, che il Ministero vigilante, dopo un'iniziale rigidità, ha risolto, ritenendo ammissibile il riferimento *pro quota* alle intere spettanze previste per la carica di presidente, date dalla duplice componente remunerativa fissa e variabile. Nella perdurante applicazione di tali vecchie regole, vengono erogati compensi non solo al Presidente e ai componenti effettivi del Collegio dei revisori ma anche, e prescindendo da un loro concreto coinvolgimento operativo, ai componenti supplenti, la cui nomina è peraltro contemplata nello specifico per le Autorità di sistema portuale dall'art. 11 della legge n. 84 del 1994, diversamente da quanto avviene ormai per gli altri enti pubblici, secondo le indicazioni di cui alla circolare Mef n. 40 del 2010.

effettivi ed in euro 2.300,00 per i supplenti. Detti emolumenti non hanno subito variazioni nell'esercizio esaminato, comportando una spesa annuale complessiva di euro 54.309,44 al netto dei riconosciuti rimborsi spese e sono computati a bilancio (e in tabella) unitamente ai compensi spettanti all'OIV.

Dalla tabella n. 1 si rileva nel 2021 una lieve diminuzione della spesa per rimborsi spese.

Sempre in merito alla quantificazione dei compensi degli organi si ribadisce che, per orientamento espresso del Ministero vigilante, l'Autorità non ha applicato in passato le riduzioni di cui all'art. 6, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, vigenti a tutto l'esercizio 2017, per effetto del disposto dell'articolo 13, comma 1 del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19.

Tale orientamento, fondato sul convincimento dell'inapplicabilità delle norme di contenimento ad enti di nuova istituzione, privi di esborsi a tale titolo nell'anno parametro (2010) e comunque aventi una propria disciplina di computo dei compensi degli organi, non è stata condivisa dalla Sezione; ad avviso di questa gli obblighi di contenimento in argomento costituiscono espressione degli obiettivi di equilibrio di finanza pubblica al cui conseguimento sono tenute a concorrere, salve deroghe espresse nella specie inesistenti, tutte le amministrazioni pubbliche di cui all'art. 1, comma 2, della legge n. 196 del 2009, con semmai il diverso problema della fissazione dei parametri di riferimento. Vi è inoltre da tener presente che le AdSP, pur di nuova istituzione, sono succedute in tutti i pregressi rapporti e senza soluzione di continuità alle soppresse Autorità portuali nella gestione delle medesime attività pubbliche affidate.

La tesi ministeriale ha influito anche sul computo dei risparmi di spesa da versare a norma dello stesso art. 6, comma 21 del richiamato decreto-legge n. 78 del 2010[17], anch'essi secondo il Ministero non comprensivi di una riduzione di spesa che nella specie è stata reputata inapplicabile.

Si evidenzia a questo proposito che la questione presenta strascichi anche nel contesto del nuovo regime dei limiti di spesa, fissato dall'art. 1, comma 590 e seguenti della legge 23

[17] La norma dispone che "le somme provenienti dalle riduzioni di spesa di cui al presente articolo, con esclusione di quelle di cui al primo periodo del comma 6, sono versate annualmente dagli enti e dalle amministrazioni dotati di autonomia finanziaria ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato. La disposizione di cui al primo periodo non si applica agli enti territoriali e agli enti, di competenza regionale o delle province autonome di Trento e di Bolzano, del Servizio sanitario nazionale, nonché alle associazioni di cui all'*articolo 270 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267*".

dicembre 2019, n. 160, ed applicabile dal 2020. In effetti, detta nuova disciplina ha ridefinito gli obblighi di risparmio di spesa e quantificato quelli di versamento sull'entità versata in passato. A tale specifico riguardo, infatti, l'art. 1, comma 594 della citata legge n. 160 del 2019 ha stabilito che "*a partire dal 2020, al fine di assicurare il rispetto degli obiettivi di finanza pubblica, gli enti e gli organismi di cui al comma 590, ivi comprese le autorità indipendenti, sono tenuti a versare annualmente entro il 30 giugno di ciascun anno ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato un importo pari a quanto dovuto nell'esercizio 2018, in applicazione delle abrogate norme di cui all'allegato A, annesso a detta legge (tra cui rientrano l'art. 6, c. 3 del decreto-legge n. 78 del 2010 e l'art. 5, c. 14 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135) incrementato del 10 per cento*".

3. ARTICOLAZIONE ORGANIZZATIVA E GESTIONE DEL PERSONALE

3.1. Assetto organizzativo

La struttura operativa delle Autorità di sistema portuale, ai sensi dell'articolo 10 della legge n. 84 del 1994, è centrata sul Segretariato generale, che ha al vertice il Segretario generale, coadiuvato dalla Segreteria tecnico – operativa.

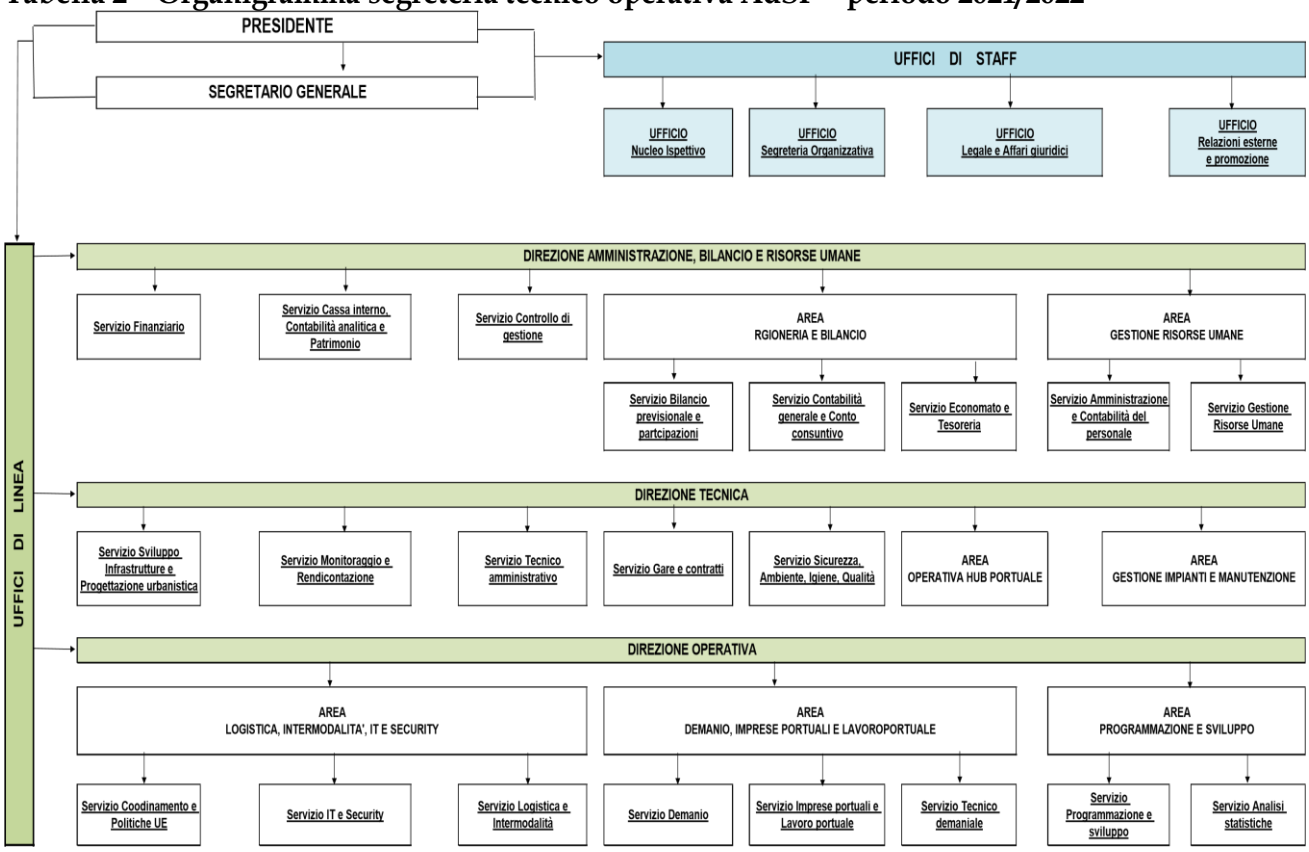
Va evidenziato, peraltro, come la normativa primaria lasci ampi spazi di autonomia alle Autorità nella definizione dell'articolazione interna dei propri uffici amministrativi.

Al riguardo, si riferisce che l'Ente ha adottato un proprio Regolamento di organizzazione e di funzionamento della Segreteria tecnico-operativa, approvato con delibera presidenziale n. 46 del 9 marzo 2018, in sostituzione di quello previgente, approvato dalla soppressa Autorità portuale con delibera presidenziale n.167 del 2001.

Nella specie, l'Autorità di sistema portuale di Ravenna dispone di una organizzazione articolata in unità organizzative di diversa consistenza e complessità, suddivise in "uffici-di linea", specializzate per ambiti di azione e materie specifiche e "uffici di *staff*" con compiti consultivi e/o di supporto agli organi dell'Ente e alle strutture di linea. L'assetto strutturale dell'AdSP è articolato in "Direzioni", "Aree" e "Servizi". Le "Direzioni" costituiscono le unità organizzative di massima dimensione ed agiscono con ampia autonomia nell'ambito degli indirizzi strategici individuati dagli organi dell'AdSP, con il coordinamento del Segretario Generale.

L'Ente ha fornito la seguente rappresentazione grafica dell'organigramma in dotazione nell'esercizio di riferimento del presente controllo, appositamente elaborata su richiesta istruttoria.

Tabella 2 – Organigramma segreteria tecnico operativa AdSP – periodo 2021/2022



Fonte: Ente

Va qui evidenziato che solo in tempi relativamente recenti l'Ente ha dato avvio all'istituzione dello Sportello unico amministrativo (Sua), in applicazione dell'art. 15 bis della legge n. 84 del 1994.

L'Autorità ha provveduto, a seguito dell'emanazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, in data 19 luglio 2021, delle linee guida in materia di Sportello unico amministrativo, con delibera del Comitato di gestione n. 17 del 30 settembre 2021, ad approvare il Regolamento del proprio Sua e, con successiva deliberazione presidenziale n. 365 del 16 dicembre 2021, ha proceduto a nominarne il responsabile, con individuazione di un sostituto per le ipotesi di temporaneo impedimento e situazioni di eventuali incompatibilità. Tali incarichi sono stati rispettivamente conferiti al Segretario generale, in virtù del ruolo apicale ricoperto e al Direttore operativo dell'AdSP, quale dirigente dell'unità organizzativa cui fanno capo la maggioranza dei procedimenti. Gli incarichi non comportano ulteriori oneri a carico dell'Ente.

3.2. Il personale

Nell'anno 2021 il Comitato di gestione, con delibera n. 3 del 15 marzo 2021, ha proceduto a rinnovare l'incarico del Segretario generale[18] per un ulteriore quadriennio, a decorrere dal 16 marzo 2021 fino al 15 marzo 2025. A seguito di cessazione anticipata dell'incarico per dimissioni, con delibera del Comitato di gestione del 6 ottobre 2022 è stato designato un nuovo Segretario generale con decorrenza immediata e per la durata di un quadriennio.

Il trattamento economico annuo lordo attributo al Segretario generale, per tutta la durata e lo svolgimento dell'incarico, si compone di due parti: una parte fissa pari ad euro 140.000,00 da corrispondersi in 13 mensilità, ed una parte variabile pari ad euro 15.250,00 legata ad obiettivi determinati all'inizio dell'anno dal Presidente dell'Ente, sentito il Comitato di gestione, contestualmente all'indicazione delle modalità di rilevazione e monitoraggio dei risultati.

La situazione contabile, quale emerge dai dati consuntivi riportati nella sottostante tabella, evidenzia un andamento effettivo della spesa in linea con i dati del 2020 e meglio aderente alla previsione definitiva di bilancio, diversamente da quanto avvenuto in tale precedente esercizio.

Tabella 3 - Spesa per il Segretario generale (cap. U112/0)

Es. 2020 conto competenza				Es. 2021 conto competenza			
Stanziamento Definitivo	Impegni	Pagamenti	Residui	Stanziamento Definitivo	Impegni	Pagamenti	Residui
266.000	155.250	135.000	20.250	156.000	154.288	139.038	15.250

Fonte: Elaborazione Corte Conti su dati rendiconti gestionali.

I pagamenti effettuati nel 2021 sono stati rispettivamente pari ad euro 139.038, con formazione di residui di euro 15.250 per il pagamento dell'indennità di risultato. La liquidazione, a tale titolo, pari a euro 14.792,50 è avvenuta con deliberazione presidenziale n. 148 del 16 maggio 2022.

[18] Il Segretario generale, la cui nomina a norma dell'art. 10 della legge n. 84 del 1994 compete al Comitato di gestione, su proposta del Presidente e previo confronto comparativo tra esperti di comprovata esperienza manageriale e qualificazione professionale, non grava sulla pianta organica ed è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'art. 53 del d.lgs. n. 165 del 2001.
Il rapporto di lavoro è regolato da contratto di diritto privato che si conforma al CCNL dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi del 25 novembre 2004 e successivi rinnovi, assunto a riferimento dalle Autorità anche con riguardo al personale dirigenziale, in forza di sottoscrizione di appositi protocolli d'intesa tra Assoporti e Federmanager in data 24 marzo 2011 e 22 dicembre 2015. La durata dell'incarico è fissata in un quadriennio, rinnovabile per una sola volta.

3.3. Dotazione organica, personale in servizio e assunzioni

Con riferimento alla dotazione di personale va tenuto presente che la stessa al primo gennaio 2021 era conformata secondo la pianta organica adottata con delibera del Comitato di gestione n.13 del 28 giugno 2017, approvata dal Ministero vigilante il 4 agosto 2017, che aveva fissato la prima dotazione di diritto dell'AdSP in complessive 79 unità, escluso il Segretario generale, di cui n. 4 di area dirigenziale e n. 75 suddivise in profili e livelli professionali, secondo la classificazione operata dal CCNL dei lavoratori dei porti, sottoscritto da Assoporti in data 15 dicembre 2015 ed applicato dalle nuove Autorità ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge quadro.

L'Ente nel corso dell'esercizio in esame, con deliberazione del Comitato di gestione n. 21 del 28 ottobre 2021, approvata dal Mims in data 19 novembre 2021, ha proceduto a adottare una nuova pianta organica. Successivamente, con deliberazione del Comitato di gestione n. 12 del 6 ottobre 2022, approvata dal Mims in data 20 ottobre 2022, l'AdSP ha proceduto alla modifica di detta pianta organica, prevedendo un ulteriore incremento delle risorse umane reputate necessarie per garantire la piena funzionalità dell'Ente, anche quale soggetto attuatore nell'ambito dei progetti di cui al PNRR.

Con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 29 gennaio 2021, l'Ente ha aggiornato per l'anno 2021 il precedente Piano triennale del fabbisogno di personale (Pftp), approvato con delibera n. 23 del Comitato di gestione dell'11 dicembre 2019, per adeguare la consistenza del proprio personale alla prevista dotazione.

Si evidenzia, infine, che, con delibera presidenziale n. 316 del 28 ottobre 2022, l'Ente ha approvato anche il Piano integrato di attività ed organizzazione (Piao) 2022- 2024.

Nel corso dell'esercizio 2021, è stato dato seguito all'attività di reclutamento finalizzata a adeguare la consistenza dell'organico.

La tabella che segue riporta la consistenza del personale al 31 dicembre 2021 in raffronto con la situazione dell'esercizio precedente e con l'evoluzione della dotazione, denotando come la stessa pur in aumento sia ancora inferiore a quella programmata. In effetti a tale data l'organico ha registrato complessivamente un aumento di n. 4 unità di personale; i dipendenti in servizio sono complessivamente pari a 73 unità di livello non dirigenziale a tempo indeterminato, 3 unità di livello dirigenziale a tempo indeterminato, e una unità di livello dirigenziale a tempo determinato, per un totale di 77 unità in carico, oltre al Segretario generale.

Tabella 4 – Dotazione organica e consistenza del personale

Profilo Professionale	Dotazione organica (del. n.13 del 28/06/2017)	Nuova dotazione organica (del. n. 21 del 28/10/2021)	Dotazione organica (del. n.12 del 06/10/2022)	Personale al 31/12/2020	Personale al 31/12/2021	Scostamenti 2021 fra organico di fatto e di diritto (del. n.21 del 2021)
Dirigenti	4	4	6	4	4*	0
Quadri (A e B)	23	23	28	18	22**	-1
Impiegati	52	57	55	51	51**	-6
TOTALE	**79**	**84**	**89**	**73**	**77**	**-7**

Fonte: rendiconto generale 2021.
* Delle unità di personale dirigenziale n. 1 unità è a tempo determinato
**Delle n. 73 unità di personale non dirigenziale, n. 7 unità effettuano un orario part-time (di cui n. 2 sono lavoratori appartenenti alle categorie protette legge 68/1999)

Risulta dalla nota integrativa al rendiconto generale 2021 che, nel corso dell'esercizio all'esame, l'Ente ha avviato sei procedure selettive pubbliche di cui una per n. 1 figura amministrativa nell'ambito della Direzione amministrazione, bilancio e risorse umane, una per n. 1 funzionario con qualifica di avvocato destinato all'ufficio legale e affari giuridici, una per n. 3 figure tecniche destinate agli uffici dell'ente, una per n. 1 figura tecnica destinata alla Direzione tecnica – servizio sicurezza, ambiente, igiene qualità, una per n. 2 figure amministrative destinate agli uffici dell'ente e infine una, finanziata da fondi europei nell'ambito dei progetti *ACCESS2NAPA* e *RAVENNA PORT HUB: INFRASTRUCTURAL WORKS*, per n. 4 figure amministrative di secondo livello da destinare agli uffici.

Delle suddette procedure le prime due, avviate nel mese di gennaio 2021, si sono concluse nell'anno con la copertura del ruolo rispettivamente in data 13 settembre 2021 e 1° novembre 2021.

Nel corso del 2021 si sono altresì concluse due procedure di selezione esterne, avviate nel mese di giugno 2020, afferenti all'assunzione di n. 1 figura tecnica presso la Direzione tecnica e n. 1 figura tecnica di "ingegnere dei trasporti" presso la Direzione operativa; la copertura del ruolo è avvenuta rispettivamente in data 1° maggio 2021 e 13 settembre 2021.

Inoltre, nel mese di marzo 2021 si sono concluse due procedure di progressione interna di carriera del personale a tempo indeterminato, avviate nel mese di novembre 2020: n. 1 figura amministrativa di 2° livello destinata alla Direzione operativa, Area logistica e intermodalità,

IT e Security – Servizio coordinamento e politiche UE e n. 1 figura amministrativa di 2° livello destinata alla Direzione tecnica, servizio monitoraggio e rendicontazione. Per dette figure il passaggio di livello è intervenuto in data 1° aprile 2021.

Nel 2021 un dipendente ha volontariamente rassegnato le dimissioni e nel mese di luglio è stata deliberata la trasformazione anticipata a tempo indeterminato del contratto a tempo determinato di una unità di personale di livello dirigenziale.

Circa le modalità di selezione adottate, l'Ente riferisce di procedure selettive rispettose dei principi di adeguata pubblicità, massima trasparenza e pari opportunità, in conformità ai principi del titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, come richiamati dall'art. 6, comma 6, della legge n. 84 del 1994 e puntualizzati nel tempo dal Ministero vigilante, con nota del 27 novembre 2017; tali principi sono stati recepiti nell'ordinamento dell'Ente stesso con l'apposito regolamento, emanato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 12 del 28 giugno 2017 ed approvato dal Ministero vigilante in data 21 luglio 2017[19].

Detto regolamento è stato successivamente modificato a seguito di interlocuzione con gli uffici ministeriali, con delibera del Comitato di gestione n. 40 del 30 ottobre 2018, approvata dal Ministero vigilante in data 4 dicembre 2018.

Con riguardo allo svolgimento delle varie fasi delle procedure di selezione, l'Ente riferisce, considerato il protrarsi dell'emergenza sanitaria da Covid-19 e al fine di soddisfare l'esigenza di garantire il distanziamento sociale, di aver adottato specifici protocolli e piani operativi nonché procedure idonee a consentire lo svolgimento delle stesse a distanza, in collegamento video da remoto.

Per completezza, in questa *sedes materiae* si riferisce che l'Ente si è tempestivamente munito di un regolamento per le progressioni di carriera e l'attribuzione degli incarichi al personale dipendente, adottato fin dal 2017 e fatto oggetto di riformulazione, in adeguamento alle indicazioni emanate dallo stesso Ministero in data 12 settembre 2019, con la deliberazione del Comitato di gestione n. 264 del 25 novembre 2019, approvata senza rilievi dal Mit in data 20 gennaio 2020.

[19] Il Ministero vigilante (nota n. 25719 in data 8 ottobre 2018), peraltro, ha successivamente segnalato la necessità di selezioni dall'esterno con prova scritta, prevista solo come eventuale dal regolamento dell'Ente nella versione originaria. E' seguito l'adeguamento segnalato nel testo.

3.4. Costo del personale e valutazione delle *performance*

Il personale delle AdSP è, come detto, inquadrato nel c.c.n.l. dei lavoratori dei porti. In data 15 dicembre 2015 è stato sottoscritto il c.c.n.l. con decorrenza 1° gennaio 2016 – 31 dicembre 2018. In data 24 febbraio 2021 è stato sottoscritto l'accordo di rinnovo del suddetto c.c.n.l. sino al 31 dicembre 2023.

Al personale dirigente, a seguito di sottoscrizione in data 22 dicembre 2015 del protocollo d'intesa tra Assoporti e Federmanager, viene applicato il c.c.n.l. 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.

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente sostenuta per il personale nell' esercizio oggetto di controllo, iscritta nell'UPB n. 1, che registra le spese del Titolo I, e nell'ambito dell'unità di secondo livello dedicata alla spesa di funzionamento, in apposita categoria riguardante "oneri per il personale in attività di servizio". Gli elementi analitici forniti in tabella sono tratti dal bilancio gestionale, redatto per capitoli evidenzianti l'oggetto specifico della spesa. Gli oneri così contabilizzati nel conto del bilancio trovano coerente esposizione a conto economico fra i costi dell'esercizio, con incremento della quota di risorse accantonata nell'anno per la corresponsione del trattamento di fine rapporto ai dipendenti, quota che risulta confluita in avanzo anche in contabilità finanziaria, in aumento del fondo già predisposto in precedenza.

Tabella 5 - Oneri per il personale (impegni)

Tipologia dell'emolumento	2020	2021	Variaz. %
Emolumenti al Segretario generale	155.250	154.288	-1
Emolumenti fissi al personale dipendente	2.863.692	3.166.717	11
Emolumenti variabili al personale dipendente	91.871	90.117	-2
Indennità e rimborso spese di missione	9.568	6.875	-28
Spese di missione per riunioni presso organ. intern. o comunitari	0	0	0
Altri oneri per il personale	62.558	87.955	41
Spese per l'organizzazione di corsi e formazione	15.594	16.758	7
Formazione obbligatoria del personale	1.152	7.741	572
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	970.166	1.070.394	10
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	510.976	628.053	23
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	0	17.657	100
TOTALE	**4.680.827**	**5.246.554**	**12**
Accantonamento T.F.R.	249.446	332.194	33
TOTALE	**4.930.273**	**5.578.748**	**13**

Fonte: Elaborazione Corte conti su dati Rendiconto gestionale e Conto economico.

Detta spesa, comprensiva di emolumenti ed oneri direttamente corrisposti al personale nonché di anche altre tipologie di spesa correlate alla sua gestione (costi di formazione, costo del medico competente etc), registra un incremento, passando da euro 4.680.827 ad euro 5.246.554, attribuito sia all'intervenuta implementazione della dotazione organica sia, in minor misura, al graduale rientro in presenza di quasi tutto il personale che, nell'anno precedente, aveva prestato la propria attività in modalità di lavoro agile, con maggiori costi correlati all'indennità di mensa e ad altre indennità direttamente connesse alla presenza in servizio.

L'analisi delle voci di spesa evidenzia rispetto al 2020 l'incremento degli oneri per la contrattazione decentrata (+23 per cento), la cui quantificazione deriva dall'accordo concluso nel mese di dicembre 2018, che ha riportato il parere favorevole del Collegio dei revisori ai sensi dell'art. 40 bis del decreto legislativo n. 165 del 2001, e che è rimasto in vigore anche per tutto l'anno 2021, in quanto il nuovo accordo integrativo è stato sottoscritto in data 22 dicembre 2022 per il triennio 2022 - 2024.

Circa la corresponsione dei compensi accessori al personale, si evidenzia che l'AdSP ha predisposto il Piano delle *perfomance*, per il triennio 2019-2021, con delibera presidenziale n. 19 del 31 gennaio 2019. Successivamente detto piano è stato aggiornato in data 12 febbraio 2020 dal Comitato di gestione e in data 5 maggio 2021 con deliberazione presidenziale n.129, proponendo una integrazione del metodo di valutazione che prevede una correlazione diretta degli "obiettivi di Ente" e degli "obiettivi individuali" con il *set* di obiettivi fissati dal Ministero vigilante per l'organo di indirizzo politico.

Particolare attenzione alla determinazione degli obiettivi di struttura è stata, poi, dedicata nell'ambito del Piao 2022 – 2024, di cui alla delibera presidenziale n. 316 del 28 ottobre 2022 in apposita sezione dedicata alla *performance.* In tale contesto, anche su specifico *input* dell'OIV, per migliorare il processo di valutazione sono stati previsti a partire dall'anno 2022 momenti periodici di verifica del percorso di raggiungimento degli obiettivi da parte dei valutatori in confronto con i valutati.

Al riguardo, l'Ente ha dichiarato di aver consolidato il processo volto alla misurazione dei risultati, attraverso modalità di valutazione finalizzate alla verifica dell'accrescimento dell'efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa, in linea con il Regolamento operativo per il sistema di valutazione dei dipendenti dell'AdSP, approvato con delibera presidenziale dell'8 maggio 2018, n. 110.

Il Comitato di gestione, con delibera n. 9 del 29 aprile 2021, ha approvato la proposta di obiettivi per il ciclo della *performance* afferente all'anno 2021, comunicati dall'OIV con comunicazione n. 1 del 28 aprile 2021.

I dati reddituali del personale dipendente sono influenzati dall'applicazione di regole proprie di comparti di contrattazione privata applicabili alla dirigenza e ai lavoratori portuali. In effetti, in forza di tali contratti la struttura della retribuzione comprende diverse voci (indennità di funzione, scatti di anzianità e incentivi per funzioni particolari) che hanno carattere individualizzato, condizionando i singoli trattamenti spettanti anche a dipendenti della stessa categoria professionale e la dinamica della spesa nel tempo.

Si tratta di una situazione comune alle Autorità di sistema portuale ed alla quale pare di potersi imputare un livello medio di remunerazioni più elevato rispetto a quello medio della dirigenza pubblica e del pubblico impiego, tratto dalle banche dati ARAN e ISTAT.

Siffatta situazione richiederebbe analisi puntuali da parte dell'Ente in ordine all'evoluzione della spesa per il personale nel medio periodo, in base alle quali effettuare le proprie scelte, sia relativamente alla quantificazione di emolumenti accessori discrezionali e nel procedere alle assunzioni programmate, in coerenza con le capacità di copertura e con l'esigenza di razionalizzazione degli oneri di funzionamento, a salvaguardia della sostenibilità e degli equilibri di bilancio nel tempo.

In questo contesto, i dati concernenti il costo medio del personale, come esposti nella tabella che segue, appaiono in crescita.

Tabella 6 – Costo unitario medio

2020			2021		
Costo	**Personale**	**Costo m. unitario**	**Costo**	**Personale**	**Costo m. unitario**
4.930.273	74	66.625	5.578.748	77	72.451

Fonte: Elaborazione Corte Conti su dati Rendiconti gestionali

Il costo medio registra nel 2021 un aumento del 9 per cento rispetto all'anno 2020; l'accresciuto valore è influenzato, come evidenziabile dai dati riportati nella tabella n. 5, dagli incrementi dei costi relativi agli oneri previdenziali ed assistenziali a carico dell'Ente (+ 10 per cento), dagli oneri derivanti dalla contrattazione decentrata o aziendale (+ 23 per cento), dagli oneri derivanti da rinnovi contrattuali (+100 per cento), e dalle spese relative all'organizzazione di

corsi e formazione del personale (+ 7 per cento) nonché dalle spese per la formazione obbligatoria del personale (+ 572 per cento). Nel 2020, come si evince dalle relative tabelle, il costo medio era diminuito dell'11 per cento, a seguito delle minori spese impegnate nell'anno a carico delle sopramenzionate voci e del decremento delle spese per missione, e si era attestato su valori medi unitari di poco superiori a quelli del 2018.

Si registra nell'annualità all'esame un incremento della spesa per emolumenti fissi al personale, che aumenta dell'11 per cento rispetto all'esercizio 2020.

In tema, si evidenzia che l'Ente è intervenuto con delibera presidenziale n. 12 del 23 gennaio 2019 sulla disciplina regolamentare per l'assegnazione di riconoscimenti economici e superminimi al personale dipendente di cui alla delibera presidenziale n. 47 del 9 marzo 2018, con integrazioni e correttivi valevoli, peraltro, per i soli esercizi 2018-2020.

L'Ente è dotato di specifico "Regolamento per le progressioni di carriera del personale e attribuzione degli incarichi al personale dipendente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale - Porto di Ravenna" e di "Regolamento recante norme e criteri per la ripartizione del fondo incentivante per le funzioni tecniche di cui all'art. 113 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e s.m.i.", rispettivamente approvati con deliberazione presidenziale n. 264 del 25 novembre 2021 e n. 212 del 23 agosto 2021.

La seguente tabella riepiloga le tipologie di indennità e compensi incentivanti corrisposti al personale nell'anno 2021, e le relative somme lorde erogate al personale stesso, al netto degli oneri a carico dell'AdSP.

Tabella 7 – Indennità e compensi incentivanti corrisposti al personale nell'anno 2021

Tipologia dell'emolumento	Importo
Indennità	21.495,49
Superminimo	495.535,64
Retribuzione variabile di risultato	376.873,48
Incentivo funzioni tecniche	325.833,67
Totale	**1.219.738,28**

Fonte: Elaborazione Corte conti su dati forniti dall'Ente

Anche nel corso del 2021, l'Ente ha dato seguito ai recuperi mensili– disposti a partire da 2018 e con rateizzazione quinquennale - di somme indebitamente erogate ai dipendenti a titolo accessorio (per aumenti contrattuali e "superminimo"), in violazione dell'art. 9, comma 1, del

decreto-legge n. 78 del 2010. Come comunicato dall'AdSP in istruttoria, i recuperi effettuati relativamente a "superminimi" e a titolo di "aumenti contrattuali" in tale anno ammontano rispettivamente ad euro 25.034,25 e ad euro 32.479,25.

3.5. Incarichi di consulenza e collaborazione autonoma

Nell'esercizio 2021, risultano contabilizzate nella parte corrente del bilancio finanziario ed emergenti dalla classificazione analitica di cui al d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132 (piano dei conti integrato) uscite per incarichi consulenziali e di prestazione d'opera intellettuale di importo pari a euro 1.087.071,33, dato in rilevante crescita rispetto al passato.

Gli incarichi diversi afferiscono a prestazioni professionali in materia tributaria e del lavoro, nonché ad attività di assistenza e patrocinio legale.

Le altre attività commissionate all'esterno costituiscono, secondo quanto in atti, incarichi aventi ad oggetto prestazioni di natura tecnica, prevalentemente riconducibili all'ambito dei servizi di architettura e di ingegneria rientranti nella disciplina del decreto legislativo n. 50 del 2016 e che sono finanziati a carico della parte capitale del bilancio, stante la loro natura di attività che si inseriscono necessariamente nel procedimento relativo alla realizzazione di interventi infrastrutturali.

Al riguardo, si evidenzia che il ricorso a professionalità esterne per lo svolgimento di attività istituzionali non è riconducibile ad un archetipo normativo unitario e neppure a concettuale univocità positiva, in quanto oggetto di norme con finalità e perimetri applicativi diversi, la cui osservanza è legata ai contenuti concreti degli atti di conferimento, come precisato dalla giurisprudenza contabile che ha enucleato principi comuni ai quali improntare l'operato delle amministrazioni in questo campo a garanzia della regolarità della gestione.[20]

Tanto considerato, si segnala l'opportunità dell'adozione di una apposita regolamentazione della materia, della quale l'Ente è allo stato privo, che distingua le diverse tipologie di fattispecie quanto a presupposti e modalità di conferimento, obblighi di trasparenza e pubblicazione, perimetro di comunicazione alla Sezione, nonché rilevanza ai fini delle norme di contenimento della spesa.

[20] In tema, oltre alla deliberazione di indirizzo di cui alla nota precedente, si richiama la più recente ed aggiornata deliberazione n. 241/2021/INPR della Sezione regionale di controllo Emilia-Romagna, contenente utili riferimenti generali. Si segnalano, altresì, le pronunce Sez.reg. contr. Piemonte del. n. 54/2021/INPR e Sez.reg.contr. Molise n. 126/2019/VSG.

In linea generale, peraltro, si ribadisce che le collaborazioni di cui trattasi vanno conferite secondo regole di trasparenza, e comunque per far fronte ad esigenze funzionali aventi carattere non ordinario e richiedenti professionalità specifiche, non presenti tra il personale in servizio.

4. COMPETENZE ISTITUZIONALI E ATTIVITA' DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA

Le competenze delle Autorità di sistema portuale, come ridefinite ai sensi della più volte citata riforma del settore si compendiano nelle seguenti linee di intervento, puntualmente elencate dall'art. 6, comma 4, della legge n. 84 del 1994 nel testo novellato dalle successive norme:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle attività autorizzatorie e concessorie funzionali all'esercizio delle operazioni, del lavoro e dei servizi portuali nonché delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali di competenza;
- manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali;
- coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
- amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Per la gestione delle attività inerenti alle funzioni sul demanio marittimo le Autorità di sistema portuale si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (SID);
- promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Trattasi di competenze articolate e complesse, che marcano il ruolo autoritativo affidato alle Autorità nella regolazione del sistema portuale di riferimento e nel coordinamento delle attività di tipo economico gravitanti intorno al medesimo, alle quali le Autorità stesse devono mantenersi estranee, conservando una posizione di assoluta terzietà e non ingerenza.

I compiti elencati dal legislatore comportano l'esercizio di attività di natura normativa, nonché di attività negoziale nei diversi ambiti di rilievo per la corretta gestione del sistema portuale,

ma tutte da svolgersi in modo strategicamente pianificato al fine di sviluppare le potenzialità economiche dell'area portuale di pertinenza, accrescendone i caratteri di volano dell'economia nazionale.

Nell'impostazione della nuova normativa portuale, quindi, la capacità delle singole Autorità di sistema di conseguire risultati gestionali apprezzabili, al netto di esternalità imprevedibili e non governabili, passa per il rafforzamento delle funzioni pianificatorie generali ed ha a presupposto imprescindibile il loro corretto e consapevole esercizio.

Tenuto conto di quanto sopra, l'attenzione va soffermata *in primis* sulla detta attività di programmazione e successivamente sugli ambiti di intervento principali rientranti nell'attività gestionale in senso stretto imputabile all'Ente; questi ultimi sono individuabili nella gestione delle opere portuali, in quella che afferisce ai beni pubblici, di natura sia demaniale sia patrimoniale, ricadenti nel territorio di competenza nonché, nella erogazione dei servizi di interesse generale da assicurare da parte della Autorità con una delle modalità consentite dall'ordinamento vigente.

A norma dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994, le Autorità di sistema portuale sono tenute ad esercitare funzioni di programmazione in ambito portuale mediante l'adozione del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), con il quale vanno determinati, in coerenza con gli atti di pianificazione nazionale di settore e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali:

- gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;
- gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità medesima, le ulteriori aree, pubbliche e private, ad essa assoggettate;
- la suddivisione degli ambiti portuali in aree portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città;
- i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale, nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

Tale Documento, nel contesto disegnato dalle norme di riforma della legislazione portuale ed in particolare dal decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 (c.d. correttivo porti), costituisce la cornice alla quale ricondurre, secondo un ordine razionale e coordinato, gli obiettivi delle attività di breve e medio periodo rientranti nei diversi ambiti di competenza delle Autorità ed

in primo luogo quelle di gestione del demanio portuale e di pianificazione e gestione delle opere di grande infrastrutturazione.

Come evidenziato nel paragrafo del quadro normativo, la declinazione in obiettivi attuativi degli assetti delle aree portuali e retro portuali di cui al DPSS è demandata, a seguito delle innovazioni introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021, ad appositi Piani regolatori portuali (PRP) finalizzati, secondo il combinato disposto dei commi 1 *ter* e 1 *quater* dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994, ad individuare analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree, in conformità alle funzioni ammesse ex art. 4, comma 3 della stessa legge ed a quelle accessorie consentite nelle aree retro-portuali. I Piani predetti stabiliscono anche vincoli preordinati all'esproprio di beni per la realizzazione di interventi di pubblica utilità in applicazione delle disposizioni del d.p.r. 8 giugno 2001, n. 327.

Il quadro degli strumenti di programmazione disciplinati dalla normativa di settore (art. 9, comma 5, lett. b) della legge n. 84 del 1994), consta di altro atto di natura programmatica denominato Piano operativo triennale (POT) che è soggetto a revisione annuale e concerne la definizione delle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche. Si tratta di uno strumento di programmazione di medio periodo non nuovo alla legislazione portuale ed al quale è rimessa l'individuazione delle attività che connotano l'operato di ciascuna Autorità e degli strumenti per attuarle, sulla base delle risorse finanziarie disponibili. Detto piano, che deve ovviamente permanere all'interno di uno schema di coerenza con i Piani regolatori portuali, consente di proporre al Ministero vigilante ed alle Amministrazioni locali il programma delle opere da realizzare per lo sviluppo e il miglioramento del porto, con quantificazione della relativa spesa, venendo a rappresentare un utile strumento di conoscenza della realtà portuale e delle relative politiche di sviluppo.

4.1. La programmazione strategica presso l'Autorità

Gli atti di pianificazione in dotazione all'Autorità di sistema portuale di Ravenna non risultano a tutt'oggi pienamente allineati a quelli richiesti dall'esposto quadro teorico aggiornato.

In effetti, l'Autorità solo recentemente, con delibera presidenziale a contrarre n. 338 del 28 settembre 2023, ha disposto l'avvio della procedura di gara sia per l'affidamento del servizio di elaborazione del DPSS, sia per l'eventuale variante al PRP, approvando le modalità di espletamento mediante procedura aperta, con applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.

Nell'esercizio oggetto di controllo, pertanto, non risulta avere adottato ancora alcun DPSS, disponendo unicamente del Piano regolatore dell'unico porto della circoscrizione territoriale di competenza, adottato - come innanzi detto - nel 2007 e giunto a perfezionamento, con le autorizzazioni di legge propedeutiche all'avvio a concreta attuazione, soltanto nel 2012. Risale, infatti, a tale anno l'emanazione del c.d. "decreto VIA" da parte dei Ministeri allora competenti[21].

Il Piano di cui trattasi, unitamente a taluni aggiornamenti intervenuti nel 2013 ad opera degli organi della disciolta Autorità portuale, è reputato dal nuovo Ente di perdurante attualità quale strumento per il rafforzamento del ruolo del porto di Ravenna, con gli interventi che vi sono contemplati, primo tra tutti quello di approfondimento del Canale Candiano a -14,50 mt., con l'adeguamento dei profili di banchina ai nuovi fondali, il prolungamento delle opere di difesa esterne, la realizzazione della nuova piattaforma *container*, il nuovo *terminal* crociere di Porto Corsini, l'area di servizio e sosta per l'autotrasporto.

Di fatto, è intorno a tali opere che ancora oggi ruota la strategia di rilancio dell'area portuale, ancorché non trasposta nel nuovo atto (DPSS) *ad hoc* previsto dal legislatore

Nel contesto indicato ed a conferma di quanto detto, si evidenzia che l'Autorità, a ridosso del suo insediamento, ha prodotto istanza di proroga dei termini di validità del suddetto decreto Via, ottenendone il prolungamento di efficacia per un decennio dalla scadenza originaria, cioè fino al 18 maggio 2027[22]. E', inoltre, successivamente intervenuta sul Piano stesso, deliberandone aggiornamenti di carattere tecnico volti a garantirne il miglior realizzo.

Come espressamente dichiarato in atti, l'Autorità, insieme alla comunità portuale di riferimento ed agli enti del territorio, quali rappresentanti anche negli organi ed organismi dell'AdSP previsti dalla legge, non ha ravvisato l' esigenza di rivedere l'ambito e l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali e agli assi di collegamento, limitandosi a intervenire sulla precedente programmazione con aggiustamenti minimi (quali una diversa localizzazione del *terminal ro-ro* rispetto all'attualità), reputati

[21] Si tratta del decreto n. 6 del 20 gennaio 2012, emanato dal Ministro per l'ambiente di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali ed avente ad oggetto il rilascio della valutazione di impatto ambientale ex artt. 19 e seguenti del decreto legislativo n.152 del 2006, nel testo già all'epoca emendato da norme successive ed a tutt'oggi vigente.

[22] La proroga è stata disposta con decreto n. 215 del 07 agosto 2017 del Ministero dell'ambiente. Il decreto è stato pubblicato per estratto sulla G. U. della Repubblica Italiana il 26 agosto 2017.

opportuni per raggiungere gli obiettivi consolidati di potenziamento della vocazione commerciale del porto canale[23].

L'Autorità non ha, tuttavia, escluso l'insorgenza di nuove necessità di programmazione strategica integrata riguardanti aree di interfaccia e sovrapposizione porto-città, sulla base di più definiti indirizzi progettuali del comune di Ravenna, nella fase di realizzo delle opere di cui all'attuale Piano regolatore, in gran parte relative al progetto "*Hub* portuale 2017" approvato dal Cipe con delibera del 28 febbraio 2018, includendo negli obiettivi programmati dal Piano operativo triennale 2021-2023[24] proprio della attività di formalizzazione del detto DPSS.

Più di recente, con delibera presidenziale a contrarre n. 338 del 28 settembre 2023 l'Ente ha disposto l'avvio della procedura di gara sia per l'affidamento del servizio di elaborazione del DPSS, sia per l'eventuale variante al Piano regolatore portuale.

Circa gli altri atti di programmazione operativa, più strettamente propedeutici - anche negli obbligatori aggiornamenti annuali - all'avvio dell'attività gestionale di realizzazione di lavori ed interventi in aree portuali, le verifiche istruttorie hanno evidenziato alcuni profili di incoerenza cronologica nella adozione e nell'aggiornamento dei POT triennali che la stessa Autorità inquadra fra gli strumenti di pianificazione di breve periodo.

Nella specie, infatti, al primo POT, riferito al triennio 2017-2019 ed adottato dalla Autorità di sistema neoistituita a seguito dell'entrata in vigore della riforma portuale[25], hanno fatto seguito due delibere di aggiornamento, denominate prima e seconda revisione annuale, adottate peraltro secondo una cadenza temporale differita rispetto alle singole annualità cui gli

---

[23] Come si evince in atti, secondo l'AdSP, obiettivo principale del PRP è il rafforzamento del ruolo del porto di Ravenna mediante la crescita dei traffici commerciali, con particolare riferimento al traffico dei contenitori. Per il raggiungimento di tale obiettivo il PRP prevede in grande scala la modifica delle opere esterne di difesa, l'approfondimento dei fondali dei canali conseguente all'incremento delle dimensioni delle navi ed il reperimento di un'area da destinare a terminal specializzato nel traffico contenitori. Nel 2019 il traffico marittimo internazionale delle merci è stato di 11,0 miliardi di tonnellate, con un incremento del 2,7 per cento sul 2018 che è inferiore alla media storica del 3,5 per cento e al rialzo del 4,1 per cento nei trasporti internazionali via mare registrato nel 2018. L'indebolimento del *trend* di crescita del commercio marittimo è evidenziato dall'ultimo rapporto "*Review of Maritime Transport*" elaborato dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD). Il calo della crescita del commercio marittimo è il risultato di diversi fattori, tra cui un indebolimento del sistema commerciale multilaterale e un crescente protezionismo. Nel 2019 il trasporto via mare di rinfuse liquide (29 per cento), costituite principalmente da petrolio grezzo, prodotti petroliferi raffinati, gas e prodotti chimici, è aumentato dell'1,5 per cento, salendo a quasi 3,2 miliardi di tonnellate. Gli altri carichi secchi, costituiti da merci in container e merci convenzionali (41,8 per cento) hanno segnato più consistente incremento (4,1 per cento) attestandosi a 4,6 miliardi di tonnellate.

[24] Cfr deliberazioni del Comitato di gestione n. 11 del 24 giugno 2021 e n. 1 del 13 febbraio 2023, rispettivamente di approvazione del POT 2021-2023 e della prima revisione 2022 del P.O.T. 2021-2023.

[25] Detto POT è stato adottato dal Comitato di gestione con delibera n. 10 del 9 maggio 2017, nel termine di novanta giorni dal proprio insediamento, come da art. 9, comma 5, lett. b) della legge n.84 del 1994.

aggiornamenti stessi si riferiscono[26]. La struttura dei richiamati aggiornamenti è omogenea rispetto a quella del POT originario cui essi fanno riferimento: infatti, la nuova Amministrazione ha inteso espressamente attribuire ai già menzionati aggiornamenti (nei quali la distribuzione degli interventi programmati avviene fra cinque assi reputati di rilievo strategico[27]) carattere di continuità rispetto ai contenuti dell'analogo atto, approvato in vigenza della normativa antecedente alla riforma.

L'Autorità ha, poi, perfezionato un secondo POT, riferito al triennio 2020-2023 ma anche esso adottato soltanto al termine del primo esercizio di riferimento (delibera n.21 del 16 dicembre 2020) e, peraltro, con carattere dichiaratamente solo ricognitivo di quanto già contemplato dagli aggiornamenti precedenti.

Si segnala che dagli stessi rilievi avanzati in atti in relazione ai tempi di perfezionamento degli aggiornamenti (oggettivamente ritardati rispetto alla naturale fisiologica ciclicità annua e collocati "a valle" sia delle chiusure contabili dell'esercizio cui si riferiscono, sia delle previsioni di quello nuovo), emerge una impropria commistione fra finalità ricognitive e programmatiche.

A titolo di aggiornamento si riferisce come l'Ente stesso abbia avvertito l'esigenza di assicurare la ciclicità e qualificare nei contenuti detto strumento di pianificazione, con l'adozione del nuovo POT riferito al triennio 2021-2023, approvato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 11 del 24 giugno 2021 e recentemente revisionato con deliberazione del Comitato di gestione n. 1 del 13 febbraio 2023.

Nell'attesa del nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), che dovrebbe costituire la cornice e l'indirizzo di livello nazionale per gli strumenti di pianificazione e programmazione sottostanti di breve periodo, il nuovo POT 2021-2023 pone al centro dei propri obiettivi strategici – anche dal punto di vista metodologico – i temi e le missioni del PNRR, trasmesso alla Commissione europea in data 30 aprile 2021, armonizzandoli con quelli del Piano strategico nazionale della portualità della logistica (PSNPL) e facendo proprio, in sintesi, l'approccio integrato che emerge dal documento del Mims "10 anni per trasformare l'Italia", con le sue aree di intervento.

[26] Si tratta delle delibere n. 45 del 20 dicembre 2018 e n. 23 dell'11 dicembre 2019.

[27] Le linee strategiche sono le seguenti: digitalizzazione a servizio dell'efficienza logistica; miglioramento delle connessioni di rete; efficientamento energetico ed ambientale; sicurezza (*security* e *safety*); riorganizzazione dei servizi portuali.

L'AdSP ha pertanto individuato per il triennio 2021-2023 i seguenti obiettivi strategici, declinati sistematicamente nelle azioni in cui si sviluppano - anch'esse armonizzate con le linee portanti del PNRR e del PSNPL - e negli specifici interventi (lavori, servizi, concessioni) da implementare per il loro conseguimento: digitalizzazione, innovazione, competitività; rivoluzione verde e transizione ecologica; sviluppo del sistema portuale; intermodalità e logistica integrata; rigenerazione urbana e coesione territoriale.

Successivamente, alla luce dei nuovi scenari macroeconomici e trasportistici globali, nazionali e locali e delle scelte strategiche nazionali di settore, l'Ente, mantenendo l'impostazione metodologica del POT 2021-2023, ha ritenuto di procedere con la sopramenzionata deliberazione n. 1 del 2023 alla prima revisione annuale 2022 del medesimo POT, inserendo dieci nuovi interventi, ovvero:

- la realizzazione del *Digital Twin* del Porto di Ravenna;
- il miglioramento dell'accessibilità nautica e il coordinamento dei servizi tecnico-nautici;
- l'infrastruttura digitale di tracciabilità, condivisa tra le filiere agroalimentari italiane e *l'Hub* portuale;
- il rigassificatore;
- l'impianto fotovoltaico nell'ambito della piattaforma logistica agroalimentare;
- l'accordo per il lavoro portuale, area Logistica 2;
- la piattaforma logistica agroalimentare;
- il completamento dell'area ex Porto Carni;
- i raccordi ferroviari delle nuove aree logistiche L2 (in destra Canale Candiano) e S3 (in sinistra Canale Candiano) e quello del *terminal* "Traghetti e Crociere" del porto di Ravenna (in sinistra Canale Candiano);
- il sistema di controllo degli accessi.

5. PIANIFICAZIONE E GESTIONE DELLE OPERE PORTUALI

Le Autorità di Sistema portuale, come la generalità delle amministrazioni pubbliche, sono tenute a adottare, in allegato al bilancio di previsione annuale, il Programma triennale dei lavori pubblici (PTL), ai sensi della vigente normativa sui contratti pubblici (per l'esercizio 2021, contenuta ancora nell'art. 21 del decreto legislativo n. 50 del 2016). I contenuti di tale atto sono fissati dalla norma primaria di riferimento che ne sottolinea le finalità, consistenti nel concretizzare le iniziative di cui alla pianificazione strategica, attualizzandone i contenuti con una riprogrammazione operativa volta ad efficientare e a razionalizzare l'impiego delle risorse disponibili. Il PTL, da redigere secondo schemi di riferimento omogeno adottati con apposito regolamento ministeriale[28], contiene l'elenco annuale dei lavori, riferito alle opere da avviare nell'anno e per le quali vanno indicate con puntualità le fonti di finanziamento in raccordo con la pianificazione del bilancio al quale l'elenco accede come parte integrante.

5.1. I PTL adottati dall'Autorità di sistema

Anche nel 2021 l'AdSP ha formalmente applicato l'art.21 del decreto legislativo n. 50 del 2016. L'Ente ha regolarmente formalizzato, con apposite deliberazioni del Comitato di gestione ed insieme ai bilanci di previsione ed al bilancio pluriennale, i propri programmi triennali dei lavori, con annessi elenchi annuali.

Nella specie e per l'anno oggetto di verifica, la formalizzazione del programma triennale è avvenuta con riferimento al triennio 2021-2023 con delibera del Comitato di gestione n. 17 del 23 novembre 2020. A titolo di aggiornamento e con rinvio di disamina nel pertinente referto annuo si fa richiamo anche alla delibera del Comitato di gestione n. 20 del 28 ottobre 2021, contenente gli aggiornamenti a partire dal 2022.

L'atto in argomento è stato sistematicamente assoggettato a modifiche nel corso del primo esercizio di riferimento, con l'evidente finalità di mantenerne il collegamento con la pianificazione di bilancio. Le modifiche, infatti, sono coeve alle manovre di assestamento e/o di variazione di bilancio sottoposte ad approvazione del Comitato di gestione. Gli aggiustamenti che non impattano sulla manovra allocativa, ma sono necessari a dare

[28] Il vigente regolamento è approvato con DM 16 gennaio 2018, n. 14.

attuazione al programma nel contesto della gestione del bilancio, sono demandati per delega al Segretario generale ed al responsabile tecnico.

Il Piano relativo al periodo 2021-2023 è stato modificato ripetutamente[29]. Dall'esame degli atti è possibile rilevare come le integrazioni e gli aggiustamenti intervenuti abbiano entità considerevole.

La tabella che segue mostra la consistenza complessiva e per fonti di finanziamento del PTL approvato, nella versione inziale ed in quella finale aggiornata.

Tabella 8 - Programma triennale lavori pubblici adottato nel 2021: consistenza iniziale e finale.

Tipologia risorse	Ptl 2021-2023	
	Iniziale	Finale
Entrate con destinazione vincolata	85.000.000	85.000.000
Entrate per contrazione mutui	0	0
Entrate da capitali privati	0	19.685.000
Stanziamenti di bilancio	23.600.000	43.263.000
Altra tipologia	0	294.000
Totali	**108.600.000**	**148.242.000**

Fonte: dati Ptl approvati.

Le motivazioni a sostegno delle esposte variazioni, particolarmente cospicue, non si evincono in modo puntuale dalle pertinenti deliberazioni, che genericamente si limitano a richiamare esigenze sopravvenute.

La gran parte degli interventi programmati sono finanziati con risorse proprie.

Si riporta di seguito una sintetica situazione degli interventi posti a carico dell'annualità di bilancio considerata, raggruppati per tipologia.

Tabella 9 – Elenco annuale dei lavori pubblici 2021: analisi degli interventi programmati

	Elenco annuale 2021	
Tipologia	**Numero interventi**	**Importo totale a carico bilancio**
Manutenzione straordinaria	7	3.567.000
Nuova realizzazione	6	75.145.000
Recupero	1	6.800.000
Ampliamento o potenziamento	1	45.000.000
Demolizione	1	730.000
Totale	**16**	**131.242.000**

Fonte: Elaborazione Corte conti su dati PTL.

[29] Il PTL del 2021 ha subito quattro interventi di modifica, con delibere del Comitato di gestione n. 20 del 16 dicembre 2020, n. 7 del 13 aprile 2021, n.16 del 28 luglio 2021 e n. 22 del 16 dicembre 2021.

Nelle relazioni programmatiche annesse ai rispettivi bilanci di previsione annuali è offerta una descrizione analitica dei principali interventi di investimento programmati.

Giova qui evidenziare che dall'esame di tali atti e dalle altre informazioni acquisite in istruttoria si ricava come le opere di maggiore impatto economico-finanziario contemplate in programma nel 2021 consistevano nei lavori di realizzazione dei seguenti progetti: *"Adeguamento banchine operative - 1° e 2° lotto – 3° stralcio"*, *"Hub portuale di Ravenna – Fase II – 3° stralcio"*, *"Sviluppo e gestione del servizio di interesse generale di imbarco/sbarco passeggeri per il traffico crocieristico del porto di Ravenna – porto Corsini"* e *"Recupero e sistemazione funzionale degli edifici Fabbrica vecchia e Marchesato"*.

5.2. Esecuzione interventi programmati nell'anno 2021

La tabella che segue riporta la ricognizione degli interventi programmati per l'esercizio oggetto di osservazione, come desumibili dal programma triennale nella versione definitiva, con indicazione del costo complessivo stimato e dell'effettivo avvio della fase esecutiva, sia nell'esercizio iniziale sia in tempi successivi e fino alla data di approvazione del presente referto.

Tabella 10 – Elenco annuale definitivo dei lavori 2021

ELENCO DEI LAVORI - ANNO 2021				
Descrizione intervento	**Previsione costo dell'opera**	**Affidamento contrattuale nell'anno (X)**	**Stato di avanzamento attuale % (settembre 2023) ***	**Nota**
Accordo Quadro per la "Gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di illuminazione, degli impianti elettrici, apparati elettronici e di trasmissione dati sul porto di Ravenna - quadriennio 2021-2025"	600.000	2022	n.a.	L'Accordo Quadro è stato aggiudicato con delibera presidenziale n. 238 del 13.08.2021. Il contratto d'appalto è stato sottoscritto con rep. n. 2140 del 25.11.2021. L'importo complessivo dei lavori e servizi affidabili nell'ambito dell'AQ mediante contratti applicativi è pari a euro 8.000.000. L'importo di euro 600.000 si riferisce alla quota presunta per l'affidamento nell'anno 2021 di contratti applicativi discendenti dall'AQ. Nell'anno 2021 è stato affidato n. 1 contratto applicativo del valore complessivo di euro 2.604.322,20. Nel 2022 sono stati affidati n. 2 contratti applicativi per un importo complessivo di euro 2.699.630,00. Nel 2023 è stato affidato il contratto applicativo n. 4 del valore complessivo di euro 1.811.502,82. Il valore complessivo dei n. 4 contratti applicativi finora affidati è pari ad euro 7.115.455,02. Gli SAL finora emessi corrispondono ad una percentuale di avanzamento pari al 52% sull'ammontare complessivo dei CA affidati.

Descrizione intervento	Previsione costo dell'opera	Affidamento contrattuale nell'anno (X)	Stato di avanzamento attuale % (settembre 2023) *	Nota
Adeguamento banchina operativa - 3° stralcio - 1° e 2° lotto (quota anno 2021)	45.000.000	2022	0	L'appalto del progetto complessivo per n. 4 lotti è stato aggiudicato con delibera presidenziale n. 143 del 13.05.2022. Il contratto per i Lotti 1, 2 e 4 è stato stipulato con Rep. N. 2176 del 21.10.2022. Il contratto per il Lotto 3 è stato stipulato con Rep. N. 2191 del 15.11.2022. Ad oggi è stato effettuato l'accantieramento ed eseguite le opere di bonifica bellica propedeutici all'avvio dei lavori.
Opere di urbanizzazione dell'area a servizio del Terminal crociere a Porto Corsini - 1° stralcio	5.300.000	/	0	La procedura autorizzativa finalizzata all'approvazione del progetto ha richiesto più tempo del previsto. E' in corso di autorizzazione il progetto definitivo tramite conferenza di servizi. L'opera è stata riproposta nell'elenco annuale 2023 del PT llpp 2023-2025
Hub portuale di Ravenna – Fase II - 3° stralcio (quota anno 2021)	40.000.000	2022	0	Con delibera presidenziale n. 145 del 13.05.2022 l'appalto è stato aggiudicato per un importo di euro 53.541.720,73 e un Quadro economico complessivo di euro 86.350.000,00. Con il citato atto sono state affidate solo le lavorazioni della Parte I (per euro 35.014.435,97). Con delibera presidenziale n. 199 del 30.06.2022 il quadro economico dell'opera è stato rimodulato per un totale di euro 61.350.000,00. Il contratto relativo alla Parte I è stato sottoscritto in data 28.11.22 con rep. n. 2192. Nel giugno 2023 è stata effettuata la consegna totale del servizio di caratterizzazione, comprensivo di analisi di laboratorio e di carotaggi e campionamenti. Con delibera presidenziale n. 324 del 20.09.2023 sono stati affidati i lavori della Parte II per euro 17.872.475,50 (per un totale contrattuale di euro 52.892.734,37). Una parte dei lavori relativi alla Parte II sono stati consegnati con verbale del 29.09.2023 e dovranno essere compiuti in n. 49 giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla data del verbale stesso, e pertanto entro il giorno 16.11.2023.
Accordo Quadro per l'affidamento degli interventi di manutenzione dei fondali del Porto di Ravenna	1.516.000	2021	n.a.	Accordo quadro aggiudicato con delibera presidenziale n. 302 del 17.12.2020 e consegnato in data 12.04.2021. Contratto d'appalto stipulato in data 14.06.2021, con Rep. N. 2115. Il collaudo tecnico amm.vo dell'AQ è stato emesso in data 18.07.2023 relativamente ai n. 11 contratti applicativi affidati, dei quali n. 5 nell'anno 2021 per un totale delle lavorazioni eseguite pari ad euro 5.135.619,40.

Descrizione intervento	Previsione costo dell'opera	Affidamento contrattuale nell'anno (X)	Stato di avanzamento attuale % (settembre 2023)	Nota
Sviluppo e gestione del servizio di interesse generale di imbarco/sbarco passeggeri per il traffico crocieristico nel Porto di Ravenna - Porto Corsini	25.685.000 di cui 5.998.830 quale contributo pubblico	2021	0	Gara aggiudicata con delibera presidenziale n. 256 del 14.09.2021 tramite Partenariato Pubblico Privato (il contributo pubblico a carico di questa AdSP ammonta ad euro 6.000.000,00). Contratto stipulato con Rep. N. 2145 del 20.12.2021.
Accordo Quadro per la gestione e la manutenzione del Ponte Mobile sul canale Candiano	460.000	2022	n.a.	L'Accordo-quadro (AQ) è stato aggiudicato con delibera presidenziale n. 326 del 18.11.2021. Il relativo contratto d'appalto è stato stipulato con Rep. N. 2151 del 10.02.2022. L'importo complessivo dei lavori e servizi affidabili nell'ambito dell'AQ mediante contratti applicativi è pari ad euro 4.967.155,52. L'importo di euro 460.000 si riferisce alla quota presunta per l'affidamento nell'anno 2021 di contratti applicativi discendenti dall'AQ in argomento. Nell'anno 2021 non sono stati affidati contratti applicativi. Nell'anno 2022 sono stati affidati n. 2 contratti applicativi per un importo complessivo di euro 2.627.505,52. Gli SAL finora emessi corrispondono ad una percentuale di avanzamento pari al 60% sull'ammontare complessivo dei CA affidati.
Sistemazione aree comuni	200.000	2022	100	L'appalto è stato affidato con delibera presidenziale n. 369 del 16.12.2021. La consegna dei lavori è avvenuta in data 10.02.2022. Il contratto d'appalto è stato stipulato con Rep. N. 6944 del 14.06.2022. Il certificato di regolare esecuzione dei lavori è stato emesso in data 15.11.2022.
Realizzazione di sentiero radarabile presso il canale Piombone per ausilio alla navigazione diurna	350.000	2021	100	I lavori sono stati affidati con delibera presidenziale n. 227 del 30.07.2021. Il Contratto d'appalto è stato sottoscritto con Rep. N. 2139 del 05.11.2021. Lavori avviati in data 21.09.2021 e conclusi in data 29.10.2021. Certificato di regolare esecuzione emesso in data 24.01.2022.
Recupero e sistemazione funzionale degli edifici "Fabbrica Vecchia e Marchesato"	6.800.000	/	0	Nel PTL 2020/2022 l'opera era prevista per un importo pari ad euro 5.400.000. Successivamente l'Ente si è determinato per procedere all'affidamento dello Sviluppo e gestione del servizio di interesse generale di imbarco/sbarco passeggeri per il traffico crocieristico nel porto di Ravenna – Porto Corsini, mediante Partenariato Pubblico Privato inerente all'assentimento della relativa concessione, che prevede un importo complessivo di realizzazione delle opere pari ad euro 25.685.000, con un contributo pubblico a carico di questa AdSP di euro 5.998.830,00.
Sistemazione scalette porto	141.000	/	0	Progetto ancora da completare, approvare e porre in gara. Al momento non è previsto a bilancio.

Descrizione intervento	Previsione costo dell'opera	Affidamento contrattuale nell'anno (X)	Stato di avanzamento attuale % (settembre 2023) *	Nota
Realizzazione area per sosta e servizi per l'autotrasporto	2.900.000	/	0	Progetto di partenariato pubblico privato di cui è stata espletata la prima fase di approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica, con individuazione del promotore. Con delibera presidenziale n. 359 del 30.11.2022 è stato disposto di procedere all'indizione di una procedura di gara aperta per l'affidamento ai sensi dell'art. 183 c. 15 e ss. e dell'art. 179 c. 3, del d.lgs. n. 50 del 2016 del contratto di partenariato pubblico privato relativo all'affidamento della progettazione, costruzione e gestione dell'"Area per sosta e servizi per l'autotrasporto NS01". Con delibera presidenziale n. 197 del 13.06.2023 è stata affidata la concessione della progettazione, costruzione e gestione dell'area per sosta e servizi per l'autotrasporto NS01. Non è stato ancora sottoscritto il contratto.
Ricollocazione monumento ai caduti del mare	150.000	/	0	Progetto in via di completamento da parte del Comune di Ravenna. Intervento procrastinato all'anno 2024.
Realizzazione pannelli fotovoltaici presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale	910.000	2023	100	Intervento aggiudicato con delibera presidenziale n. 363 del 02.12.2022. Contratto d'appalto sottoscritto in data 18.01.2023 con Rep. N. 697. Lavori avviati in data 27.01.2023 e conclusi in data 08.08.2023.
Intervento di demolizione dei fabbricati presenti nelle aree Logistica 2 ed Area S3	730.000	/	0	Progetto e determina a contrarre approvati in data 30.12.2021 con delibera presidenziale n. 389. Procedura non avviata per interferenza con altro intervento in corso di gestione
Manutenzione strade (sottoscrizione protocollo con Comune di Ravenna - Quota contributo AdSP MACS)	500.000	2021	0	Approvato Protocollo con il Comune di Ravenna in data 30.12.2021.
Totale annuo (previsioni definitive come da PTL 2021-2023)	**131.242.000**			

Fonte: Elaborazione Corte conti su PTL definitivi e dati forniti dall'Ente.

Quasi nessuna delle opere programmate ha avuto avvio nell'esercizio di iniziale programmazione; molte sono state, infatti, riprogrammate tra una annualità e l'altra, con una ridefinizione delle priorità realizzative che si riscontra anche nei programmi annuali successivi. Questi ultimi, poi, risentono anche della inclusione degli investimenti finanziati a carico dei fondi complementari al PNRR di cui sopra si è detto.

L'attività gestionale posta in essere nel 2021 nel settore degli investimenti di carattere infrastrutturale e manutentivo comprende anche gli sviluppi attuativi delle opere già

programmate e finanziate in passato, provenienti cioè da precedenti annualità di bilancio, e risultanti all'inizio dell'anno 2021 ancora in corso di esecuzione.

Si tratta delle opere - aventi tempi contrattuali di realizzo disomogenei ed in alcuni casi già infruttuosamente decorsi - riportate nel prospetto che segue, anch'esso contenente informazioni circa il relativo andamento.

Tabella 11 – Lavori provenienti da annualità precedenti in corso nell'esercizio 2021: stato di avanzamento

Descrizione intervento	Spesa autorizzata per lavori di progetto	Spesa autorizzata per lavori (finale)	Costo finale	Consegna Lavori	Termine/Fine lavori	Data collaudo
Approfondimento Canale Piombone (1° e 2° lotto)	26.141.787	28.633.199	28.633.199	19/11/2012	03/03/2024	
Interventi di manutenzione straordinaria di banchine, fondali e strade del porto - Anno 2019	3.877.000	3.877.000	3.859.089	La somma indicata si riferisce a vari interventi di manutenzione straordinaria inseriti nel PTL in modo aggregato		
Hub Portuale di Ravenna – Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007 - 1° e 2° stralcio	199.829.119,78 (232.000.000)	227.409.274	227.409.274	22/10/2020 Prog. Esecutiva; 03/03/2022 dragaggio; 06/06/2022 banchine; 22/09/2022 consegna definitiva	28/07/2028	
Ristrutturazione della Banchina c.d. Magazzini Generali	7.196.675	5.477.680	5.477.680	23/03/2023	02/01/2024	
Ristrutturazione della banchina c.d. Marcegaglia	10.492.563	9.487.883	9.487.883	10/05/2021	30/11/2023	
Adeguamento banchine operative - 3° stralcio	39.521.511	37.671.155	37.671.155	05/09/2023 Lotto 1; 20/10/2023 Lotto 2	11/11/2024 Lotto 1; 03/01/2025 Lotto 2	
Sistemazione della banchina di attracco traghetto a Porto Corsini	2.697.288	2.671.246	2.671.246	11/01/2021	16/06/2022	11/12/2022
Realizzazione impianto di trattamento materiale di dragaggio *	20.000.000					
Interventi di manutenzione straordinaria di banchine, fondali e strade del porto - Anno 2020	3.249.999	n.a.	3.249.999	La somma indicata si riferisce a vari interventi di manutenzione straordinaria inseriti nel PTL in modo aggregato. Tutto lo stanziamento è stato esaurito		
Realizzazione della banchina frontistante gli edifici Fabbrica Vecchia e Marchesato	3.739.497					

Descrizione intervento	Spesa autorizzata per lavori di progetto	Spesa autorizzata per lavori (finale)	Costo finale	Consegna Lavori	Termine/Fine lavori	Data collaudo
Consolidamento banchina c.d. Nadep Ovest	963.867	860.968	860.968	09/12/2021	01/11/2023	
Consolidamento e impermeabilizzazione delle banchine della Darsena Pescherecci di Marina di Ravenna **	1.170.721					
Ripristino della protezione di sponda in sx Baiona	145.660	112.644	112.644	29/04/2021	20/07/2021	26/08/2021
Intervento di dragaggio nel bacino di evoluzione in avamporto e nel tratto di Canale Candiano compreso tra San Vitale e Marcegaglia	13.572.992	10.309.121	10.275.665	23/08/2021	12/08/2021	21/02/2023
Opere di potenziamento del terminal Crociere a Porto Corsini***	6.000.000	5.998.830				
Recupero e sistemazione funzionale degli edifici "Fabbrica Vecchia e Marchesato" ****	6.800.000					
Realizzazione area per sosta e servizi per l'autotrasporto *****	2.900.000					
Intervento di illuminazione e installazione sistemi antintrusione e videosorveglianza per la nuova collocazione del "Moro di Venezia" in Darsena di città	109.920	109.920	109.920	22/03/2021	12/04/2021	09/07/2021
Intervento di messa in sicurezza del Complesso edilizio "Fabbrica Vecchia e Marchesato"	843.755	697.649	697.649	16/06/2022 1^ consegna; 03/07/2023 2^ consegna	30/09/2022 1^ consegna; 22/01/2024 2^ consegna	

* Non si è dato corso al progetto in argomento in quanto è stato successivamente sviluppato un progetto di natura similare, ma di più ampio ambito e dimensionamento, inserito nel PTL 2022 - 2024.
**Il progetto è attualmente in corso di rivisitazione.
*** Opera riproposta nell'elenco annuale 2023 del PTLLPP 2023-2025. Il progetto definitivo è in corso di autorizzazione tramite conferenza di servizi.
**** Opera trasferita all'Elenco Annuale 2023, nell'ambito del PTLLPP 2023/2025. A seguito di rivisitazione del progetto, l'Ente è in attesa delle autorizzazioni necessarie, ivi inclusa la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Ravenna, per poter avviare la procedura di gara per l'appalto delle opere.
***** Opera trasferita all'Elenco Annuale 2023, nell'ambito del PTLLPP 2023/2025.
Fonte: Elaborazione Corte conti su dati forniti dall'Ente.

Come emerge dalla tabella n. 11, diversi progetti hanno subito rivisitazioni o variazioni dell'ammontare del quadro economico. In particolare, si rileva che l'AdSP non ha dato corso all'intervento "Realizzazione impianto di trattamento materiale di dragaggio" in quanto successivamente è stato sviluppato un progetto di natura similare, ma di più ampio ambito e dimensionamento, inserito nel Ptl 2022/2024. È stato, pertanto, approvato con delibera presidenziale n. 199 del 30 giugno 2022, il progetto di fattibilità tecnica ed economica per la

"Realizzazione impianto di trattamento materiale di escavo", nell'ambito dell'intervento "*Hub* portuale di Ravenna - Fase II, 4° Stralcio".

Anche l'intervento afferente alle "Opere di potenziamento del terminal Crociere a Porto Corsini", originariamente previsto nel PTL 2020/2022 per un importo di euro 5.400.000, è stato successivamente rivisitato dall'Ente. Si è proceduto, quindi, all'affidamento dello sviluppo e gestione del servizio di interesse generale di imbarco/sbarco passeggeri per il traffico crocieristico nel porto di Ravenna – Porto Corsini, mediante partenariato pubblico privato inerente all'assentimento della relativa concessione: l'importo complessivo previsto per la realizzazione delle opere è pari a euro 25.685.000, con un contributo pubblico a carico dell'AdSP di euro 5.998.830,00.

Il progetto afferente al "Recupero e sistemazione funzionale degli edifici Fabbrica Vecchia e Marchesato", è stato rivisitato in maniera sostanziale dal punto di vista strutturale e impiantistico, al fine di recepire le richieste avanzate dal Dipartimento dei Vigili del Fuoco, trovandosi il predetto complesso immobiliare in zona strategica rispetto alle attività portuali, soprattutto di quelle sensibili ai fini della sicurezza antincendio: pertanto, l'immobile è stato individuato come idoneo al trasferimento della sede del distaccamento portuale dei Vigili del Fuoco di Ravenna. L'Ente è in attesa delle autorizzazioni necessarie, ivi inclusa la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici di Ravenna, per poter avviare la procedura di gara per l'appalto delle opere. Sempre in relazione all'intervento di messa in sicurezza della "Fabbrica Vecchia e Marchesato", l'Ente ha riferito che, con delibera presidenziale n. 2 del 5 gennaio 2023, si è disposto di procedere, ai sensi dell'art. 108 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e s.m.i., alla risoluzione a causa del grave ritardo nell'esecuzione dei lavori del contratto d'appalto, sottoscritto in data 06 maggio 2022[30]; con delibera presidenziale n. 196 del 13 giugno 2023 è stato aggiudicato, ai sensi dell'art. 110, comma 1, del decreto legislativo n.50 del 2016 e s.m.i, il completamento dei lavori relativi alle fasi n. 1 e n. 2, oltre alle fasi n. 3 e n. 4 dell'intervento all'operatore economico risultato secondo nella graduatoria di gara, agli stessi patti e condizioni stipulate con il precedente aggiudicatario, per un importo contrattuale di euro 518.216,13 (di cui euro 504.962,22 per lavori ed euro 13.253,91 per oneri di sicurezza). Il relativo contratto è stato stipulato in data 4 settembre 2023.

[30] I lavori erano stati affidati con delibera presidenziale del 9 settembre 2021, n. 252.

Con deliberazione presidenziale n. 126 del 25 giugno 2020 era stato approvato il progetto definitivo per l'intervento di "Consolidamento e impermeabilizzazione delle banchine della Darsena Pescherecci di Marina di Ravenna", che prevedeva un quadro economico pari ad euro 1.340.000,00 e, contestualmente, le relative modalità di affidamento. In relazione a mutate esigenze dell'Ente ed in considerazione delle novità normative sopravvenute, con delibera presidenziale n. 184 del 6 giugno 2023 è stato approvato un nuovo progetto definitivo dell'opera, per un quadro economico complessivo di euro 2.000.000,00, nonché le modalità di affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori sulla base del progetto definitivo, tramite appalto integrato. La procedura è andata deserta ed il progetto è attualmente in corso di rivisitazione, a fronte delle richieste di chiarimento pervenute da parte di operatori economici in sede di gara nonché per adeguarlo ai nuovi livelli di progettazione introdotti dal nuovo Codice degli appalti (decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36) in vigore dal 1° luglio dello stesso anno.

Posto che l'insieme dei progetti in fase attuativa nell'esercizio esaminato è ricavabile dalla lettura in combinato dei prospetti precedenti, rileva evidenziare che, in tempi successivi, si sono aggiunti gli interventi di cui ai PTL relativi alle annualità 2022, 2023 e 2024 che la Sezione si riserva di esaminare nei prossimi referti.

5.3. *Hub* portuale di Ravenna e utilizzo dei finanziamenti PNC

Come detto, gli interventi di maggior importo ma anche di più significativo rilievo infrastrutturale inclusi nella programmazione dell'AdSP dell'esercizio oggetto di osservazione e di quelli successivi attengono alla scelta strategica posta al centro del vigente Piano regolatore portuale ed intesa a potenziare la vocazione commerciale del porto ravennate, garantendone il miglior inserimento nella rete trasportistica transnazionale, mediante un adeguamento delle strutture esistenti, secondo un articolato progetto di ampio respiro denominato "*Hub* portuale di Ravenna". Detti interventi si sostanziano nell'approfondimento dei fondali attuali e nell'adeguamento strutturale delle banchine esistenti, con la finalità di consentire l'accesso al porto di navi di grandi dimensioni.

Si tratta di un progetto che si intende realizzare progressivamente, in ragione dei finanziamenti disponibili, in una pluralità di fasi concernenti la realizzazione di singole opere funzionali al perseguimento degli obiettivi di più ampio respiro sopra delineati.

I lavori inizialmente inseriti a bilancio nel 2019, relativi alla c.d. Fase I di tale programma, risultano fatti oggetto di accordi intercorsi in tempi ormai risalenti fra Governo e regione Emilia-Romagna[31] e, come tali, inclusi nel 2010, su parere favorevole del CIPE, nel "Programma delle infrastrutture strategiche", per il cui finanziamento, a norma dell'art. 32, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è stato istituito, a suo tempo, un apposito fondo nello stato di previsione del Mit[32].

Il relativo progetto preliminare risulta formalizzato nell'anno 2012, con l'approvazione da parte del CIPE, disposta *illo tempore* ai sensi dell'art. 165 dell'allora vigente Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 12 aprile 2006,n. 163)[33], per un limite di spesa all'epoca individuato in euro 137.000.000[34] ed un cronoprogramma di durata complessiva dei lavori pari a 1.460 giorni naturali consecutivi[35].

Secondo quanto in atti, dalla redazione del primo schema di progetto definitivo – risalente al 2014 – alla sua approvazione da parte del CIPE (presupposto necessario per l'avvio delle procedure di affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere), avvenuta con delibera n. 1 del 28 febbraio 2018[36], sono intercorsi circa quattro anni, durante i quali sono stati espletati numerosi adempimenti volti all'acquisizione di pareri di carattere tecnico e all'introduzione dei richiesti miglioramenti progettuali, nonché delle necessarie autorizzazioni paesaggistiche e ambientali dei Ministeri competenti e degli enti territoriali interessati.

In tale contesto, si è pervenuti a successive rideterminazioni incrementali dell'intervento, che l'Ente comunica essere attualmente computati a quadro economico in euro 270.880.004 ed alla

---

[31] Si fa riferimento ad una Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Emilia-Romagna, sottoscritta il 19 dicembre 2003 ed ai suoi successivi Atti Aggiuntivi, stipulati in data 17 dicembre 2007 e 1° agosto 2008.

[32] Si tratta del Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico istituito dall'art. 32, comma 1 del decreto-legge n. 98 del 2011, per la riallocazione delle risorse non utilizzate nell'ambito della c.d. legge-obiettivo (legge 21 dicembre 2001, n. 443), e successive modifiche e integrazioni, che istituisce nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il «Fondo», con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016 e che stabilisce che le risorse del Fondo sono assegnate dal CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

[33] Vedasi delibera CIPE n. 98 del 26 ottobre 2012.

[34] Di cui 60 milioni a carico del bilancio dello Stato, a valere sul detto Fondo infrastrutture, e i rimanenti 77 milioni a carico del bilancio dell'Autorità Portuale di Ravenna.

[35] Il detto cronoprogramma, quale desumibile dalla delibera CIPE menzionata nel testo risultava nello specifico articolato in: 22 giorni per allestimento cantiere; 920 giorni per svuotamento casse di colmata da materiale esistente; 460 giorni per ripristino argini delle casse di colmata esistenti; 850 giorni per adeguamento banchine esistenti; 1960 giorni per dragaggio; 620 giorni per coltivazione colmata e trasporto materiale a destino; 15 giorni per smobilizzo cantiere.

[36] La delibera è stata registrata presso la Corte dei conti in data 20 agosto 2018, Registro: 1, Foglio: 1171 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 12 settembre 2018, Serie Generale n. 212.

rimodulazione delle relative coperture, costituite sia dai fondi statali sopra menzionati (60 mln), a suo tempo assegnati con decreti Mit n. 12991 del 26 novembre 2013 e n. 6930 dell'8 marzo 2016, sia da risorse proprie, sia da altre risorse, derivanti da operazioni di indebitamento a medio e lungo termine con la BEI (per complessivi 120 mln)[37] .

Secondo quanto in atti, l'Ente potrebbe far gravare parte (entro l'importo massimo di 31 milioni) della quota di spesa a proprio carico sui contributi comunitari assegnati nell'ambito del programma *Connecting Europe Facility* (CEF) - *Transport Blending Call* 2017, recuperando così margini di capacità di spesa.[38] La disponibilità effettiva di tale copertura è però subordinata al rispetto dei termini di realizzo e rendicontazione degli interventi ricondotti al detto programma. Si ritiene qui di precisare che il 22 gennaio 2021 è stata firmata una modifica del *Grant Agreement,* che estende il progetto fino al 30 giugno 2024 e riduce il *budget* totale da 186.885 mln a 157.366 mln. L'Ente ha dato avvio alle prime attività di lavori previste dal progetto ed ha continuato l'attività di promozione. A dicembre 2021 sono stati incassati euro 183.672,64.

L'opera infrastrutturale in argomento si compendia anche di interventi ulteriori progettati in via di massima come Fase II, a sua volta articolata in due stralci funzionali (individuati in atti tecnici quali 3° e 4°) ed anch'essi finalizzati all'approfondimento (ulteriore) dei canali di Candiano e Baiona, con immersione in mare e/o ripascimento di parte del materiale estratto, nonché alle connesse opere di predisposizione e gestione di apposito impianto di trattamento e smaltimento degli altri materiali di risulta dell'escavo.

La detta seconda fase, come innanzi anticipato, è stata ricondotta al PNRR e, nella specie, allo sviluppo dell'intermodalità e della logistica integrata nel settore portuale, cui è dedicata la componente 2 della Missione 3, finanziata con assegnazioni a carico del Fondo complementare di cui al decreto-legge n. 59 del 2021.

---

[37] La B.E.I aveva comunicato all'AdSP che il proprio c.d.a. aveva approvato per il progetto "Hub portuale di Ravenna" un prestito per un ammontare massimo di 120 milioni di euro con nota del 4 novembre 2013 e aveva dato parere favorevole alla stipula del contratto. Con la delibera n. 1 del 28 gennaio 2019 il Comitato di gestione della AdSP ha approvato lo schema di atto di modifica e novazione del contratto di prestito firmato in data 20 dicembre 2013 fra la Bei e l'AdSP per l'importo di € 30.000.000 e con la delibera n. 2 in pari data, ha approvato, inoltre, lo schema di contratto fra la Bei e l'AdSP per la concessione di un secondo prestito per un importo di € 65.000.000, stipulato in data 1° aprile 2019.

[38] Come desumibile dalle relazioni sulla gestione annua annesse ai rendiconti generali, per la realizzazione dell'Hub portuale di Ravenna la Commissione europea- INEA - con nota in data 27 marzo 2018 - ha concesso all'AdSP un contributo pari al 20 per cento dell'importo del budget totale dell'azione, rideterminato in ragione delle componenti deducibili in progetto. La liquidazione del finanziamento assentito – originariamente pari a 37.377.000 euro – è stata ridefinita a seguito della modifica del *Grant Agreement* in euro 31.473.379,60 ed è subordinata al rispetto delle condizioni del co-finanziamento e delle attività da svolgere nell'ambito del Progetto, potendo essere altresì suscettibile di ridimensionamento in funzione dello sviluppo dei lavori. Detti fondi costituiscono un contributo in base al quale potranno essere ridotti gli stanziamenti a carico dei fondi propri dell'Autorità di Sistema Portuale.

Si tratta di un progetto generale di costo stimato pari a complessivi 171,5 milioni, di cui 130 posti a carico delle contribuzioni statali PNC [39] e la restante parte (per 40 milioni) a carico del Fondo infrastrutture, rifinanziato ex art. 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, e per 1,3 milioni da risorse europee, convenzionalmente destinante a spese di progettazione.
Nell'ambito del monitoraggio della Sezione sullo stato di attuazione degli interventi di cui trattasi[40] ed in sede di approfondimenti istruttori è emerso che, a tutto il primo semestre 2023, l'Ente ha riscosso anticipazioni sui contributi di cui al Fondo complementare pari a circa 62 milioni. In ordine all'attività realizzativa posta in essere alla stessa scadenza di monitoraggio semestrale, l'Ente ha reso noto di aver sottoscritto in data 28 novembre 2022 per la prima parte del 3° stralcio il relativo contratto d'appalto e di aver aggiudicato in data 21 dicembre 2022 il 4° stralcio.
Devesi qui richiamare anche l'altro intervento, finanziato al 100 per cento a carico del fondo complementare (linee programmatiche Mims n. 11) per un importo assegnato di euro 35 milioni, avente oggetto la realizzazione di un impianto di elettrificazione della banchina di porto Corsini al servizio del *terminal* crociere. Gli acconti ricevuti ammontano a circa 12 milioni. L'Ente ha reso noto che non è stata possibile la suddivisione dell'opera in lotti funzionali o prestazionali e che, a seguito dei rincari energetici, si sono rese necessarie interlocuzioni con il soggetto fornitore dell'energia con richieste di pareri tecnici volti a meglio definire specifiche di realizzo utili a contenere i costi di fornitura, con allungamento dei tempi di avvio della fase progettuale e la necessità di revisionare il progetto con prolungamento della linea di adduzione per ottenere un posizionamento ottimale della cabina elettrica.
In data 20 dicembre 2022 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica revisionato, da affidarsi mediante appalto integrato, con affidamento congiunto della progettazione definitiva ed esecutiva e dell'esecuzione dei lavori. Non è stata, pertanto, applicabile, né fattibile l'aggiudicazione del solo 30 per cento dell'intervento.
Lo slittamento della tempistica dell'intervento rispetto ai *target* programmati, a parere dell'AdSP, rientra, comunque, ancora nelle *milestones* di cui al d.m. 15 luglio 2021, che prevedono la pubblicazione del bando di gara per la realizzazione del 100 per cento delle opere

[39] Come da decreto Mims n. 330 del 13 agosto 2021 di ammissione a finanziamento del progetto, nell'ambito delle linee programmatiche PNC di pertinenza del Ministero Infrastrutture (sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici).
[40] Nota della Sezione n. 365, del 31 gennaio 2022, riscontrata dall'Autorità con nota n. 1618 in data 11 febbraio 2022, nota della Sezione n. 4751 del 14 dicembre 2022, riscontrata dall'AdSP con nota n. 229 del 9 gennaio 2023 e nota della Sezione n. 3578 del 15 settembre 2023, riscontrata dall'Autorità con nota n. 10796 del 29 settembre 2023.

entro il terzo trimestre del 2023, in quanto la pubblicazione è avvenuta in data 21 dicembre 2023.

5.4. Interventi di manutenzione delle parti comuni

L'Autorità gestisce gli interventi di manutenzione, sia ordinaria sia straordinaria, relativi alle parti comuni, mediante il ricorso allo strumento dell'accordo quadro con un unico operatore economico, con sottoscrizione di volta in volta dei contratti attuativi.

I tre accordi quadro in corso di validità nell'esercizio 2021 avevano ad oggetto:

- l'affidamento di interventi di manutenzione dei fondali;
- la gestione e la manutenzione degli impianti di illuminazione, elettrici, elettronici e di trasmissione;
- la gestione della manutenzione delle aree demaniali marittime del porto canale nonché delle aree di proprietà ed in uso all'Autorità.

Nel corso del 2021 è stato stipulato l'accordo quadro per la "gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di illuminazione, degli impianti elettrici, apparati elettronici e di trasmissione dati sul porto di Ravenna", finalizzato ad eseguire la manutenzione e lo sviluppo degli impianti elettrici, di illuminazione e segnalamenti marittimi, della dorsale radio di trasmissione dati, del sistema integrato di controllo accessi, dell'infrastruttura IT, della rete di stazioni meteo, mareografiche, idrografiche e correntometriche, del sistema di videosorveglianza del porto di Ravenna. Nell'ambito di tale accordo è stato sottoscritto il contratto applicativo n. 1, relativo al "*Servizio di manutenzione ordinaria*".

Ulteriore progetto riguarda i lavori di cui all'accordo quadro con un unico operatore economico finalizzato all'affidamento degli "interventi di manutenzione dei fondali del Porto di Ravenna", volti a ripristinare le condizioni necessarie per poter consentire e provvedere al mantenimento della piena operatività delle banchine portuali, nella piena disponibilità dei fondali antistanti, con livelli adeguati ed omogenei, atti ad assicurare la navigabilità nell' ambito portuale, anche in ottemperanza alle finalità di cui all'art. 8, comma 3) lett. o) della legge n. 84 del 1994 e s.m.i.; in relazione a tali interventi, nel corso dell'esercizio 2021 sono stati affidati i seguenti contratti applicativi:

- contratto applicativo n. 1**:** servizio di "*Caratterizzazione dei fondali nel canale Piombone – area di imbocco, margine bacino di evoluzione, canale di levante; San Vitale*";
- contratto applicativo n. 2: **"***Darsena San Vitale: intervento di livellamento banchine 5-10*";

- contratto applicativo n. 3: *"Darsena San Vitale: intervento di livellamento banchine 5-10 – Completamento"*;
- contratto applicativo n. 4: *"Lavori di livellamento del canale di accesso portuale per ripristino fondali"*;
- contratto applicativo n. 5: *"Servizi di rilievo batimetrico e servizi accessori"*.

Infine, per quanto riguarda l'accordo quadro per la "gestione della manutenzione delle aree demaniali marittime del porto canale nonché delle aree di proprietà ed in uso all'Autorità", nelle more delle procedure necessarie per l'individuazione di un nuovo contraente, i servizi a corpo ricompresi nello stesso sono stati prorogati fino al 20 giugno 2022 e nell'anno 2021 sono stati affidati i seguenti specifici contratti applicativi:

- contratto applicativo n. 10**:** lavori di *"Ripristino dell'impianto di illuminazione pubblica presso via Molo San Filippo tra le strade via Montanari e via Cottino a Porto Corsini"*;
- contratto applicativo n. 11: lavori di *"Realizzazione di manutenzioni varie nelle aree demaniali"*.

Gli stanziamenti annui per tali tipologie di interventi nell'esercizio in esame sono pari a euro 310.000,00 per la manutenzione ordinaria e a 6,2 milioni per quella straordinaria, e gli impegni assunti ammontano rispettivamente a euro 265.657,26 e 6.027.742,74.

6. GESTIONE DEI BENI DEMANIALI E PATRIMONIALI

Si premette che nella circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità, che corrisponde a quella dell'Ente preesistente[41], rientrano aree demaniali che si estendono per 1.500.000 mq lungo i canali di Candiano, Baiona, Piombone e la Darsena cittadina, includendo anche parte degli abitati di Porto Corsini e Marina di Ravenna. Come inizialmente detto, l'area demaniale è particolarmente limitata rispetto all'ambito compreso nel Piano regolatore portuale, che include rilevanti spazi di proprietà privata.

L'Ente è, altresì, proprietario di alcuni beni patrimoniali disponibili[42] che consistono in un sito ricadente nel comune di Ravenna, allo stato non utilizzato ed in un limitato tratto di marciapiede ricavato per canali di servizio dalla ristrutturazione di banchine preesistenti, per il quale è in valutazione l'avvio del procedimento di demanializzazione.

Sulla corretta gestione dei primi, spettante per legge in via esclusiva all'Autorità, si è nello specifico soffermata l'attenzione della Sezione già nei passati referti[43] , rilevando la necessità di procedere all'affidamento delle concessioni strumentali all'esercizio di operazioni e servizi portuali ex art. 18 della legge n. 84 del 1994, previa una puntuale programmazione che comporti la razionalizzazione dell'utilizzo delle aree comuni portuali, tale da consentire l'efficace governo del fenomeno a monte, anziché limitare l'attenzione al solo vaglio dei piani di utilizzo presentati dai privati a corredo delle istanze di concessione. Parallelamente, si sottolineavano i richiami agli orientamenti espressi dal Consiglio di Stato in ordine al ricorso a selezione concorsuale degli operatori concessionari. Tali indirizzi rispondono anche all'esigenza di garantire un'azione efficiente sul piano della realizzazione delle entrate da canoni concessori, che rappresentano una delle principali fonti di finanziamento dei bilanci pubblici di cui trattasi.

Al riguardo l'Autorità ha posto mano alla disciplina della materia, anche nell'ottica di ricondurre ad un testo unico previgenti disposizioni regolamentari, dapprima con l'adozione

[41] Detta circoscrizione è attribuita con D.M. 6 giugno 1994 e comprende aree demaniali marittime, opere portuali ed antistanti specchi acquei. Secondo quanto osservato dagli ispettori Mef nella relazione ispettiva è tratto caratterizzante questo provvedimento – in tutto analogo nei contenuti a quelli all'epoca emanati per le vecchie Autorità portuali – l'assenza di coordinate cartografiche precise, facendo riferimento generico alle aree demaniali comprese tra due opere portuali caratteristiche.

[42] Entrambi i cespiti sono censiti ai sensi dell'art. 2, comma 222, della legge n. 191 del 2009, sulla piattaforma Mef "PatrimonioPA" che viene aggiornata annualmente.

[43] Cfr. determine n. 32 del 2 aprile 2019 e n. 93 del 22 settembre 2020 rispettivamente concernenti gli esercizi finanziari 2017 e 2018.

della delibera presidenziale n. 46 del 20 dicembre 2018 e in tempi più recenti con la delibera presidenziale n. 229 del 3 agosto 2021, come a suo tempo suggerito dai Ministeri vigilanti.[44]

La nuova disciplina, finalizzata a garantire un miglior confronto concorrenziale e una effettiva contendibilità del bene, ha accentuato in particolare i riferimenti alle modalità di valutazione delle istanze, mantenendo la distinzione fra procedimenti d'ufficio - da effettuarsi previa pubblicazione di avvisi con forme differenziate in ragione della rilevanza e della durata della concessione – e procedimenti ad istanza di parte anch'essi da pubblicizzare per garantire la manifestazione di interesse di altri contendenti. Dette modalità sono ritenute dall'Autorità in linea con dei principi di derivazione comunitaria[45] e con le regole di recepimento poste dagli artt. 4 e 17 del decreto legislativo n. 50 del 2016, riferibili all'ammissione all'uso particolare di beni pubblici.

Si precisa che il nuovo regolamento riconduce alle dette modalità selettive tutte le tipologie di procedimenti che attengono all'uso degli spazi demaniali all'interno del porto, compresi i rinnovi e le occupazioni temporanee, anche se non contenendo alcuna diversa disciplina di carattere transitorio, rileva per i soli provvedimenti da assentire successivamente alla data della sua entrata in vigore.

Sul piano astratto, peraltro, va richiamato il disposto normativo in materia, contenuto nell'art. 5 della legge 5 agosto 2022, n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021) che ha modificato l'art. 18 della legge quadro sui porti, ribadendo la necessità di procedure di evidenza pubblica anche nel caso di procedimenti di rilascio avviati ad istanza di parte, facendo salvi i rapporti di durata già instaurati e demandando ad un regolamento Mims (ora Mit) di concerto con il Mef, il riordino della materia, mediante la definizione omogenea di

---

[44] In effetti, nell'ambito del regolamento c.d. "demanio" adottato con la delibera n. 46 del 2018, l'Ente aveva già inserito disposizioni particolarmente orientate alla procedimentalizzazione rigorosa della attività di riscossione dei canoni annui, da richiedere per l'intero entro il primo semestre dell'anno di riferimento, con previsione di un termine perentorio di versamento di nn. 20 gg. dalla richiesta. L'Autorità, poi, aveva previsto l'implementazione costante del SID, per monitorare al meglio la gestione con indicazione non solo di eventuali sopravvenute variazioni del titolo concessorio, ma anche dell'entità dei canoni dovuti ed incassati.

Quanto agli aspetti concernenti la gestione dei procedimenti di rilascio e/o rinnovo, il Ministero vigilante nell'ambito di attività ispettiva di competenza aveva avuto modo di rilevare l'opportunità di una migliore integrazione con disposizioni contenute in altri plessi regolamentari e segnatamente nel Regolamento di organizzazione, suggerendo di evitare duplicazioni con richiami e/o abrogazioni espresse di norme sostituite, nonché di ampliare i contenuti del regolamento "demanio" a tutti i procedimenti, anche diversi da quelli concessori, afferenti all'uso dei beni demaniali (c.d. autorizzazioni e concessioni "transitorie" volte a garantire spazi operativi ad imprese non concessionarie ex art. 18, occupazioni temporanee ecc.).

Inoltre, anche sugli aspetti relativi alla fase pubblicitaria, ancorché diretti a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali nel rispetto delle linee guida ART (Autorità regolazione trasporti) n. 57 del 2018, sono emersi ambiti passibili di miglioramento, (adozione di forme di pubblicità più ampie per la generalità delle concessioni in fase di perfezionamento e non solo per quelle di maggiore rilevanza in termini di durata ed economico-patrimoniali).

[45] Si tratta dei principi di cui agli artt. 49 e 56 del TFUE (trasparenza, proporzionalità, par condicio, divieto di discriminazione).

criteri di assegnazione, di modalità di vigilanza e controllo sul corretto uso degli spazi concessi, nonché su condizioni di rinnovo rispettose della concorrenza.

Detto regolamento, emanato con d.m. 28 dicembre 2022, n. 202, pubblicato sulla G.U. n. 305 del 31 dicembre, è entrato in vigore in data 15 gennaio 2023.

L'Autorità ha di fatto, in conseguenza, avviato la modifica del regolamento d'uso delle aree demaniali marittime, di cui alla citata delibera n. 229 del 2021, in aderenza alla nuova disciplina, in vista della sua puntuale applicazione a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Circa l'andamento in concreto del segmento gestionale in argomento, si ricorda che l'Ente ha ristrutturato la propria organizzazione, dando avvio al processo di rafforzamento della struttura operativa alla quale fanno capo gli uffici che si occupano del rilascio delle concessioni, processo culminato con l'assunzione, nel gennaio 2020, di un Dirigente preposto. Tale attività organizzativa ha affiancato quella di ridefinizione regolamentare, alla quale è stato dato impulso anche in previsione della scadenza naturale, prevista entro il 2020, di diverse concessioni demaniali marittime.

Quanto alle concessioni in corso nel 2021, si rammenta che le stesse sono state oggetto di un'ulteriore proroga straordinaria di durata annuale, contemplata dalla normativa emergenziale (art. 5, comma 3 bis, della legge 17 dicembre 2021 n. 215, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 21 ottobre 2021 n. 146). La già menzionata normativa ha altresì previsto la proroga della concessione, in caso di procedure di evidenza pubblica già avviate, per il tempo strettamente necessario all'aggiudicazione.

L'Autorità ha dato comunicazione a tutti i concessionari delle dette disposizioni e allo stesso tempo ha bandito – in corso d'anno - procedure pubbliche, attivate sia d'ufficio sia ad istanza di parte, per l'assegnazione in concessione degli spazi demaniali, ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84 del 1994 e ss.mm.ii.

Al riguardo l'Ente ha precisato di effettuare ricognizioni annuali per garantire la massima pubblicità alle concessioni da assentire e che, in base alle disposizioni vigenti al 2021, peraltro in via di modifica, non effettua la pubblicazione di avviso nel caso in cui:

- per la tipologia del bene non sia possibile una contendibilità, come nel caso di titoli già assegnati riferiti a condotte, fasci tubieri e cavidotti interrati o comunque posati, pali, cartelloni, insegne, e simili;
- se la concessione sia richiesta per fiere, feste patronali, manifestazioni, commercio mediante l'utilizzo di posteggi, servizi ed altri fini di pubblico interesse ed utilità e simili;

- per occupazioni e utilizzi non ripetitivi, di durata non superiore all'anno solare o a 365 giorni, anche se ripartiti su due diverse annualità;
- per concessioni temporanee non superiori a 30 giorni.

Dalla ricostruzione dell'operato dell'Ente in questo settore, effettuata in base agli elementi forniti in istruttoria, emerge la seguente situazione delle concessioni in essere al termine dell'esercizio di riferimento, in raffronto comparativo con i dati omologhi del 2020.

Tabella 12 - Situazione concessioni demaniali in corso anno 2021

Tipologia	Numero rapporti concessori in essere		Note
	2020	2021	
ex artt. 16 e 18 legge n. 84/1994	29	30	Il totale anno 2021 ricomprende n. 5 depositi costieri (non art. 16), n.20 terminalisti (artt. 16 e 18) e n. 5 concessioni art.18
ex artt. 36 e ss. c.nav. -artt. 5 e ss. regolamento esecuzione – approdi turistici	136	147	Nel totale delle 136 concessioni dell'anno 2020 sono state comprese anche n. 23 concessioni di competenza del 2020 che sono state rinnovate, a causa del covid e per rateizzazioni, nel corso del 2021.
Totale	**165**	**177**	

Fonte: Elaborazione Corte conti su dati Ente.

Il proposto raggruppamento attiene alle due macro-tipologie di concessioni demaniali rilasciabili dalle Autorità di sistema portuale, come noto, distinguibili dall'essere o meno legate all'esercizio, da parte di imprese autorizzate, di operazioni e servizi portuali ex art. 16 della legge n. 84 del 1994. Le concessioni di altro tipo sono riconducibili alle disposizioni generali in tema di gestione del demanio marittimo contenute nel Codice della navigazione e nel relativo Regolamento di esecuzione.

Le concessioni del primo tipo, in quanto strettamente funzionali all'esercizio delle attività autorizzate, sono collegate all'attività di pianificazione ed autorizzazione allo svolgimento delle dette operazioni – individuate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, della legge n. 84 del 1994 in quelle di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale – e dei connessi servizi (consistenti in prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali).

È da ritenere, altresì, fisiologica una tendenziale corrispondenza numerica delle stesse con le autorizzazioni alle quali ad esse accedono. Nella specie, è agli atti che le autorizzazioni ex art. 16 rilasciabili nell'ambito del porto di Ravenna sono state fissate, con apposito provvedimento presidenziale del 2017, nel numero massimo di 23, numero confermato anche per gli anni successivi[46]; al 31 dicembre 2021 erano attivi n. 22 titoli autorizzatori per operazioni portuali [47] per i quali, in virtù dell'art. 5 comma 3 bis della citata legge n. 215 del 2021 è stata disposta un'ulteriore proroga di 12 mesi (complessivamente 24 mesi nel biennio 2020-2021).

Al 31 dicembre 2021 risultavano in essere n. 29 concessioni demaniali ex art. 18, in parte oggetto di un ulteriore proroga di 12 mesi, a seguito dell'intervenute disposizioni normative sopracitate. Nel 2021 sono state rilasciate n. 25 concessioni e n. 3 provvedimenti di nulla osta per l'esecuzione di nuove opere in prossimità del demanio marittimo, ai sensi degli artt. 36 e 55 del codice della navigazione.

A quest'ultimo riguardo, l'Ente ha dettagliato le procedure di gara indette nel 2022 per l'assentimento in concessione di beni del pubblico demanio aventi destinazione diversa da quella dell'art. 18 della legge quadro sui porti.

Secondo quanto esposto dall'Ente nella relazione sulla gestione a corredo del rendiconto generale del 2021, in tale anno è stato emesso anche 1 provvedimento di decadenza.

Nella tabella seguente sono evidenziate le entrate accertate nell'esercizio 2021 per canoni demaniali, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti e le riscossioni per canoni con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sugli accertamenti, poste a raffronto con i dati del 2020.

Tabella 13 - Entrate per canoni

Esercizio	Accertamenti per canoni (a)	Entrate correnti (b)	Incidenza a/b %	Riscossioni per canoni (c)	Incidenza c/a %
2020	4.112.667	22.687.391	18	2.525.065	61
2021	4.294.923	26.596.196	16,1	4.274.904	99,5

Fonte: rendiconto gestionale

[46] Con ordinanza n. 4 del 31 ottobre 2018, sentita la Commissione Consultiva nella riunione del 29 ottobre 2018 ed il Comitato di gestione nella riunione del 30 ottobre 2018, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale , ha confermato in 23 il numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di operazioni portali per l'anno 2019 di cui 18 per conto proprio e di terzi, 1 per conto proprio e di terzi connesse e finalizzate al carico /scarico di navi traghetto e passeggeri e 4 per l'esclusivo conto proprio.

[47] Si trattava, in particolare, di numero: 18 autorizzazioni all'esercizio di operazioni portuali per conto proprio e di terzi, 4 autorizzazioni all'esercizio di operazioni portuali per conto proprio, non risulta invece rilasciata nessuna autorizzazione finalizzata al carico/scarico di navi traghetto e passeggeri.

Si rileva rispetto al 2020 un incremento delle somme accertate e delle riscossioni.

Sull'andamento delle riscossioni nel 2020 avevano influito le sopracitate misure normative emergenziali di sospensione e rateizzazione, e la riduzione dei canoni per i concessionari che avevano subito perdite di fatturato pari o superiori al 20 per cento[48].

[48] L'entità della riduzione applicata ai canoni 2020, disposta con d.p. n. 26 del 29 gennaio 2021, è stata quantificata in euro 167.659, 36 (di cui 55.859,70 per concessioni ex art. 18 ed euro 111.799,66 per concessioni rilasciate in base al Codice della navigazione).

7. GESTIONE DEI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

Anche ai sensi della riforma portuale (art. 6, comma 4, legge n. 84 del 1994) le Autorità di sistema portuale sono tenute a farsi carico – mediante gestione delle procedure di affidamento e allestimento dei controlli sulla corretta esecuzione contrattuale - della fornitura di servizi di interesse generale destinati, a titolo oneroso, all'utenza portuale.

Peraltro, a seguito dell'intervenuta abrogazione della normativa preesistente (art. 6, comma 1, della legge n. 84 del 1994 nel testo originario) e con essa dei decreti ministeriali in data 14 novembre 1994 e 4 aprile 1996 (espressamente finalizzati all'individuazione omogenea di tali tipologie di servizi), è stata rimessa alle Autorità stesse la competenza di una riperimetrazione dei servizi predetti, al fine di definirne un ambito certo.

In tale prospettiva, si colloca l'intervento del Ministero vigilante volto a sollecitare una puntuale ricognizione da parte delle stesse AdSP dei servizi annoverati in tale ambito ed effettivamente in gestione nelle singole circoscrizioni territoriali (vedasi circolare del 17 aprile 2018), con indicazione delle procedure e delle formule di affidamento prescelte.

Si tratta di un adempimento importante non solo nell'ottica dell'attivazione di un coordinamento ministeriale sul settore gestionale di cui trattasi ma anche quale prodromo per l'adozione di un atto interno espresso che dia certezza all'operato dell'Ente.

Ad esso, peraltro, non risulta sia stato dato seguito a tutt'oggi, con la conseguenza che l'ambito dei servizi generali rimane di fatto quello esistente in passato, come descritto già negli scorsi referti, con gli aggiornamenti concreti ad oggi noti. Secondo le informazioni rese in istruttoria l'Amministrazione procede a tale identificazione con provvedimenti specifici, cioè, emanati di volta in volta, all'atto della scadenza dei rapporti già in corso antecedentemente alla riforma della legislazione portuale. Al riguardo l'Autorità ha riferito dei provvedimenti emanati fino al 2021 ed a tutt'oggi in questa direzione; essi attengono solo ad alcuni dei servizi in corso di gestione nell'esercizio preso in esame.

I dati aggiornati relativi ai rapporti negoziali in corso nel 2021, sono riportati nella tabella che segue così come comunicati dall'Autorità in corso di istruttoria e con indicazione delle modalità di affidamento originarie e delle previste scadenze. Si evidenzia, al riguardo, che in tale ambito sono stati promiscuamente ricompresi in via di fatto tanto servizi acquistabili in regime di mercato che storicamente erano stati assentiti in concessione, tanto servizi che sono

invece erogati a tariffa agli utenti portuali ed ai quali l'Ente ha espressamente riconosciuto la qualificazione di servizi di interesse generale, in senso proprio.

Tabella 14 - Servizi affidati dall'Autorità e in corso nell'esercizio 2021

Oggetto	Natura contratto	Tipologia affidamento	Durata	Situazione attuale
Servizio ritiro e trasporto rifiuti solidi navi e piatt. *offshore*	Conc.	Gara pubblica	1° maggio 2018 – 30 aprile 2022	Servizio prorogato al 30.04.2023
Servizio ritiro e trasporto rifiuti liquidi navi e piatt. *offshore*	Conc.	Gara pubblica	1° maggio 2018 – 30 aprile 2022	Servizio prorogato al 30.04.2023
Servizi informativi e telematici (manutenzione e assistenza *Port Community Sistem*)				Attualmente in carico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). L'art.30 del D.L 6 novembre 2021, n.152, convertito con modificazioni dalla legge 29 dicembre 2021 n.233, ha stabilito che dal 1° gennaio 2022 sono trasferite al MIT le funzioni di soggetto attuatore della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN). Per garantire la continuità gestionale relativa all'attuale PLN ed ai PCS in carico a Logistica Digitale Srl (tra cui quello di Ravenna), il MIT ha avviato e perfezionato la procedura amministrativa per la titolarità della PLN-PCS.
Servizio pulizia aree comuni e manutenzione aree verdi *	Accordo quadro con un operatore	Procedura aperta	dicembre 2017-dicembre 2021	Servizio concluso in data 03.03.2022 a seguito di proroga
Servizio gestione e manutenzione aree demaniali marittime, di proprietà e in uso all'Adsp *	Accordo quadro con un operatore	Procedura aperta	dicembre 2017-dicembre 2021	Servizio concluso in data 20.06.2022 a seguito di proroga
Servizio di manovra ferroviaria	Conc.	Procedura aperta	5 anni dalla data di avvio del servizio	Contratto firmato il 16.05.2023. Entro 9 mesi dalla firma il concessionario deve avviare il servizio
Affidamento in concessione della progettazione, costruzione e gestione dell'"Area per sosta e servizi per l'autotrasporto NS01"	PPP	Procedura aperta	40 anni	Aggiudicato con delibera presidenziale n. 197 del 13 giugno 2023. Contratto in fase di stipulazione
Concessione del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel porto di Ra e costruzione nuova Stazione Marittima	PPP	Procedura aperta	33 anni	Aggiudicazione con delibera presidenziale n. 256 del 14 settembre 2021. Firma Concessione in data 21 dicembre 2021. Inizio servizio dal 3 gennaio 2022. Conferenza di Servizi decisoria per la costruzione della nuova Stazione Marittima terminata in data 21 settembre 2023. Progetto esecutivo in corso di validazione da parte dell'AdSP.

*Il nuovo servizio è stato affidato come appalto di servizi.

Fonte: Elaborazione Corte conti su dati Ente.

In particolare, l'Ente considera non più ricompresi nel novero dei servizi di interesse generale quelli di pulizia e manutenzione delle aree verdi e demaniali, nonché quello di pulizia degli specchi acquei; entrambi sono stati commissionati con procedure di appalto nell'interesse dell'Autorità committente.

Con delibera del Comitato di gestione n. 22 del 2 dicembre 2022 invece, sono stati espressamente riconosciuti come d'interesse generale, ai sensi dell'art. 6, comma 4, lett. c) e comma 10 della legge n. 84 del 1994, i servizi di ritiro e trasporto di rifiuti solidi e liquidi da navi e piattaforme *offshore*. Le concessioni già assentite ed in corso di validità a tutto il 2022, sono state prorogate fino ad aprile 2023, nelle more dell'indizione di nuove gare per l'affidamento. Al riguardo l'AdSP riferisce di aver redatto, in ottemperanza al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 197, il "Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del Porto di Ravenna" e di aver provveduto alla definizione delle tariffe oggetto del sistema di recupero dei costi degli impianti portuali per la raccolta ed il trattamento dei rifiuti delle navi. In data 7 dicembre 2022, ha dato avvio al procedimento di assoggettamento a valutazione ambientale strategica (VAS) da parte della Regione Emilia-Romagna, che, con DGR n. 5475 del 15 marzo 2023, ne ha escluso peraltro l'obbligatorietà, sollecitando invece l'acquisizione del suddetto Piano ai fini del rilascio del parere di conformità al Piano Regionale di gestione dei rifiuti e per la bonifica delle aree inquinate 2022-2027, ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n.197 del 2021. Detto parere favorevole è stato reso con delibera della Giunta regionale n.1790 del 23 ottobre 2023. L'AdSP ha, quindi, potuto avviare le procedure di gara per l'affidamento in concessione.

Con delibera del Comitato di gestione n. 13 del 26 giugno 2020 è stato incluso tra quelli di interesse generale anche il servizio di manovra ferroviaria in ambito portuale, successivamente aggiudicato con gara aperta nell'agosto 2022. Il contratto è stato sottoscritto il 16 maggio 2023 ed il concessionario deve avviare il servizio entro 9 mesi dalla sottoscrizione dello stesso.

La Sezione ribadisce l'avviso già espresso in ordine all'opportunità di garantire nel settore una ricognizione di carattere generale, anche per comprendere i criteri che guidano l'Autorità nell'assicurare l'erogazione di servizi a beneficio della funzionalità del porto.

8. ALTRI SEGMENTI GESTIONALI DI RILIEVO

Di seguito si espongono gli esiti dei controlli su altri profili dell'attività dell'Ente, dotati di rilievo gestionale.

8.1. Iniziative promozionali

Nel corso del 2021, a causa delle restrizioni imposte dalla lotta al diffondersi della pandemia, l'AdSP ha partecipato soltanto a due manifestazioni fieristiche:

- l'"*OMC - Offshore Mediterranean Conference*", che rappresenta la più grande manifestazione (biennale) dedicata all'*offshore* petrolifero e del gas nel Mediterraneo ed è diventata l'evento *leader* nell'area mediterranea per approfondimenti energetici;
- la "*Macfruit (Rimini)*", evento internazionale unico dedicato alla filiera dell'ortofrutta a cui l'Ente ha partecipato con uno *stand* – congiuntamente ad alcuni operatori del porto di Ravenna – per promuovere lo scalo ravennate; esso, infatti, presenta eccellenze nel comparto agroalimentare nell'ambito del Mediterraneo che hanno fatto di Ravenna uno scalo di riferimento per i prodotti ortofrutticoli freschi diretti in Italia e in Europa. Gli espositori hanno avuto a disposizione anche uno *stand* virtuale sulla piattaforma di *macfruitdigital.com,* ampliando così la possibilità di *business* con aziende, visitatori e *buyer* che hanno partecipato *online* alla manifestazione. L'evento ha rappresentato un'importante occasione di visibilità e promozione del porto e del progetto infrastrutturale "*Ravenna Port Hub: infrastructural works*".

Parallelamente a questi eventi, l'AdSP ha svolto una attività di carattere promozionale rivolta a sostenere e promuovere numerose iniziative di rilevanza economica, scientifica, sociale e culturale, legate al mare ed in particolare al porto che hanno avvicinato la cittadinanza alla sua conoscenza e creato occasioni attraverso un fitto programma di iniziative, proiezioni, incontri e visite guidate, anche in navigazione, presso le strutture portuali ("Giornate del Mare" dall'11 al 13 aprile e "*Italian Port Days*" dal 15 al 21 maggio). Tra le varie iniziative di rilievo per la vita culturale ed economica del territorio cui l'AdSP ha partecipato, per la promozione del Porto di Ravenna, anche il "Ravenna Festival".

Si sottolinea infine che l'AdSP da anni svolge una assidua attività (decine di eventi ogni anno) legata alla concessione dei propri spazi per eventi legati alla portualità o aventi una attinenza di carattere promozionale per l'Ente. In questa ottica, si è svolta anche un'attività di

collaborazione con le scuole del territorio e si è assicurato un contributo a molte iniziative mirate alla costruzione di una cultura portuale ("PortoLascuola", "Naviga er Ravenna" ecc.) in una città che trae le sue origini dalla terra e non dal mare.
Le esposte attività, nel 2021, hanno comportato l'assunzione di impegni a carico della posta di bilancio relativa alle spese di rappresentanza pari ad euro 1.194,29.

8.2. Traffico portuale

I caratteri del porto di Ravenna, che rappresenta l'unica realtà portuale dell'Emilia-Romagna, sono riportati sul sito istituzionale dell'Ente, con ampi riferimenti alle diverse linee di attività economiche che intorno al medesimo gravitano.
Alla rilevanza strategica che il porto stesso assume per l'economia nazionale, in ragione della sua collocazione geografica e dei collegamenti con importanti assi viari e ferroviari, è dedicato spazio nelle relazioni annue sulla gestione, anche in relazione all'evoluzione degli scenari economici generali e agli andamenti degli altri sistemi portuali italiani.
In sintesi, e per quanto qui interessa, si evidenzia che – come si apprende dall' Autorità – "*il Porto di Ravenna si caratterizza come leader in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero (quasi il 40 per cento del totale nazionale ad esclusione del carbone e dei prodotti petroliferi) e svolge una funzione importante per quelli con il Medio e l'Estremo Oriente*". Inoltre, per la sua posizione di accessibilità dai principali mercati italiani ed europei è candidato all'inserimento nella rete TEN-T tra i "*core port*" europei, quale terminale meridionale del corridoio n. 1 - Baltico-Adriatico (collegamento fra Helsinki e Ravenna, con scambi intermodali Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna).
Il traffico portuale ha ad oggetto in prevalenza il trasporto di rinfuse solide, costituite da materie prime per l'industria della ceramica, dei cereali, dei fertilizzanti e degli sfarinati. E' approdo di scalo anche per prodotti metallurgici e legname. Il porto di Ravenna è anche il maggior centro di attività estrattive di gas metano del Mare Adriatico, punto di riferimento di importanti compagnie che gestiscono impianti *offshore*.
Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati relativi al traffico registrato nel 2021 nel porto di Ravenna, durante il periodo considerato dal presente referto, messi a confronto con i dati registrati nel 2020. L'Ente ha orientato la sua azione anche all'implementazione del traffico crocieristico, al quale è dedicata la banchina di porto Corsini.

Tabella 15 - Traffico portuale AdSP

Descrizione	2020	2021	% var. 2021/2020
Merci solide movimentate	18.253.199	22.449.324	22,99
Merci liquide movimentate	4.154.282	4.650.727	11,95
Totale (in tonnellate)	**22.407.481**	**27.100.051**	**20,94**
Containers (TEU)	**194.868**	**212.926**	**9,27**
Passeggeri imbarcati e sbarcati (n. di unità)	**408**	**1946**	**376,96**

Fonte: Elaborazione Corte conti su dati Ente.

Il volume complessivo di merci movimentate ha subito nell'esercizio 2021 un incremento del 20,94 per cento, conseguente alla maggiore movimentazione sia di merci solide (+22,99 per cento), che costituiscono – come detto - la tipologia di traffico dominante, sia di merci liquide (+ 11,95 per cento). Anche il traffico di *container* registra un aumento del 9,27 per cento.

Il traffico passeggeri, pari a 1.946 unità, pur registrando un incremento rispetto al 2020, mostra ancora una forte contrazione rispetto agli esercizi 2019 e 2018 (17.536 unità nel 2019 e 19.320 nel 2018).

8.3. Acquisti di beni e servizi

Per quanto attiene all'attività negoziale di acquisto di beni e servizi, l'Autorità ha fornito elementi circa l'oggetto e l'importo dei contratti conclusi nell'esercizio 2021, indicando altresì le modalità di scelta del contraente utilizzate.

Tali elementi si espongono in sintesi nella tabella che segue.

Tabella 16 – Procedure di affidamento e spesa sostenuta

Tipologia affidamento	Numero contratti		Totale spesa (in euro)		Composizione % su totale contratti	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Affidamento diretto art. 36, c. 2, lett. a) d.lgs. n. 50 del 2016	96	172	886.897	3.310.043	8,01	12,97
Procedura competitiva con negoziazione art. 36, c. 2, lett. b) d.lgs. n.50 del2016	11	12	195.415	1.589.158	14,87	6,22
Procedura negoziata con un solo operatore ex art. 63 d.lgs.n. 50 del 2016	28	26	46.616	139.518	3,46	0,55
Procedura aperta ex art. 60 d.lgs. n.50 del 2016	11	22	213.415.672	19.986.146	72,42	78,30
Sistemi di acquisto centralizzati-adesione a convenzioni quadro e mercato elettronico (Consip-MEPA ed altre piattaforme pubbliche)	55	46	844.531	500.686	1,24	1,96
TOTALE	**201**	**278**	**215.389.131**	**25.525.551**	**100**	**100,00**

Fonte: Elaborazione Corte conti su dati Ente

8.4. Contenzioso

Dalla situazione aggiornata al 2021 risulta il coinvolgimento dell'Ente in 17 procedimenti contenziosi. L'Ente, inoltre, è stato coinvolto in un contenzioso civile da parte di una concessionaria di bene demaniale che ha avanzato richiesta di risarcimento dei presunti danni maturati a seguito del cedimento di una porzione di banchina in concessione. Tale contenzioso è stato rassegnato per le conclusioni lo scorso 1° dicembre 2022.

L'Ente ha, altresì, comunicato di essere insinuato al passivo dal 2019 in 4 procedure fallimentari, di cui tre ancora in corso di definizione nel 2020, quale creditore chirografario di somme di modesto importo.

I dati relativi agli impegni assunti per il contenzioso, contabilizzati in appositi due capitoli del bilancio gestionale (cap. 126/10 "spese per liti ed arbitraggi" e cap. 126/50 "tutela legale dell'Ente - difesa in patrocinio") ammontano rispettivamente nell'esercizio in esame ad euro 43.266,12 e a ad euro 19.931,12 , dati in diminuzione che comunque confermano la ridotta incidenza sul bilancio del segmento gestionale di cui trattasi, anche in rapporto alle autorizzazioni di spesa definitive relative ai due capitoli in questione, commisurate per l'esercizio considerato in euro 520.000, dichiaratamente in base alle stime di costi annui effettuate in concreto dall'Ufficio legale.

Si precisa che l'Ente si avvale abitualmente del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, con ricorso ad avvocati del libero foro unicamente in casi considerati di particolare complessità o caratterizzati da specificità procedurali.

A tutto il 2019, l'Autorità non disponeva di un sistema di rilevazione dei rischi da contenzioso da sterilizzare in contabilità - sia finanziaria sia economica in base alle diverse regole proprie dei due sistemi - mediante appositi accantonamenti prudenziali. Come riferito nel precedente referto l'Ente ha provveduto per la prima volta in questa direzione proprio nell'esercizio finanziario 2020, quantificando il fondo stesso in euro 131.500, accantonati in avanzo vincolato e a fondo rischi ed oneri. Come risulta dai dati contabili esaminati nonché dagli elementi extracontabili di supporto forniti in nota integrativa, detto fondo rischi nell'esercizio in esame registra un notevole incremento ed ammonta a euro 1.627.126,40.

Al riguardo si rileva che l'Ente ha adottato una procedura interna finalizzata alla valutazione del rischio di soccombenza legale, volta al perseguimento di una maggiore efficienza di gestione oltre che al fondamentale rispetto degli equilibri di bilancio. In particolare, partendo dalla stima compiuta dall'Ufficio legale e affari giuridici sull'alea di soccombenza, ha

proceduto a collocare ciascun contenzioso avente un riflesso di natura finanziaria all'interno di una classe di accantonamento (evento remoto/nullo, passività possibile, passività probabile/certa) in base alla quale attribuire per ciascuna causa legale un corrispondente valore percentuale attraverso cui alimentare detto fondo.

L'importo accantonato nel 2021 per eventuale soccombenza dell'Ente è pari a complessivi euro 1.510.626,40 di cui euro 131.500 per evento remoto ed euro 1.510.626,40 per passività probabile/certa.

8.5. Partecipazioni societarie

Si premette che l'Ente ha proceduto alla prima revisione straordinaria delle proprie partecipate in adempimento del disposto dell'art. 24 del decreto legislativo 19 agosto 2016 n. 175 (TUSP), con delibera presidenziale n. 51 del 27 marzo 2017.

I contenuti di tale atto sono stati sostanzialmente confermati nei successivi provvedimenti di revisione annuale, adottati a regime ai sensi dell'art. 20 TUSP, tutti emanati regolarmente e trasmessi agli atti di questa Sezione ai sensi dell'art.5, comma 4 dello stesso TUSP[49].

Nel corso dell'esercizio 2021 è stata acquisita una nuova partecipazione nella società Acqua Ingegneria srl, società *in-house,* del valore nominale di euro 31.000 e pari al 31 per cento del capitale sociale. Nella pertinente delibera presidenziale n. 410 del 23 dicembre 2022, riferita alle partecipazioni possedute al 31 dicembre del 2021, è riportata la situazione a tale data, come rappresentato nel prospetto sottostante.

Tabella 17 - Società partecipate anno 2021

Società partecipata	Valore della partecipazione	% sul capitale sociale
T.& C. S.r.l.	19.892.293	100
Dinazzano Po S.p.A.	600.000	1,55
Uirnet s.p.a. (poi Digitalog s.p.a.)	10.000	0,88
Lepida s.p.a.	1.000	0,0014
Acqua Ingegneria Srl	31.000	31

Fonte: Elaborazione Corte conti su dati rendiconto 2021

[49] Si fa riferimento alla delibera presidenziale n. 308 del 20 dicembre 2019, alla delibera presidenziale n. 305 del 18 dicembre 2020 e alla delibera presidenziale n. 378 del 22 dicembre 2021, di adozione del provvedimento di ricognizione periodica delle partecipazioni detenute rispettivamente al 31 dicembre 2018, al 31 dicembre 2019 ed al 31 dicembre 2020 con cui, valutando la perdurante sussistenza dei requisiti ai sensi dello stesso d. lgs n. 175 del 2016, l'Ente ha disposto il mantenimento delle stesse per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali.

L'AdSP, a seguito di un crescente impegno, soprattutto nei settori tecnico-ingegneristici, legati allo svolgimento della propria attività istituzionale, ha ravvisato la necessità di potenziare l'ufficio tecnico e, per far fronte alle crescenti esigenze di professionalità in ambito tecnico-ingegneristico ed ai numerosi progetti da attivare, ha ritenuto utile avere a disposizione un soggetto *in-house* al quale potersi rivolgere al fine di consentire una maggiore efficienza a fronte di carichi di lavoro speciali. Con atto del 26 febbraio 2021 - Repertorio n. 37179/Raccolta n. 13006 – l'Ente ha acquisito, pertanto, previa approvazione della delibera presidenziale n. 281 del 24 novembre 2020, una quota pari al 31 per cento del capitale della società "Acqua Ingegneria S.r.l", avente quale oggetto sociale la fornitura di servizi di natura tecnica ed incorporando peraltro tutti gli elementi di cui all'art. 5 del decreto legislativo n.50 del 2016 per l'individuazione delle società *"in house"*. La detta deliberazione è stata trasmessa alla Sezione a fini conoscitivi, come previsto dall'art. 5 del TUSP nella versione all'epoca vigente ed antecedente alla recente modifica apportata a tale norma dall'art. 11 della legge 5 agosto 2022, n. 118 che prescrive la sottoposizione di atti analoghi a parere obbligatorio della Corte dei conti.
La società in questione presenta una compagine costituita esclusivamente dai seguenti soci pubblici: Romagna Acque S.p.A., Ravenna Holding S.p.A e AdSP, che detengono rispettivamente il 48 per cento, il 21 per cento e il 31 per cento del capitale sociale.
La società T.&C- Traghetti e Crociere Srl svolge attività di realizzazione, promozione e sviluppo dell'intermodalità, della logistica, delle reti e dei servizi trasportistici ed è ritenuta strategica, in quanto destinata ad operare nell'ambito della rete delle c.d. "Autostrade del Mare", per potenziare la modalità di trasporto marittimo a corto raggio. La *governance* è costituita da un amministratore unico, il cui compenso negli esercizi indicati è stato previsto in misura ridotta, in applicazione delle disposizioni di cui all'art. 4, comma 4, del decreto-legge n. 95 del 2012, come modificate dall' art. 16 del decreto-legge 24 giugno 2014, n.90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.
Con delibera presidenziale n. 96 del 2017 l'Ente ha adottato "Indirizzi in materia di spese di funzionamento, compreso quelle per il personale per la società T.&C. S.r.l., ai sensi dell'art. 19 del decreto legislativo n. 175 del 2016". L'AdSP ha precisato che, a fronte di un capitale sociale di euro 3.044.500, il valore della partecipazione iscritto in bilancio è stato determinato in base alla più elevata valutazione della società, così come certificata nel 2012 da uno dei principali

advisor di settore ed al calcolo del prezzo minimo di cessione[50]. Così come determinato anche dal Comitato portuale con propria delibera n. 3 del 2013, tale valore rappresenta una stima prudenziale rispetto alle diverse tecniche di valutazione applicabili ed è stato mantenuto costante nel tempo senza rivalutazioni, in presenza di positivi risultati di bilancio conseguiti con riferimento agli ultimi trienni.

Considerato il tempo trascorso, questa Corte raccomanda di valutare l'opportunità di un'attualizzazione del valore di iscrizione in bilancio, nel rispetto del principio di veridicità.

Le altre partecipazioni sono iscritte in bilancio secondo il criterio del costo.

Per quanto riguarda Lepida S.p.a., società ad intero capitale pubblico costituita dalla Regione Emilia-Romagna con il compito di gestire la rete regionale a banda larga, realizzata per collegare le pubbliche amministrazioni presenti sul territorio regionale ed il suo raccordo con il sistema pubblico di connettività, si rappresenta che nel corso dell'esercizio 2019 è stata formalizzata l'iscrizione della stessa società, in data 4 luglio 2019, presso l'apposito albo tenuto dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), qualificandolo come organismo *in house*.

Anche le partecipazioni minoritarie detenute nelle società Dinazzano Po s.p.a e UIRNet Spa sono state reputate nel tempo aderenti ai fini istituzionali dell'Ente e considerate utili al perseguimento dei medesimi, oltreché in possesso dei requisiti di cui all'art. 20 TUSP per il mantenimento senza obblighi di razionalizzazione.

La Dinazzano Po, che ha quale socio di maggioranza (circa 95 per cento del capitale sociale) TPER spa, società di trasporto passeggeri di proprietà della Regione, nonché del Comune e della Città metropolitana di Bologna, opera nel campo della fornitura di servizi di logistica intermodale, di movimentazione e trasporto merci per ferrovia e di gestione di scali merci ferroviari. La stessa, costituita nel 2002, è considerata funzionale allo sviluppo dell'intermodalità al quale la programmazione strategica regionale annette fondamentale importanza per l'affermazione del porto di Ravenna come *hub* di riferimento per le rotte commerciali dell'Adriatico. L'Autorità ha acquisito la propria partecipazione per un prezzo di 600.000 euro nel 2007. Non risultano sostegni finanziari di altro tipo in favore della Società a carico del bilancio dell'Ente.

Parimenti di modesta entità è la partecipazione a UIRNet Spa, così denominata anche nella delibera ricognitiva adottata dall'Autorità del dicembre 2021, nonostante il cambio di

[50] Cfr. Relazione sulla gestione dell'A.P. di Ravenna per gli esercizi finanziari 2011-2012.

denominazione sociale in Digitalog, intervenuto già precedentemente[51]. Si tratta del soggetto giuridico individuato quale attuatore unico per la realizzazione e la gestione, in convenzione con il Mit, della piattaforma per la rete logistica nazionale da utilizzare per la velocizzazione e il miglioramento degli scambi intermodali delle merci all'interno dei porti, ai sensi dell'art. 61 bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Dette funzioni, che non hanno portato nel tempo gli esiti sperati con l'allestimento della piattaforma logistica su base nazionale, sono state trasferite al Ministero delle infrastrutture, ai sensi dell'art. 30 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233 che ha contestualmente disciplinato la chiusura dei rapporti pendenti con il concessionario unico e disposto la cessazione degli effetti della convenzione, ove non già scaduta, a far data dall'entrata in vigore della legge di conversione.

La Digitalog Spa, gia UIRnet Spa, è stata quindi posta in liquidazione per impossibilità di perseguimento dell'oggetto sociale, con la nomina di un collegio di liquidatori a garanzia della continuità gestionale nella fase di definizione dei rapporti pendenti ed a salvaguardia del patrimonio sociale fino a chiusura definitiva[52].

L' Autorità ha rappresentato che, in data 11 luglio 2022, l'Assemblea dei soci ha deliberato l'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021, rilevando una perdita pari ad euro 3.485.061, ed ha affermato di voler valutare in tale contesto se vi siano le condizioni per l'eventuale cessione delle proprie quote di partecipazione societaria, tenuto conto che altri soci hanno provveduto (o stanno provvedendo) in tal senso.

In considerazione di tali vicende, si invita l'Autorità a seguire l'andamento della procedura di scioglimento, adottando eventualmente la svalutazione prudenziale della partecipazione iscritta a stato patrimoniale, con riserva di approfondimenti nel prossimo referto.

---

[51] La modifica di denominazione sociale è stata deliberata da Uirnet spa nell'assemblea straordinaria del 26 aprile 2021, da UIRNet Spa a Digitalog Spa, in ragione di una maggiore aderenza all'oggetto sociale e alle attività che la Società ha intrapreso ed intendeva intraprendere.

[52] L'Autorità ha reso noto in istruttoria che in data 05 aprile 2022 (prot. n. 4245 di pari data) la società Digitalog S.p.A. in liquidazione ha reso noto di avere completato la messa a disposizione in favore del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di tutto quanto realizzato o in corso di realizzazione in attuazione delle convenzioni e delle disposizioni indicate nel comma 3 dell'art. 30 del d.l. n. 152 del 2021, nonché di quanto necessario per assicurare il funzionamento della PLN. Con la medesima nota è stata data inoltre informazione in ordine ai seguenti elementi: a) l'*asset* trasferito al Mims includeva anche i PCS in uso presso il porto di competenza della scrivente AdSP; b) l'intervenuta scadenza, in data 31 marzo 2022, del rapporto contrattuale tra Digitalog e Logistica Digitale S.r.l. in forza del quale quest'ultima eroga i servizi della PLN e dei PCS, ricompresi nel perimetro della stessa. In data 28 aprile 2022 l'Assemblea dei soci ha proceduto a nominare il nuovo Collegio sindacale per gli esercizi 2022-2023-2024.

9. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE

Il rendiconto generale dell'esercizio 2021 è stato redatto in conformità al vigente regolamento di amministrazione e contabilità, adottato con delibera del Comitato portuale n. 2 del 27 febbraio 2007, che contempla un sistema di contabilità finanziaria accompagnato dalle rilevazioni di tipo economico-patrimoniale, in piena analogia con il regime contabile dettato per la generalità degli altri enti pubblici non economici dal d.p.r. 27 febbraio 2003, n. 97 e nel rispetto dei principi dal medesimo espressi.

Il rendiconto generale risulta completo nelle componenti essenziali (conto di bilancio; conto economico; stato patrimoniale e nota integrativa), di cui all'art. 36 del detto regolamento, nonché corredato degli allegati obbligatori (situazione amministrativa; relazione sulla gestione; relazione del collegio dei revisori dei conti) e della situazione dei residui attivi e passivi.

Il medesimo è, altresì, integrato da prospetti di bilancio gestionale, rielaborati correlando i valori utilizzati con le voci del piano dei conti integrato di cui al d.p.r. n. 132 del 2013 e successive modificazioni e dai prospetti riepilogativi delle spese per missioni e programmi di cui al d.p.c.m. 12 dicembre 2012, secondo le norme di armonizzazione di cui al decreto legislativo n. 91 del 2011.

L'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, determinato ai sensi dell'art. 9 del d.p.c.m. 22 settembre 2014 evidenzia un anticipo medio pari a – 11,60 giorni per il 2021.

Risulta, inoltre, allegato al bilancio il prospetto dei dati SIOPE e delle disponibilità liquide al 31 dicembre 2021.

L'Autorità, pur non avendo ancora provveduto a modificare il proprio regolamento di contabilità e non disponendo di un sistema di contabilità integrata per la registrazione automatizzata e simultanea delle operazioni nelle scritture finanziarie e in quelle economico -patrimoniali, ha evidenziato in istruttoria di aver implementato nel tempo procedure interne e aggiornamenti del proprio applicativo di contabilità, idonei tutti a rispondere alle esigenze di riclassificazione di entrate e spese secondo il piano dei conti integrato e, conseguentemente, a riportare ogni rilevazione in scrittura di contabilità finanziaria in una corrispondente registrazione in contabilità generale.

Nella tabella che segue sono indicate le date dei provvedimenti di approvazione del conto consuntivo 2021, deliberati dal Comitato di gestione dell'AdSP ed emessi dai Ministeri vigilanti.

Tabella 18 – Estremi approvazione rendiconti

ESERCIZIO	COMITATO DI GESTIONE	MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE	MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
2021	Del. n.3 del 28 aprile 2022	Nota Mef – Prot. 151079 del 1° giugno 2022	Nota n. 18753 del 10 giugno 2022

Fonte: atti trasmessi dall'Ente e dai Ministeri vigilanti.

Nelle note di approvazione da parte dei Ministeri vigilanti non risultano formulate osservazioni e/o rilievi.

Il Collegio dei revisori ha attestato per l'esercizio in esame il rispetto dei limiti di spesa, in base alla normativa vigente, accertando altresì l'intervenuto versamento dei correlati risparmi al bilancio dello Stato.

9.1. Andamento generale della gestione.

Si illustrano, con la tabella che segue, i saldi contabili più significativi, emergenti dal rendiconto esaminato, posti a raffronto con quelli del precedente esercizio, cui segue l'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale.

Tabella 19 - Risultati della gestione

Descrizione	2020	2021	Var. %
a) disavanzo/disavanzo finanziario	-52.792.398	35.392.641	167
- saldo corrente	*14.302.743*	*17.735.952*	24
- saldo in c/capitale	*-67.095.140*	*17.656.689*	126
b) Avanzo d'amministrazione/disavanzo	34.996.082	71.873.306	105
c) Avanzo economico	10.575.491	12.392.722	17
d) Patrimonio netto	202.185.377	214.578.099	6

Fonte: Elaborazione Corte conti su dati rendiconti generali.

Nell'esercizio finanziario esaminato la gestione di competenza ha fatto registrare un saldo positivo rispetto all'esercizio 2020, che passa da – 67 milioni nel 2020 a 17,7 milioni nel 2021.

Dall'esame del rendiconto finanziario si rileva nel 2021, rispetto al 2020, una diminuzione dell'ammontare di impegni per investimenti assunti a carico del bilancio ed un allineamento della spesa di investimento alle risorse vincolate stanziate in bilancio, che ha comportato un risultato finanziario positivo di parte capitale.

L'incremento della spesa per investimenti, del resto, era stato un tratto caratterizzante delle gestioni finanziarie precedenti, correlato all'avvio del progetto infrastrutturale cardine del vigente Piano regolatore portuale e non sempre finanziato da risorse vincolate.

Incide, pertanto, sul saldo in conto capitale la diminuzione degli impegni sulla categoria 2.1.1. "Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari e investimenti" del titolo II "Spese in conto capitale" pari nel 2021 a 99 milioni per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione (242,3 milioni nel 2020) e a 6,2 milioni per le manutenzioni straordinarie delle parti comuni in ambito portuale (5,1 milioni nel 2020).

Per quanto riguarda invece il saldo corrente, nel 2021 si registra un incremento di 3,4 milioni rispetto all'esercizio 2020, che appare imputabile principalmente agli andamenti delle partite iscritte nella categoria 1.2.1 "entrate tributarie", che passa da 17,2 milioni a 21 milioni in conseguenza dei maggiori accertamenti ascrivibili al gettito della tassa portuale e della tassa di ancoraggio di cui, rispettivamente, agli artt.2 e 1 del D.P.R. 28 maggio 2009, n.107.

Nel contesto rappresentato, l'avanzo di amministrazione, che nel 2020 era pari a circa 35 milioni risulta in incremento e passa a circa 72 milioni, mentre il patrimonio netto si incrementa del 6 per cento nel 2021, passando da 202 milioni del 2020 a 214,6 milioni del 2021.

9.2. Rendiconto finanziario.

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati risultanti dal rendiconto finanziario 2021, posti a raffronto con quelli del 2020, che confermano in termini di maggior analisi quanto sopra esposto.

Tabella 20 - Rendiconto finanziario dati aggregati

ENTRATE	2020	2021	% var. 2021/2020
ACCERTAMENTI:			
Correnti	22.687.391	26.596.196	17
In conto capitale	182.193.237	123.958.949	-32
Partite di giro	3.332.268	4.736.455	42
TOTALE	**208.212.896**	**155.291.600**	**-25**
USCITE			
IMPEGNI:			
Correnti	8.384.648	8.860.244	6
In conto capitale	249.288.377	106.302.260	-57
Partite di giro	3.332.269	4.736.455	42
TOTALE	**261.005.294**	**119.898.959**	**-54**
AVANZO/DIS. FINANZIARIO	**-52.792.398**	**35.392.641**	**167**

Fonte: rendiconto gestionale.

Le entrate correnti registrano tra il 2020 ed il 2021 un incremento pari al 17 per cento, passando da euro 22.687.391 ad euro 26.596.196. Come emerge dall'analisi dei dati, tale aumento è riferibile soprattutto alle somme incassate a titolo di "gettito della tassa portuale" e di "gettito della tassa di ancoraggio", rispettivamente pari a euro 14.173.832,07 e a euro 6.586.000,46, di cui agli artt. 2 e 1 del d.p.r. 28 maggio 2009, n. 107, che rappresentano la principale fonte di finanziamento per l'Ente, dovuto alla ripresa degli andamenti del traffico portuale, che nel 2020 sono stati condizionati negativamente dalla situazione di emergenza sanitaria e dalle connesse misure di *lock down* adottate a livello nazionale.

Al contrario, le entrate in conto capitale diminuiscono nell'esercizio in esame passando da 182,19 milioni nel 2020 a 123,96 nel 2021, nonostante i maggiori trasferimenti di risorse da parte dello Stato per il finanziamento dell'esecuzione di opere portuali e per interventi di adeguamento dei porti; detta flessione è principalmente correlata alla categoria 2.3.1 "assunzione di mutui" che nell'esercizio 2020 aveva registrato per operazioni finanziarie a medio e lungo termine accertamenti per 120 milioni, in relazione al mutuo contratto con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) per il finanziamento del progetto di realizzazione dell'HUB portuale di Ravenna.

Sul versante delle spese, le poste correnti mostrano una tendenza incrementale, e passano da 8,4 milioni del 2020 a 8,9 milioni del 2021 (+ 6 per cento), mentre le poste in conto capitale subiscono una rilevante flessione (-57 per cento), passando da 249,2 milioni nel 2020 a 106,3 milioni nel 2021, in conseguenza dei minori impegni effettuati in bilancio per investimenti correlati all'esecuzione di opere portuali. Nel 2021 gli impegni sulla categoria 2.1.1 "acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari e investimenti" ammontano

complessivamente a euro 105.455.313,72 mentre nel 2020 gli impegni su detta categoria ammontavano a euro 248.447.451,53.

L'esercizio considerato presenta un avanzo di competenza di euro 35.392.641,17.

Circa l'evoluzione della situazione di amministrazione che ne consegue e circa le variazioni nella composizione dell'avanzo residuo, si rinvia al pertinente paragrafo della presente relazione, anticipando peraltro che il Collegio dei revisori dell'Ente non ha rilevato anomalie quanto alla corretta applicazione del medesimo.

I dati disaggregati per categorie, di seguito esposti, sono illustrati in nota integrativa non sempre in modo puntuale.

Tabella 21 - Rendiconto gestionale

ENTRATE	Accertamenti		
ENTRATE CORRENTI	2020	2021	% var. 2021/2020
Entrate derivanti da trasferimenti correnti	**663.891,04**	**21.420,35**	**-97**
Entrate diverse:			
- Entrate tributarie	17.185.725,43	20.973.417,08	22
- Redditi e proventi patrimoniali	4.175.013,67	4.387.788,29	5
- Poste correttive e compensative di spese correnti	572.913,78	1.124.517,78	96
- Entrate non classificabili in altre voci	89.846,91	89.052,26	-1
TOTALE	**22.023.499,79**	**26.574.775,41**	**21**
TOTALE ENTRATE CORRENTI	**22.687.390,83**	**26.596.195,76**	**17**
ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
Entrate per alien.di beni patrim.li e riscoss. di crediti	**0**	**0**	**0**
Entrate da trasferimenti in conto capitale:			
- Trasferimenti dallo Stato	61.999.766,77	121.342.617,81	96
- Trasferimenti dalle Regioni	0	1.063.904,77	100
- Trasferimenti da altri enti del settore pubblico	130.279,15	1.362.067,77	945
TOTALE	**62.130.045,92**	**123.768.590,35**	**99**
Accensione di prestiti			0
- Assunzione di mutui	120.000.000,00	0	-100
- Assunzione di altri debiti finanziari	63.190,93	190.358,56	201
TOTALE	**120.063.190,93**	**190.358,56**	**-100**
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	**182.193.236,85**	**123.958.948,91**	**-32**
TOTALE PARTITE DI GIRO	**3.332.268,66**	**4.736.455,40**	**42**
TOTALE GENERALE ENTRATE	**208.212.896,34**	**155.291.600,07**	**-25**

segue

USCITE	Impegni		
USCITE CORRENTI	**2020**	**2021**	**% var. 2021/2020**
FUNZIONAMENTO			
Uscite per gli organi dell'ente	329.181,03	324.011,53	-2
Oneri per il personale in servizio	4.680.826,89	5.246.554,08	12
Uscite per l'acquisto di beni e servizi	355.130,04	299.627,97	-16
TOTALE	**5.365.137,96**	**5.870.193,58**	**9**
INTERVENTI DIVERSI			
Uscite per prestazioni istituzionali	696.567,64	600.000,74	-14
Trasferimenti passivi	1.368.821,55	1.860.977,32	36
Oneri finanziari	5.366,00	5.557,00	4
Oneri tributari	630.668,72	395.010,88	-37
Poste correttive e compensative di entrate correnti	61.897,78	55.306,96	-11
Uscite non classificabili in altre voci	256.188,35	73.197,24	-71
TOTALE	**3.019.510,04**	**2.990.050,14**	**-1**
TOTALE USCITE CORRENTI	**8.384.648,00**	**8.860.243,72**	**6**
USCITE IN CONTO CAPITALE			
INVESTIMENTI	-	-	
Acquisizione di beni di uso durevole, opere immobiliari e investimenti	248.447.451,53	105.455.313,72	-58
INTERVENTI DIVERSI			
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	312.982,98	138.874,93	-56
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari	476.951,00	532.249,43	12
Concessioni di crediti ed anticipazioni	0	0	0
Indennità di anzianità e similari al personale cessato dal servizio	37.731,76	106.344,42	182
Estinzioni debiti diversi	13.260,39	69.477,28	424
TOTALE SPESE IN CONTO CAPITALE	**249.288.377,66**	**106.302.259,78**	**-57**
TOTALE PARTITE DI GIRO	**3.332.268,66**	**4.736.455,40**	**42**
TOTALE GENERALE USCITE	**261.005.294,32**	**119.898.958,90**	**-54**

Fonte: Elaborazione Corte conti su dati rendiconti gestionali

Circa le singole voci, si richiama l'attenzione sulla contrazione nel 2021 di trasferimenti correnti rispetto al 2020. Nella categoria "trasferimenti da parte dello Stato" risulta accertata la somma di euro 21.420,35 di cui al decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili 29 dicembre 2021, n. 525, quale importo a compensazione dei mancati introiti conseguenti all'applicazione della sospensione della tassa di ancoraggio per le navi da crociera ai sensi dell'art. 73 quater del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito con modificazioni dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 in relazione alle "Misure urgenti connesse all'emergenza da Covid-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali"[53].

La gestione 2021 si caratterizza per la ripresa del traffico portuale, che aveva registrato nel 2020 un calo drastico a causa dell'emergenza sanitaria in corso. Sono coerenti con le peculiarità di

[53] L'art. 73-quater (Sospensione del pagamento della tassa di ancoraggio per le navi da crociera) ha disposto che "Al fine di fronteggiare la riduzione del traffico crocieristico nei porti italiani e di promuovere la ripresa delle attività turistiche ad esso connesse, dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto fino al 31 dicembre 2021 non si applica alle navi da crociera la tassa di ancoraggio disciplinata dalla legge 9 febbraio 1963, n. 82, e dall'articolo 1 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107".

detta gestione le riscontrate variazioni incrementali relative alle entrate tributarie (tassa portuale e tassa di ancoraggio), principale voce delle entrate correnti, che passano da 17,2 milioni a 21 milioni, segnando anche uno scostamento positivo rispetto alle previsioni definitive (che erano pari a 11,4 milioni).

In particolare, gli accertamenti relativi alla tassa di ancoraggio ammontano nel 2021 a 6,6 milioni e registrano un incremento del 27 per cento rispetto all'annualità precedente (5,1 milioni nel 2020)[54], mentre gli accertamenti relativi alla tassa portuale ammontano a euro 14,2 milioni ed aumentano del 21 per cento (11,8 milioni nel 2020).

Quanto alle entrate da redditi e proventi patrimoniali, costituiti per la maggior parte da canoni demaniali, dopo una progressiva contrazione registrata nelle annualità precedenti, si rileva un incremento pari al 5 per cento. Si evince dalla nota integrativa che sull'annualità 2020 aveva inciso l'esercizio della facoltà di abbattimento dei canoni in questione per i concessionari che avessero dimostrato di aver subito perdite di fatturato, contemplata dall'art. 199 del decreto-legge n. 34 del 2020, complessivamente quantificata dall'Ente in euro 167.659,36 , di cui euro 55.859,70 per concessioni assentite ex art. 18 legge n. 84 del 1994 ed euro 111.799,66 per concessioni assentite ex art. 36 del codice della Navigazione.

Sulla voce di entrata "redditi e proventi patrimoniali" nel 2021 è stata accertata anche la somma di euro 92.576,03 quale canone per l'anno 2021 richiesto con nota prot. 806 del 04 febbraio 2021 alla Ravenna Terminal Passeggeri s.r.l., società concessionaria del servizio di gestione della Stazione Marittima di Ravenna. Al riguardo si evidenzia che con provvedimento del Presidente dell'AdSP del 04 ottobre 2021, n.0008282-APRA, è stata dichiarata la decadenza di detta concessione per inadempimento dell'obbligo di pagamento del canone concessorio.

Si segnala che nella voce poste correttive e compensative di uscite correnti, oltre ai risarcimenti per danni arrecati ad opere portuali, sono registrati i recuperi di aumenti contrattuali illegittimamente corrisposti al personale dipendente nel periodo 2011-2014 (nell'anno complessivamente pari a circa euro 57.000,00).

In relazione alla categoria di cui trattasi, si segnala inoltre l'importo di euro 841.316,08 accertato in relazione al credito complessivamente vantato dall'AdSP nei confronti della SAPIR S.p.A., a seguito dell'intervenuto parere reso dall'Avvocatura distrettuale dello Stato di Bologna in data 21 dicembre 2021 in merito all'applicazione dell'art. 3 comma 4 del decreto-legge 6 luglio

[54] La tassa di ancoraggio era stata disapplicata nel 2020 a norma dell'art 92, comma 1, del decreto-legge n. 18 del 2020.

2012, n. 95 per la riduzione, nella misura pari al 15 per cento, del canone previsto dal contratto di locazione "Lottizzazione Ovest Piomboni" in essere con la medesima società. Al riguardo, in relazione alla asserita indisponibilità della società citata di rimborsare l'Ente per le quote indebitamente incassate, si segnala che l'Ente, cautelativamente, in sede di determinazione dell'avanzo di amministrazione 2021 ha provveduto ad accantonare le quote oggetto del rimborso ed accertate nell'ambito dello stesso bilancio dell'esercizio finanziario 2021.

Nell'ambito della posta promiscua delle "entrate non classificabili in altre voci" sono iscritte le entrate da canoni concessori per l'affidamento dei servizi di ritiro e trasporti rifiuti a bordo navi. Va rilevato che nel 2021 l'Ente ha accertato risorse più cospicue rispetto al 2020, e che dette risorse sono prevalentemente riferibili al capitolo 221/10 "finanziamento dello Stato per esecuzione opere infrastrutturali", sul quale è stata accertata la somma di euro 118.229.194,38. Al riguardo si rileva che 85 milioni sono stati concessi all'AdSP con il Fondo infrastrutture, approvato con decreto Mims n. 353 del 2020, in attuazione dell'art. 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e sono destinati per l'importo di 40 milioni alla realizzazione della seconda fase, 3° e 4° stralcio, del progetto *hub* portuale di Ravenna, che prevede l'approfondimento dei fondali del porto canale di Ravenna ai valori del vigente piano regolatore portuale (-14,50/-15,50 a seconda delle zone) a completamento dell'intervento di cui alla prima fase, e per l'importo di 45 milioni al progetto di adeguamento banchine operative 3° stralcio – lotti 1, 2, 3 e 4[55].

Si segnala, inoltre, che circa 30,7 milioni afferiscono agli acconti erogati a titolo di anticipo in relazione ai fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, assegnati con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 330 del 13 agosto 2021, con cui è stato approvato il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR e per i quali nel 2021 vi è stato il pagamento delle quote relative all'intervento "*Hub* portuale di Ravenna -approfondimento canali Candiano e Baiona a - 14,50 m in attuazione del PRP. vigente 2007; realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo" nella misura di euro 26.530.610,24 e all'intervento

[55] Si tratta di un progetto approvato nel mese di dicembre 2021 relativo a banchine fondamentali per l'importazione di merci e per l'industria del centro-nord del paese, non inserite nella prima fase del progetto *hub* portuale di Ravenna, per renderle idonee alla quota prevista dal P.R.P. e alla normativa sismica.

"Realizzazione di una stazione di *cold ironing* a Porto Corsini a servizio del Terminal Crociere" per euro 4.144.278,15[56].

Si segnala, altresì, che l'Ente ha accertato nell'anno anche una quota (di euro 306.159,57) delle risorse assegnate a carico del Fondo opere prioritarie con decreto Mit n. 171 del 2019, reintegrate con decreto n. 594 del 23 dicembre 2019, destinate a finanziarie i servizi di progettazione di diversi interventi.

Come specificato in nota integrativa nel corso del 2021 sono stati altresì accertati euro 1.059.998,00 relativi al progetto 1617 "consolidamento banchina c.d. Nadep ovest", conseguenti all'accordo di programma n. 40 del 29 gennaio 2021 in attuazione dell'art.1, comma 983, della legge n. 296 del 2006 (fondo perequativo), euro 974.098,85 relativi al progetto 1011 "approfondimento del canale Piombone"[57] ed euro 214.049,57 relativi alla quota spettante all'Ente per il 2021 a valere sul fondo rimozione relitti di cui all'art. 1 commi 728 e 730 della legge n.178 del 2020, assegnati con decreto n. 495 del 13 dicembre 2021, afferenti alla rimozione relitto "Orenburggazprom" (*general cargo*).

Relativamente invece al capitolo 221/30 "Concorso da parte dello Stato per interventi di adeguamento dei porti - art. 14 D.L. 83/2012 - art. 18-bis L.84/94", compreso all'interno della medesima categoria di entrata, l'importo definitivamente accertato è pari a euro 3.113.423,43 ed è relativo per euro 963.423,43 alla quota di competenza dell'Ente, per l'annualità 2019 (incassata in data 3 settembre 2021), del fondo alimentato su base annua in misura pari all'1 per cento dell'I.V.A. dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascuno scalo a seguito del Decreto Interministeriale n. 226 del 31 maggio 2021, e per euro 2.150.000,00 all'ammontare assegnato – con il medesimo decreto - in relazione alla ripartizione della quota perequativa per la realizzazione del progetto "*Banchina frontistante gli edifici Fabbrica Vecchia e Marchesato*".

---

[56] Tali erogazioni fanno riferimento a quanto disposto dagli accordi procedimentali trasmessi con nota del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili del 04 novembre 2021, conseguenti al decreto Mims n. 330 del 2021, e in particolare attengono ai seguenti finanziamenti:

- "*Hub* portuale di Ravenna - approfondimento canali Candiano e Baiona a - 14,50 m in attuazione del P.R.P. vigente 2007; realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo", nell'ambito della Tipologia di intervento di cui al Punto 7 - Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, per un importo di euro 130.000.000,00;
- "Realizzazione di una stazione di *cold ironing* a Porto Corsini a servizio del Terminal Crociere", nell'ambito della Tipologia di intervento di cui al Punto 11 - Elettrificazione delle banchine – *Cold ironing*, per un importo di euro 35.000.000,00.

[57] L'importo accertato risulta fare parte delle somme previste dal decreto interministeriale n. 464 del 21 dicembre 2016 -art. 1 c. 511 e c. 512 della legge n. 296 del 2006 per l'utilizzo in erogazione diretta delle risorse ancora disponibili di cui alla legge 1° agosto 2002, n. 166.

I trasferimenti dalla Regione allocati sul capitolo 222/20 sono pari a euro 1.063.904,77 e sono relativi alla quota di finanziamento regionale concesso con legge regionale dell'Emilia-Romagna n.9 del 1995 - avente ad oggetto "Interventi per il miglioramento dell'accessibilità marittima del Porto di Ravenna". Tale accertamento è stato assunto sull'esercizio 2021 a seguito della delibera presidenziale n. 155 del 26 maggio 2021 inerente al progetto di "approfondimento del canale Piombone: 1° lotto sistemazione funzionale del canale Piombone in prima attuazione al P.R.P.; 2° lotto risanamento della Pialassa Piombone e separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura artificiale"[58].

I trasferimenti da parte di altri enti pubblici sono costituiti da contributi a carico dell'Unione Europea relativi a progetti cofinanziati ed ammontano nel 2021 a euro 1.362.067,77 (130.279 euro nel 2020). Le altre entrate in conto capitale sono costituite da depositi cauzionali.

La riscontrata crescita della spesa corrente è dovuta in parte all'aumento della componente strutturale di funzionamento per gli oneri per il personale, connessi all'implementazione dell'organico in servizio, che passa da 73 unità nel 2020 a 77 unità nel 2021. Diminuisce invece la spesa per beni e servizi, pur in considerazione dell'incidenza di acquisti non assoggettati a limite di contenimento ai sensi delle norme vigenti, ed in particolare alle spese finanziate con contributi allo scopo di natura sanitaria (sanificazioni dei locali dell'AdSP, acquisizione dispositivi di protezione individuale) e di natura informatica collegate all'adozione delle misure inerenti al c.d. *smart working* per i lavoratori dipendenti, ed il cui ammontare deve, quindi, essere sottratto allo stesso limite.

Incidono, inoltre, sull'andamento complessivo gli oneri per interventi diversi e tra questi, con peso decisivo in valore assoluto (+ 36 per cento), quelli per "trasferimenti passivi" che passano da euro 1.368.821,55 del 2020 a euro 1.860.977,32 del 2021. Al riguardo si evidenzia che detto aumento è determinato principalmente dall'applicazione delle norme introdotte dal decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34 (c.d. "Decreto Rilancio") convertito, con modificazioni, dalla legge luglio 2020, n. 77 e recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Secondo le disposizioni dell'art. 199 comma 1 lett. b) dello stesso provvedimento, al fine di

[58] Detto accertamento era già presente sul bilancio dell'AdSP a partire dall'esercizio finanziario 2007 e in sede di riaccertamento dei residui dell'esercizio finanziario 2019, a seguito della sospensione dei lavori a causa del fallimento dell'impresa Capogruppo, l'Ente ha proceduto a ridurre sia l'accertamento di entrata che l'impegno di spesa rinviandone l'iscrizione al momento in cui avrebbe completato la procedura per l'affidamento finalizzato a terminare l'opera.

sostenere il lavoro portuale ed i trasporti marittimi in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall'emergenza COVID-19, le Autorità di Sistema Portuale, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio sono state autorizzate a corrispondere, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n.84, un contributo, nel limite massimo di euro 4 milioni per l'anno 2021, pari ad euro 90 per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza COVID-19. Ad esito della verifica sullo scostamento effettivo rispetto il 2019 delle giornate lavorate e comunicate mensilmente all'AdSP nel corso del 2021 da parte dell'unico soggetto autorizzato ai sensi dell'art. 17 della legge n. 84 del 1994, si è proceduto ad impegnare ed erogare un contributo complessivo a valere sul capitolo 122/80 di euro 1.296.315,00.

Tale importo[59] va a sommarsi con il contributo erogato nell'esercizio 2020, pari ad euro 988.200,00, per una contribuzione complessiva concessa all'unico soggetto autorizzato ai sensi dell'art. 17 della legge n. 84 del 1994, che nel biennio è pari ad euro 2.284.515,00.

Va precisato che in tale ambito rientra anche il trasferimento allo Stato, in ottemperanza alle disposizioni in materia di contenimento della spesa pubblica, ammontante per l'esercizio esaminato ad euro 230.865,55 e certificato dal Collegio dei revisori.

Gli "oneri tributari", nel 2021 pari a 395.011 euro, con un decremento del 37 per cento (euro 630.669 nel 2020), si riferiscono in misura prevalente all'impegno di circa euro 345.000 assunto per il pagamento dell'Irap.

9.3. Situazione amministrativa e gestione dei residui

La situazione di amministrazione si attesta su un avanzo contabile pari ad euro 71.873.306 nell'esercizio di riferimento (euro 34.996.081 nel 2020), in aumento rispetto all'esercizio precedente.

[59] L'importo "tiene conto di tutti i lavoratori impiegati in forza di contratti di lavoro subordinato, compresi quelli a tempo determinato, a tempo parziale o stagionale, nonché di contratti di somministrazione di lavoro di cui al capo IV del decreto Legislativo 15 giugno 2015, n. 81", così come disposto dalla legge di conversione (23 luglio 2021, n.106), del decreto-legge 25 maggio 2021 n. 73 "Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali" pubblicata in Gazzetta Ufficiale del 28 luglio 2021, all'articolo 73, comma 6 bis.

Concorre a tale risultato il saldo della gestione di cassa, che presenta un aumento del 9 per cento rispetto al 2020 (da euro 90.399.986,62 a euro 98.618.555,34). Si tratta di andamento legato al differenziale positivo tra riscossioni e pagamenti in conto competenza, che rappresenta tratto costante della gestione finanziario-contabile dell'Ente.

Nell'esercizio di riferimento, la situazione dei residui continua ad evidenziare un saldo negativo, con un volume di poste passive più elevato rispetto a quelle attive, legato ai disavanzi provenienti sia dalla competenza annua che da annualità precedenti.

Nel merito ed in termini macro, le riscontrate dinamiche sono legate alle attività di investimento di cui al vigente piano regolatore portuale, che ha portato ad accertare in contabilità i finanziamenti dedicati, provenienti dallo Stato o da operazioni di indebitamento, e ad impegnare per l'intero le obbligazioni dedotte in contratto per il realizzo dell'opera, comprensive della quota a carico delle risorse di bilancio dell'Ente, la cui movimentazione - legata agli stati di avanzamento delle opere commissionate – sarà gestita interamente in conto residui, prescindendo dalla regola dell'esigibilità propria della competenza finanziaria rinforzata.

I dati di riferimento sono riprodotti nella tabella comparativa sottostante.

Tabella 22 - Situazione amministrativa

	2020		**2021**	
CONSISTENZA CASSA INIZIO ESERCIZIO		**103.428.818,94**		**90.399.986,62**
RISCOSSIONI				
In c/competenza	24.726.756,19		64.652.694,92	
In c/residui	1.666.220,37	**26.392.976,56**	2.016.241,71	**66.668.936,63**
PAGAMENTI				
In c/competenza	13.101.974,87		13.564.113,65	
In c/residui	26.319.834,01	**39.421.808,88**	44.886.254,26	**58.450.367,91**
CONSISTENZA CASSA FINE ESERCIZIO		**90.399.986,62**		**98.618.555,34**
RESIDUI ATTIVI				
Degli esercizi precedenti	36.316.349,66		217.723.988,34	
Dell' esercizio	183.486.140,15	**219.802.489,81**	90.638.905,15	**308.362.893,49**
RESIDUI PASSIVI				
Degli esercizi precedenti	27.303.075,48		228.773.297,29	
Dell'esercizio	247.903.319,45	**275.206.394,93**	106.334.845,25	**335.108.142,54**

	2020		2021	
AVANZO D'AMMINISTRAZIONE		**34.996.081,50**		**71.873.306,29**
Parte vincolata:				
al trattamento di fine rapporto		**2.550.705,14**		**2.776.554,48**
ai Fondi per rischi ed oneri:		**688.432,65**		**2.259.333,78**
- fondo depositi cauzionali	475.902,88		632.207,38	
- fondo residui perenti	81.029,77			
- fondo rischi contenzioso	131.500,00		1.627.126,40	
a lavori ed opere portuali finanziate da *:		**1.064.511,96**		**1.744.093,73**
- protocollo M.I.T. n.11 del 26 novembre 2002 (realizzazione c.d. banchina PIR)	910.274,04		910.274,04	-
- Decreto Interministeriale n. 464 del 21 dicembre 2016 - progetto 1011 approfondimento del canale Piombone			227.946,19	-
- finanziamento di cui al D.M. 25/2/04 (interventi connessi con la security)	154.237,92			-
- finanziamento Fondo progettazione opere prioritarie - D.M. 171 del 10 maggio 2019 - anni 2020 e 2021			437.025,37	-
- Fondo art. 18 bis legge n. 84 del 1994 - Decreto Interministeriale n. 226 del 31 maggio 2021 - Fabbrica vecchia e Marchesato			168.848,13	-
a quota crediti vincolata (residui attivi per contributi esercizi 2002 e 2004)				**6.095.606,70**
- residui attivi 2002			1.856.979,60	-
- residui attivi 2004			4.238.627,10	-
ad uscite in c/capitale per reiscrizione impegni		**11.660.777,10**		**3.928.614,29**
- cap. U211/10: opere portuali ed immobiliari - approfondimento fondali			3.842.354,57	
- cap. U211/20: manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale			86.259,72	
a finanziamenti riscossi in data 23 dicembre 2021, di competenza dell'anno successivo:				**30.674.888,39**
- finanziamento PNRR decreto ministeriale n. 330 del 13 agosto 2021 (*cold ironing*)			4.144.278,15	
- finanziamento PNRR decreto ministeriale n. 330 del 13 agosto 2021 (*Hub* portuale di Ravenna)			26.530.610,24	
al recupero a seguito applicazione art.3 del DL n.95 del 2012 su contratto di locazione *(importo pari alla differenza tra accertamento di entrata a competenza 2021 di euro 841.316,08 e importo fatturato non pagato ad agosto e dicembre 2021 di euro 311.598,55)*				**529.717,55**
Totale parte vincolata		**15.964.426,85**		**48.008.808,92**
Parte disponibile:		**19.031.654,65**	-	**23.864.497,37**

** per quanto riguarda l'esercizio 2021 trattasi di contributi Mims non ancora impegnati al 31 dicembre 2021*
Fonte: Elaborazione Corte conti dati rendiconti gestionali.

Con riguardo al mantenimento degli equilibri della gestione, si evidenzia che l'Ente sistematicamente prevede a livello di previsioni iniziali di bilancio l'applicazione dell'avanzo presunto dell'esercizio precedente, non solo con riguardo alla componente vincolata, ma anche con riguardo a parte della quota libera, quantificata in misura corrispondente alle spese eccedenti le coperture annue. L'entità dell'avanzo applicato non è rideterminata in sede di assestamento. La relativa quantificazione effettiva, quindi, scaturisce a consuntivo dagli andamenti della gestione, con difficoltà ad individuare la corretta applicazione delle singole componenti.

Al riguardo, mette conto comunque evidenziare che l'Ente, in aderenza ai principi contabili, espone a rendiconto la composizione dell'avanzo, distinguendo fra parte libera e parte vincolata.

Sempre con riguardo alla situazione di amministrazione venutasi a delineare al termine dell'esercizio esaminato, si dà atto che l'AdSP compila e produce, in allegato ai rendiconti, la tabella della ricognizione dei residui attivi e passivi conservati, distinti per esercizio di provenienza. In merito alla medesima in nota integrativa è formalmente dichiarato il rispetto dell'art. 43 comma 5 del vigente Regolamento di amministrazione e contabilità, che impone l'operazione di riaccertamento intesa come verifica della perdurante sussistenza di crediti e debiti da riportare.

Di fatto, come agevole verificare dalla situazione generale di seguito riportata per l'esercizio all'esame, in raffronto comparativo con i dati del 2020, il rilievo che nella gestione esaminata viene ad assumere la gestione di residui di parte corrente è piuttosto contenuto. In questo contesto, la maggior parte di crediti e debiti da riportare deriva dalla competenza annua.

Tabella 23 - Disaggregazione dei residui

RESIDUI ATTIVI	CORRENTI	IN CONTO CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2020	**563.657**	**36.143.794**	**1.322.034**	**38.029.485**
riscossioni nell'anno	446.802	0	1.219.418	1.666.220
Variazioni	-22.595	0	-24.320	-46.915
rimasti da riscuotere	94.260	36.143.793	78.296	36.316.349
residui dell'esercizio	1.737.356	181.622.267	126.518	183.486.141
totale residui al 31/12/2020	**1.831.616**	**217.766.060**	**204.814**	**219.802.490**
Residui all'1/1/2021	**1.831.616**	**217.766.060**	**204.814**	**219.802.490**
riscossioni nell'anno	1.676.281	246.876	93.084	2.016.242
Variazioni	-28.106	-15,26	-34.138	-62.260
rimasti da riscuotere	127.228	217.519.169	77.592	217.723.988
residui dell'esercizio	1.055.453	89.494.163	89.289	90.638.905
totale residui al 31/12/2021	**1.182.681**	**307.013.332**	**166.881**	**308.362.893**
RESIDUI PASSIVI	**CORRENTI**	**IN CONTO CAPITALE**	**PARTITE DI GIRO**	**TOTALI**
Residui all'1/1/2020	**1.234.613**	**51.297.302**	**1.227.649**	**53.759.564**
pagamenti nell'anno	912.487	24.283.011	1.124.336	26.319.834
Variazioni	-95.020	-17.315	-24.320	-136.655
rimasti da pagare	227.106	26.996.977	78.993	27.303.076
residui dell'esercizio	1.249.679	246.518.199	135.440	247.903.318
totale residui al 31/12/2020	**1.476.785**	**273.515.176**	**214.433**	**275.206.394**
Residui all'1/1/2021	**1.476.785**	**273.515.176**	**214.433**	**275.206.394**
pagamenti nell'anno	1.066.526	43.654.174	165.554	44.886.254
Variazioni	-181.812	-1.330.893	-34138,07	-1.546.843
rimasti da pagare	228.447	228.530.109	14.742	228.773.297
residui dell'esercizio	1.265.147	102.629.764	2.439.934	106.334.845
totale residui al 31/12/2021	**1.493.594**	**331.159.873**	**2.454.675**	**335.108.142**

Fonte: rendiconto gestionale.

Diverse considerazioni attengono alla gestione dei residui di parte capitale, che costituiscono la componente più significativa di tale gestione. In effetti, dei crediti conservati a carico della gestione caratteristica, quelli di parte capitale – rappresentati in massima parte da risorse statali per investimenti – costituiscono nel 2021 quasi la totalità dei residui di fine esercizio; i debiti correlati a loro volta si attestano sul 99 per cento del totale. Si tratta di dati che confermano come detta gestione praticamente assorba quella delle infrastrutture, programmate in ciascun anno.

Detti residui derivano principalmente dalla gestione di competenza dell'ultimo biennio (2020-2021) con una crescita in linea con il maggior volume di accertamenti ed impegni per investimenti relativo alle annualità 2020 e 2021, esercizi in cui il bilancio rappresenta entrate ed uscite relative alla realizzazione del progetto *hub* portuale di Ravenna.

In effetti, nel 2021 i nuovi residui attivi per investimenti, pari a 89,5 milioni su complessivi 90,6 milioni[60], corrispondono pressoché interamente a crediti vincolati verso lo Stato, di cui 45 milioni assegnati per la realizzazione del progetto "adeguamento banchine operative – 3° stralcio – lotti n. 1, 2, 3 e 4" e 40 milioni assegnati per la realizzazione della seconda fase – 3° stralcio del progetto *hub* portuale.

Gli andamenti in questione si ritrovano anche per i residui passivi, riflettenti impegni che in parte e per costruzione "guidano" gli accertamenti delle entrate per essi vincolate.

Sul piano sostanziale i dati esposti sono sintomatici dei tempi necessari alla realizzazione degli interventi programmati e ciò rende necessario seguire la capacità di smaltimento dei residui che, nell'ambito della gestione esaminata, diviene indice di stato di avanzamento delle opere commissionate e di parametro indiretto di risultato.

9.4. Il conto economico.

I dati economici della gestione, come esposti in contabilità e di seguito riportati, mostrano un saldo positivo e in aumento del 17 per cento rispetto al 2020.

[60] Per la parte derivante dagli esercizi precedenti, detti residui riguardano crediti verso lo Stato per euro 91.119.168,85, quali finanziamenti di esercizi precedenti per esecuzione di opere infrastrutturali, per euro 6.400.000 interventi di adeguamento dei porti ex art. 14, decreto-legge. n. 83 del 2012 e art. 18-bis legge n. 84 del 94 e per euro 120.000.000,00 l'operazione finanziaria con la Banca Europea degli investimenti per il progetto *hub* portuale di Ravenna. Nell'ambito della gestione dei residui, si registrano residui attivi all'inizio dell'esercizio per euro 219.802.489,81, dei quali euro 2.016.241,71, riscossi ed euro 217.723.988,34 ancora da riscuotere.

Tabella 24 – Conto economico

	2020	2021	% var. 2021/2020
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi*	22.023.119	26.574.486	21
5) altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio	5.550.819	4.906.546	-12
Totale valore della produzione (A)	**27.573.937**	**31.481.032**	**14**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) per materie prime, sussidiarie, consumo e merci**	46.011	26.361	-43
7) per servizi**	1.605.892	1.285.755	-20
8) per godimento beni di terzi**	0	0	0
9) per il personale**	4.912.299	5.553.469	13
10) ammortamenti e svalutazioni	8.186.318	8.338.291	2
d) svalutazione crediti	0	0	0
11) variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0	0	0
12) accantonamenti per rischi	131.500	1.495.626	1.037
14) oneri diversi di gestione	1.788.414	2.037.235	14
Totali costi della produzione (B)	**16.670.434**	**18.736.738**	**12**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**10.903.503**	**12.744.293**	**17**
C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI			
15) proventi da partecipazioni	0	0	0
16) altri proventi finanziari	381,03	289,74	-24
17) interessi ed altri oneri finanziari	5.366	5.557	4
Totale proventi ed oneri finanziari (15+16-17)	**-4.985**	**-5.267**	**-6**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	**0**	**0**	**0**
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI			
20) proventi, con separata indicazione delle plusvalenze da alienazioni i cui ricavi non sono iscrivibili al n.5)	0	0	0
21) oneri straordinari, con separata indicazione delle minusvalenze da alienazioni i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n.14)	0	0	0
22) sopravvenienze attive ed insussistenze del passivo derivanti dalla gestione dei residui	0	0	0
23) sopravvenienze passive ed insussistenze dell'attivo derivanti dalla gestione dei residui	0	0	0
Totale delle partite straordinarie	**0**	**0**	**0**
Risultato prima delle imposte	**10.898.518**	**12.739.026**	**17**
Imposte dell'esercizio	323.026	346.305	7
Avanzo \disavanzo economico	**10.575.491**	**12.392.722**	**17**

Fonte: rendiconto.
** Entrate correnti depurate dei proventi finanziari: lett. C) e dei proventi straordinari (di natura finanziaria): lett. D)*
*** Uscite correnti depurate degli oneri finanziari: lett. C) e degli oneri straordinari (di natura finanziaria): lett. D)*

L'andamento è correlato in primo luogo all'aumento del valore della produzione, ambito nel quale sono registrati i proventi da tasse portuali, il cui gettito, come si è innanzi detto, ha

registrato un incremento positivo, dopo la contrazione subita nell'esercizio precedente a seguito dei minori traffici legati alle misure emergenziali.

In costanza delle suddette maggiori entrate, l'ulteriore crescita dei costi di produzione rispetto al dato già incrementato del 2020 viene assorbita e con un avanzo economico dell'esercizio esaminato.

Va, tuttavia, evidenziato come l'aumento dei costi anche nell'esercizio esaminato vada assolutamente contestualizzato essendo occasionato da circostanze disomogenee in buona parte ancora legate alle variabili emergenziali, come dimostrabile dalla stessa riferibilità a voci di costo (servizi e oneri diversi di gestione) su cui hanno inciso provvedimenti emergenziali.

9.5. Lo stato patrimoniale

La situazione patrimoniale al termine della gestione esaminata documenta l'incremento del netto, rilevato nel conto economico e presenta le variazioni nella composizione dell'attivo e del passivo di seguito esposte in raffronto comparativo con l'esercizio precedente.

Tabella 25 – Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2020	2021	% var. 2021/2020
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione opere dell'ingegno	2.037.412,52	1.836.378,82	-10
6) Immobilizzazioni in corso ed acconti	2.009.032,17	2.229.665,47	11
Totale	**4.046.444,69**	**4.066.044,29**	**0**
II. Immobilizzazioni materiali			
1)Terreni e fabbricati	126.828.412,90	123.049.935,42	-3
2)Impianti e macchinari	148.176,03	105.315,87	-29
3)Attrezzature industriali e commerciali	49.905,82	37.941,50	-24
4)Automezzi e motomezzi	28.447,50	45.515,00	60
5)Immobilizzazioni in corso e acconti	44.238.169,89	84.400.530,88	91
7)Altri beni	100.863,89	64.992,52	-36
Totale	**171.393.976,03**	**207.704.231,19**	**21**
III. Immobilizzazioni finanziarie, con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo			
1) Partecipazioni in:			
a) imprese controllate	19.892.293,00	19.892.293,00	0
d) altre imprese	611.000,00	642.000,00	5
4)Crediti finanziari diversi	5.657.516,34	8.028.465,54	42
Totale	**26.160.809,34**	**28.562.758,54**	**9**
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI (B)	**201.601.230,06**	**240.333.034,02**	**19**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
II. Residui attivi, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo			
1)Crediti verso utenti, clienti ecc	1.831.615,69	1.182.680,64	-35
4)Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	97.766.060,29	187.013.332,04	91
4-bis) Crediti tributari	0	0	0
5)Crediti verso altri	181.466,84	150.345,14	-17
Totale	**99.779.142,82**	**188.346.357,82**	**89**
I.V Disponibilità liquide			
3)Denaro e valori in cassa	90.399.986,62	98.618.555,34	9
Totale	**90.399.986,62**	**98.618.555,34**	**9**
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE (C)	**190.179.129,44**	**286.964.913,16**	**51**
D)RATEI E RISCONTI	**0**	**0**	**0**
TOTALE ATTIVO	**391.780.359,50**	**527.297.947,18**	**35**

PASSIVITA'	2020	2021	% var. 2021/2020
A) PATRIMONIO NETTO			
I. Fondo di dotazione	0	0	0
VI. Riserve statutarie	0	0	0
VII. Altre riserve distintamente indicate	16.847.793,00	16.847.793,00	0
VIII. Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	174.762.092,97	185.337.584,35	6
IX. Risultato economico di esercizio	10.575.491,38	12.392.721,68	17
TOTALE PATRIMONIO NETTO (A)	**202.185.377,35**	**214.578.099,03**	**6**
B) CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE			0
1) contributi a destinazione vincolata	97.766.060,29	187.013.332,04	91
TOTALE contributi in conto capitale (B)	**97.766.060,29**	**187.013.332,04**	**91**
C) FONDI PER RISCHI ED ONERI			0
2) per imposte	0	0	0
3) per altri rischi ed oneri futuri	688.432,65	2.259.333,78	228
TOTALE Fondi per rischi ed oneri futuri (C)	**688.432,65**	**2.259.333,78**	**228**
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	**2.550.705,14**	**2.776.554,48**	**9**
E) RESIDUI PASSIVI, con separata indicazione, per ciascuna voce degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo			
5) debiti verso fornitori	2.429.884,10	2.356.320,42	-3
8) debiti tributari	0	0	0
9) debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	93,24	93,70	0
11) debiti verso lo stato ed altri enti pubblici	0	0	0
12) debiti diversi	165.383,63	2.425.997,03	1.367
TOTALE RESIDUI PASSIVI (E)	**2.595.360,97**	**4.782.411,15**	**84**
F) RATEI E RISCONTI			
1)Ratei passivi	0	0	0
2)Risconti passivi	85.994.423,10	115.888.216,70	35
TOTALE RATEI E RISCONTI (F)	**85.994.423,10**	**115.888.216,70**	**35**
TOTALE PASSIVO E NETTO	**391.780.359,50**	**527.297.947,18**	**35**
CONTI D'ORDINE	**272.583.746,04**	**330.309.195,72**	**21**

Fonte: Elaborazione Corte conti su dati rendiconti Ente.

La consistenza finale ed i criteri di valorizzazione delle singole voci, illustrati in nota integrativa, non danno adito a dubbi sotto il profilo della rispondenza ai principi contabili e, pertanto, non determinano rilievi di irregolarità.

L'Ente rappresenta che la generalità delle immobilizzazioni sono iscritte in bilancio al criterio del costo di acquisto e rettificate dagli ammortamenti, applicati anche a quelle immateriali e

secondo aliquote ritenute rappresentative della vita utile di ciascun cespite ammortizzato, come indicato dal decreto Mef 31 dicembre 1988.

Tra le immobilizzazioni immateriali vengono contabilizzati i costi di progetti e studi di fattibilità per opere portuali, che l'Ente annovera tra gli acquisti produttivi di utilità pluriennale, in quanto funzionali alla realizzazione di interventi infrastrutturali aventi tale tipo di ritorno economico.

Tra le immobilizzazioni finanziarie si segnala l'oscillazione incrementale dei crediti patrimonializzati, costituiti quasi interamente dai crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici per il finanziamento della realizzazione di opere non ancora iniziate o da ultimare.

Le disponibilità liquide corrispondono alla consistenza di cassa al termine dell'esercizio, ed ammontano nel 2021 a 98,6 milioni, in aumento del 9 per cento rispetto al 2020 (90,3 milioni).

Nel passivo dello stato patrimoniale nella voce relativa ai "contributi in conto capitale" sono allocati i finanziamenti pubblici accertati dall'Ente e destinati alla realizzazione delle opere infrastrutturali, che ammontano a 187 milioni, con un incremento del 91 per cento rispetto al 2020, anno in cui assommano 97,8 milioni, e registravano un aumento del 170,4 per cento rispetto al 2019. Il fondo per rischi ed oneri nel 2021 ammonta ad euro 2.259.334 e registra un aumento del 228 per cento rispetto al 2020 (euro 688.433); lo stesso assomma euro 632.207 del fondo depositi cauzionali ed euro 1.627.126 del fondo contenzioso (euro 131.500 nel 2020), valorizzato per la prima volta nel 2020, dando seguito alle raccomandazioni già formulate in proposito. La voce afferente al trattamento di fine rapporto, in linea con il trend dell'ultimo triennio, mostra un incremento del 9 per cento rispetto all'esercizio 2020, e ammonta a 2,8 milioni. Secondo quanto riportato dall'Ente in nota integrativa, corrisponde al totale delle singole indennità maturate dai dipendenti alla data di chiusura del bilancio al netto degli acconti erogati ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere agli stessi nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro a tale data. L'Ente ha precisato che le quote di TFR maturate a decorrere dal primo gennaio 2007, sono state, a scelta del dipendente, destinate a forme di previdenza complementare o mantenute in azienda.

Per quanto riguarda la voce afferente ai residui passivi, la stessa ricomprende oltre ai debiti di parte corrente, e ai debiti relativi a fatture ricevute ma non ancora pagate entro la fine dell'anno per spese in conto capitale o registrate sulle partite di giro, in quanto dette somme sono considerate, in osservanza ai principi contabili obbligazioni giuridicamente perfezionate in attesa di pagamento, pari ad euro 2.356.320, anche i debiti verso istituti di previdenza e

sicurezza sociale, pari ad euro 93,70, ed i debiti del Titolo III al netto delle fatture ricevute e non ancora pagate registrati come "debiti diversi". Relativamente a quest'ultima voce si rileva nel 2021 un notevole incremento, derivante dall'ammissione in data 15 luglio 2021 da parte del Comitato CEF della Commissione Europea al co-finanziamento europeo pari al 15 per cento del progetto "ACCESS2NAPA"[61], che ha comportato l'inserimento tra i "debiti diversi" dell'impegno di euro 2.359.100 assunto al fine di consentire il trasferimento delle somme ai partners beneficiari dell'azione progettuale e incassate dall'Ente in data 20 dicembre 2021 a titolo di quota per il prefinanziamento di spettanza.

Nel 2021 i risconti passivi si incrementano del 35 per cento ed ammontano complessivamente a 115,9 milioni (85,9 milioni nel 2020). Nello specifico si tratta di ricavi pluriennali riferibili a conferimenti pubblici prevalentemente da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ed in misura minore da altri Enti.

[61] Il progetto, che vede coinvolti oltre all'AdSP in qualità di coordinatore, anche l'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale, l'AdSP del Mare Adriatico Orientale e il Porto di Capodistria, era stato presentato dall'AdSP in data 22 marzo 2021 alla Commissione Europea in risposta al bando CEF – TRANSPORT 2020, pubblicato in data 15 dicembre 2020.

10. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale è stata istituita per effetto delle disposizioni di cui al decreto legislativo n. 169 del 2016, di riforma dell'assetto organizzativo e funzionale dei porti italiani, in attuazione della delega conferita dall'art. 8, comma 1, lett. f) della legge n. 124 del 2015; tale normativa ha introdotto significative modifiche ed innovazioni al testo della legge-quadro sui porti (legge n. 84 del 1994), formalmente rimasta in vigore.

L'Ente è subentrato senza soluzione di continuità alla preesistente Autorità portuale di Ravenna, con la medesima circoscrizione territoriale di competenza (comprensiva del solo porto canale di Ravenna) e con le stesse connotazioni di autonomia amministrativa, finanziaria e di bilancio, legate alla specifica ed espressa qualificazione di ente pubblico non economico di rilevanza nazionale, esentato dall'applicazione delle disposizioni della legge n. 70 del 1975 ma tenuto a rispettare il decreto legislativo n. 165 del 2001, limitatamente alle norme di principio del titolo I.

Il porto amministrato rappresenta un nodo portuale centrale (c.d. *"core"*) della rete TEN-T dell'UE (ovverosia un porto che, in virtù della classificazione prevista dall'art.4 legge n. 84 del 1994, appartiene ad una delle prime due classi della categoria II, essendo ricompreso tra quelli aventi rilevanza economica internazionale o nazionale) e si caratterizza come *leader* in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero.

L'Ente ha cominciato ad operare nel 2017, contestualmente alla nomina degli organi, così come stabilito dalla disciplina transitoria relativa al subentro alla preesistente Autorità portuale (cfr. art. 22 del decreto legislativo n. 169 del 2016); nel corso del 2021 è stato interessato alla scadenza di tutti i propri organi e ai conseguenti rinnovi.

Nella specie, il Presidente uscente, nominato con d.m. 1° dicembre 2016, n. 416, è stato confermato con d.m. 12 gennaio 2021, n. 9, per un nuovo quadriennio.

Il Comitato di gestione, composto dal Presidente e dai rappresentanti designati dalla Regione Emilia-Romagna, dal Comune di Ravenna e dalla Capitaneria di porto di Ravenna (conformemente a legge in numero di uno per ciascuno dei detti enti) è stato rinnovato con delibera presidenziale n. 96 del 1° aprile 2021 e si è insediato in data 13 aprile 2021.

Il Collegio dei revisori dei conti, la cui composizione e le cui funzioni sono disciplinate dall'art. 11 della legge n. 84 del 1994 nel testo novellato dalla riforma portuale, è stato invece rinnovato

con d.m. 28 ottobre 2021, n. 417, e si è insediato in data 18 novembre 2021, subentrando al precedente.

Come la generalità delle Autorità di sistema portuale, anche quella di Ravenna rientra tra le amministrazioni pubbliche che concorrono alla formazione del bilancio pubblico consolidato dello Stato ai sensi dell'art. 1 della legge n. 196 del 2009 e sono assoggettate alle regole dell'armonizzazione contabile di cui al decreto legislativo n. 91 del 2011.

La struttura amministrativa, revisionata in base al nuovo regolamento di organizzazione adottato con delibera presidenziale n. 46 del 2018, è articolata in unità organizzative di diversa consistenza e complessità (Direzioni, Aree, Servizi e Uffici), suddivise in "uffici di linea", specializzate per ambiti di azione e materie specifiche e "uffici di *staff*" con compiti consultivi e/o di supporto agli organi dell'Ente e alle strutture di linea.

La consistenza del personale in servizio al 31 dicembre 2021 è pari a 77 unità e, pur aumentata rispetto all'anno di avvio della nuova gestione, continua a risultare numericamente inferiore (di n. 7 unità) sia alla nuova pianta organica relativa all'anno di riferimento, approvata con delibera del Comitato di gestione n. 21 del 28 ottobre 2021, sia rispetto alla rideterminazione del fabbisogno funzionale in n. 89 unità, di recente approvata con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 6 ottobre 2022, che ha previsto un'ulteriore incremento delle risorse umane reputate necessarie per garantire la piena funzionalità dell'Ente, anche quale soggetto attuatore nell'ambito dei progetti di cui al PNRR.

Nell'anno 2021, l'Ente ha dato corso a nuovi reclutamenti che hanno inciso sui riscontrati incrementi degli oneri per il personale contabilizzati in bilancio.

I dati reddituali del personale dipendente sono influenzati dall'applicazione di regole proprie di comparti di contrattazione privata applicabili alla dirigenza e ai lavoratori portuali. In effetti, in forza di tali contratti la struttura della retribuzione comprende diverse voci (indennità di funzione, scatti di anzianità e assegni *ad personam*) che hanno carattere individualizzato, condizionando i singoli trattamenti spettanti anche a dipendenti della stessa categoria professionale ed il cui rilievo sulla dinamica della spesa nel tempo andrebbe meglio analizzato, a garanzia della sostenibilità prospettica della spesa e degli equilibri di bilancio.

Nei primi anni di avvio, la gestione dell'AdSP si è basata sugli strumenti di programmazione previgenti, come previsto dall'art. 22, comma 6, del decreto legislativo n. 169 del 2016, apportando ai medesimi integrazioni qualificate in atti come interventi secondari di carattere

tecnico, non classificabili neppure come varianti ed incentrati sulla realizzazione dell'*hub* portuale di Ravenna, l'unico grande progetto infrastrutturale di pertinenza.

Gli atti di pianificazione in dotazione all'Autorità di sistema portuale di Ravenna non risultano a tutt'oggi pienamente allineati a quelli richiesti dall'esposto quadro astratto aggiornato.

In effetti, l'Autorità anche nel 2021 è risultata priva di un Documento di pianificazione strategica di sistema, disponendo unicamente del Piano regolatore dell'unico porto della circoscrizione territoriale di competenza, adottato nel 2007 e giunto a perfezionamento nel 2012 con l'emanazione del c.d. decreto VIA di cui la stessa Autorità ha chiesto la proroga di validità a tutto il 2027.

L'adozione del DPSS, rispondente ad esigenze di attualizzazione e coordinamento delle strategie dell'Ente con quelle di pianificazione europea e nazionale dei trasporti, della logistica e dell'intermodalità, è stata inclusa tra gli obiettivi di azione dell'Ente nel POT 2021-2023, approvato con delibera del Comitato di gestione n.11 del 24 giugno 2021. Più di recente, con delibera presidenziale a contrarre n. 338 del 28 settembre 2023 l'Ente ha disposto l'avvio della procedura di gara sia per l'affidamento del servizio di elaborazione del DPSS sia per l'eventuale variante al Piano Regolatore Portuale.

Circa gli altri atti di programmazione operativa, più strettamente propedeutici - anche negli obbligatori aggiornamenti annuali - all'avvio dell'attività gestionale di realizzazione di lavori ed interventi in aree portuali, nel 2021 si evidenzia un tendenziale miglioramento nella tempistica di perfezionamento del POT, in passato adottato e aggiornato "a valle" delle chiusure contabili degli esercizi di riferimento. L'Ente stesso ha avvertito l'esigenza di meglio determinare la tempistica e qualificare nei contenuti detto strumento di pianificazione, con l'adozione del nuovo POT riferito al triennio 2021-2023, approvato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 11 del 24 giugno 2021 e recentemente revisionato con deliberazione del Comitato di gestione n. 1 del 13 febbraio 2023.

I programmi triennali dei lavori pubblici, con annessi elenchi annuali, adottati annualmente a corredo del bilancio, sono stati più volte modificati nell'anno di adozione, con riprogrammazione degli interventi.

L'opera di maggiore impatto economico-finanziario contemplata in programma già dal 2019 consiste nei lavori di realizzazione del progetto, articolato in due stralci funzionali, "*Hub portuale di Ravenna - Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative*

esistenti, nuovo terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto", lavoro di prima fase del complesso piano di interventi intesi al potenziamento strategico delle infrastrutture del porto ravennate in adeguamento delle medesime agli standard propri della rete centrale trans-europea e come hub di approdo commerciale di grandi navi.

Trattasi di opera che prevede escavi di rilevante profondità, con ricollocazione e ripascimento di materiali estratti, in gestazione da tempo risalente, già ammessa a finanziamento dal CIPE nel 2012 ed approvata nel progetto definitivo con numerose prescrizioni tecniche con deliberazione CIPE 1/2018. L'affidamento con la formula del *General contractor* è stato perfezionato nel 2020, con spostamento della relativa programmazione in detta annualità.

Nel 2021, si è dato avvio anche alla realizzazione degli interventi inerenti alla seconda fase, finanziati in buona parte a carico del fondo complementare al PNRR.

Nella circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità, che corrisponde a quella dell'Ente preesistente, rientrano aree demaniali che si estendono per 1.500.000 mq lungo i canali di Candiano, Baiona, Piombone e la Darsena cittadina, includendo anche parte degli abitati di Porto Corsini e Marina di Ravenna. Dette aree sono particolarmente limitate rispetto all'ambito compreso nel Piano regolatore portuale, che include rilevanti spazi di proprietà privata. Circa le concessioni demaniali, si dà atto che l'Autorità, anche nel recepimento dei richiami contenuti nel precedente referto della Sezione in ordine al rispetto delle regole di affidamento concorrenziale, ha posto mano alla disciplina della materia, dapprima con l'adozione della delibera presidenziale n. 46 del 20 dicembre 2018, vigente negli esercizi finanziari di riferimento del presente referto, e, in tempi più recenti, con la delibera presidenziale n. 229 del 3 agosto 2021. La nuova disciplina, finalizzata a garantire l'effettiva contendibilità dei beni pubblici, ha accentuato in particolare i riferimenti alle modalità di valutazione delle istanze, mantenendo la distinzione fra procedimenti d'ufficio - da effettuarsi previa pubblicazione di avvisi con forme differenziate in ragione della rilevanza e della durata della concessione – e procedimenti ad istanza di parte anch'essi da pubblicizzare per garantire la manifestazione di interesse di altri contendenti.

Negli esercizi di riferimento, peraltro, sono rimaste in vigore le vecchie concessioni prorogate in base alle norme emergenziali. Sono state, peraltro, rilevate anomalie e ritardi nel rinnovo delle concessioni scadute e non prorogabili.

L'Ente non ha adottato provvedimenti di riperimetrazione generale dei servizi di interesse generale, provvedendovi con singoli atti. Gli affidamenti in concessione in corso negli esercizi di riferimento sono avvenuti prevalentemente con gara.

Nell'esercizio finanziario esaminato la gestione di competenza ha fatto registrare un saldo positivo rispetto all'esercizio 2020, che passa da – 67 milioni nel 2020 a 17,7 milioni nel 2021, risultato dovuto ad una contrazione degli investimenti che ha inciso sul saldo di parte capitale, ritornato su valori positivi rispetto ai dati del 2020. Influisce sul miglioramento del saldo di competenza, anche l'incremento del saldo corrente, in crescita di 3,4 milioni rispetto all'esercizio 2020, per effetto delle maggiori entrate tributarie da tassa portuale e di ancoraggio di cui agli artt. 2 e 1 del d.p.r. 28 maggio 2009, n.107 (da 17,2 milioni del 2020 a 21 milioni).

Nel contesto rappresentato, l'avanzo di amministrazione, che nel 2020 era pari a circa 35 milioni risulta in incremento e passa a circa 72 milioni.

Con riguardo al mantenimento degli equilibri della gestione, si evidenzia che l'Ente prevede sistematicamente a livello di previsioni iniziali di bilancio l'applicazione dell'avanzo presunto dell'esercizio precedente, non solo con riguardo alla componente vincolata, ma anche con riguardo a parte della quota libera, quantificata in misura corrispondente alle spese eccedenti le coperture annue. L'entità dell'avanzo applicato non è rideterminata in sede di assestamento. La relativa quantificazione effettiva, quindi, scaturisce a consuntivo dagli andamenti della gestione.

I dati economici della gestione, come esposti in contabilità e di seguito riportati, mostrano un saldo positivo di 12.392.722 in crescita rispetto al dato del 2020.

La consistenza finale del patrimonio, positiva e incrementata dei saldi economici annui, secondo i criteri di valorizzazione delle singole voci, illustrati in nota integrativa. Il patrimonio netto si incrementa del 6 per cento nel 2021, passando da 202 milioni del 2020 a 214,6 milioni del 2021.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

CORTE DEI CONTI